

И.Г. Прокофьев

Крылья Татарстана

Восстановить легенду



Пе-2





Региональная Общественная Молодежная Организация
«Объединение «Отечество» Республики Татарстан

Всероссийский информационно-поисковый центр

И.Г. Прокофьев

**«Крылья Татарстана».
Восстановить легенду**

Казань
«Отечество»
2019

ББК 63.3(2)622,88я1
УДК 94(470"1941/1945")(092)
П 80

Книга издана за счет средств Субсидии на проведение мероприятий по содействию патриотическому воспитанию граждан Российской Федерации, предусмотренных государственной программой «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2016 – 2020 годы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2015 г. № 1493 «О государственной программе «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2016 - 2020 годы» и при содействии ПАО «Татнефть».

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

Прокофьев И.Г.
П 80 **«Крылья Татарстана». Восстановить легенду.** – Казань: «Отечество», 2019 г. – 180 с. + 40 с. цв. вкл., ил.

Книга «Крылья Татарстана». Восстановить легенду» рассказывает о проекте «Крылья Татарстана» по восстановлению самолета Пе-2 из фрагментов и обломков погибших в Великую Отечественную войну настоящих боевых машин.

В книге использованы архивные материалы, результаты поисковых полевых экспедиций, фотографии из государственных и личных семейных архивов, сети Интернет.

Адресована родственникам погибших при защите Отечества, поисковикам, краеведам, исследователям истории отечественной авиации.

ISBN 978-5-93962-946-1

© И.Г. Прокофьев, 2019
© РОМО «Объединение «Отечество» РТ, 2019
© Издательство «Отечество», 2019
© Центр инновационных технологий, 2019



В этой книге я расскажу о проекте «Крылья Татарстана»: о работе поисковиков на территории республики, которая послужила предпосылкой для реализации проекта, о поисковых экспедициях по местам падений самолетов, об их участниках, и о тех, кто помогает поисковикам проводить эту важную и нелегкую работу. Расскажу и назову имена летчиков, штурманов и стрелков-радистов, чьи судьбы были установлены в ходе реализации проекта.

Пусть данная книга станет первой ласточкой информационного сопровождения проекта «Крылья Татарстана».

Итак, начнем...

Проект «Крылья Татарстана» направлен на повышение интереса молодежи к историческому и культурному наследию своей страны.

Это крупномасштабный проект по восстановлению легендарного самолета периода Великой Отечественной войны Пе-2 из отреставрированных деталей, найденных в ходе поисковых экспедиций на местах боев Великой Отечественной войны. Осуществление этой задачи требует большого количества времени, финансовых вливаний и трудозатрат.

В годы Великой Отечественной войны на Казанском авиационном заводе № 22 (в настоящее время – Казанский авиационный завод им. С.П.Горбунова – филиал ПАО «Туполев») выпускали легендарные самолеты-бомбардировщики Пе-2, на которых наши летчики сражались в небе войны и приближали Великую Победу над фашистской Германией.

Самолеты Пе-2 начали поступать в военные части в 1941 году, активно применялись в частях фронтовой и морской авиации с первых дней Великой Отечественной войны и до ее конца, а также в боях с Японией.

В настоящее время в Казани и в целом в Республике Татарстан не сохранилось ни одного экземпляра Пе-2, основная часть которых в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 была построена на Казанском авиазаводе. (В Казани в период 1941–1945

годов было выпущено 10174 самолета Пе-2, в то время как всего в стране было выпущено 11214 этих самолетов). В России сохранились только три образца данного самолета (два находятся в экспозиции музея авиации в Монино Московской области и один – в частном музее техники в поселке Пышма Свердловской области).

Восстановленный в ходе выполнения проекта образец самолета Пе-2 станет исторически значимым оригинальным памятником боевой и трудовой славы земляков, на примере которого предполагается развивать изучение истории конструкторской мысли В.М.Петлякова, строительства самолетов и моторов на авиационном и авиадвигательном заводах в Казани, боевого пути прославленных авиационных полков, которые в Казани получали самолеты Пе-2, обучались летать на них и затем воевали на фронтах Великой Отечественной войны. За годы войны в развернутых запасных авиационных полках 8-й запасной авиационной бригады (которая дислоцировалась на территории Татарской АССР) прошли переобучение на самолет Пе-2 69 маршевых полков, 7 маршевых эскадрилий, 1201 отдельный экипаж.

В работе над проектом мы объединяем людей, которые принимают участие в реализации этой идеи: представителей заинтересованных организаций и ведомств, общественных организаций, музейного сообщества, любителей отечественной авиации и истории, школьников, студентов и рабочих.



Макет самолета Пе-2 в Бугульме.



Пе-2 в музее авиации в Монино.



Самолет Пе-2 – советский пикирующий бомбардировщик времен Второй мировой войны. Самый массовый фронтовой бомбардировщик производства СССР.

Разработка самолета была начата силами конструкторов и инженеров во главе с Владимиром Михайловичем Петляковым в середине 1938 года. Первый полет прототип самолета совершил 22 декабря 1939 года. Серийно самолет стал выпускаться в конце 1940 года. С февраля 1941 года В.М.Петляков был назначен главным конструктором авиационно-завода № 22 (г.Москва).

В выпуске самолетов Пе-2 были задействованы четыре авиационных завода: 22-й и 39-й, которые находились в Москве, 124-й завод в Казани и 125-й в Иркутске.

В сентябре 1941 года московские заводы были эвакуированы: № 22 – в г.Казань, на базу 124-го завода, а № 39 – в г.Иркутск, на площади 125-го завода. В октябре 1941 года по решению Народного комиссара авиационной промышленности эвакуированные заводы были слиты с местными заводами. Тем самым в Казани оба завода московский и казанский были объединены в один авиационный завод, который получил наименование – завод № 22 НКАП им. С.П.Горбунова. Главным конструктором объединенного завода оставался В.М.Петляков.

На самолет Пе-2 в основном устанавливались поршневые моторы конструкции Владимира Яковлевича Климова – М-105.

Моторы для самолетов казанского завода также изготавливались в Казани на авиамоторном заводе № 16 НКАП (в настоящее время – ОАО «Казанское моторостроительное производственное объединение» (КМПО). В 1943 году в опытно-конструкторском бюро, возглавляемом В.П.Глушко, был создан первый отечественный жидкостный реактивный двигатель РД-1, который в 1944 году был установлен на экспериментальный бомбардировщик Пе-2РД.



Владимир Михайлович Петляков.



Первый командир 125-го сбзп Василий Сагалаев.

С 1942 по 1946 год заместителем главного конструктора двигателей по летным испытаниям здесь работал С.П.Королев.

На территории Татарской АССР дислоцировались учебные авиационные полки 8-й запасной авиабригады. Штаб бригады и 9-й запасной авиационный полк базировались в самой Казани. В городе Чистополе дислоцировался 18-й, в городе Йошкар-Ола Марийской АССР – 3-й запасные авиаполки.

8-я запасная авиабригада в годы войны служила своеобразной «перевалочной базой», куда направлялась значительная часть выпущенных «пешек», и где экипажи маршевых полков получали боевую технику. За годы войны через 8-ю ЗАБр прошли 6676 Пе-2 и 208 УПе-2.

Если внимательно просмотреть наименования авиационных полков, которые проходили переобучение на базе 8-й запасной авиационной бригады, ознакомиться с историей авиационных полков, которые получали изготовленные на авиапредприятиях Казани самолеты, мы увидим, что за годы Великой Отечественной войны история многих прославленных авиаподразделений Красной Армии так или



В сборочном цехе казанского завода № 22.





Герой Советского Союза
Владимир Сандалов.



Герой Советского Союза
Марина Раскова.

иначе связана с Татарстаном. Например, в период Великой Отечественной войны в Татарской АССР проходили обучение и переформировку прославленные авиаполки бомбардировочной авиации:

– 125-й бомбардировочный авиаполк. В сентябре 1941 года, переучившись на самолет Пе-2 полк был направлен под Ленинград. Он стал первым полком на «пешках», принявшим участие в боях на Ленинградском фронте. По трагической случайности его первый командир майор Василий Сагалаев погиб в Казани при освоении новой матчасти, а заменивший его майор Владимир Сандалов впоследствии стал Героем Советского Союза, генерал-полковником, видным авиационным военачальником;

– 587-й бомбардировочный авиаполк. Осваивал новые самолеты Пе-2 на базе 3-го запасного авиаполка 8-й ЗАБр. Впоследствии за отвагу и мужество проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, представлен к званию гвардейского и стал называться 125 гв. БАП. Это знаменитый полк ВВС Красной Армии, сформированный Героем Советского Союза Мариной Расковой из женщин-летчиц;

– 719-й Галацкий бомбардировочный авиаполк. 24 сентября 1944 года полк прибыл в Казань для получения и освоения новых самолетов – пикирующих бомбардировщиков Пе-2. В начале марта 1945 года полк вошел в состав ВВС Войска Польского под названием «3-й польский бомбардировочный авиаполк».

И так можно перечислять очень много. Стоит лишь добавить, что в каждом неназванном нами полку также были Герои Советского Союза и выдающиеся летчики, чьи славные имена в истории связаны с Татарстаном.

Но, к сожалению, война оставила и трагический след на территории нашей республики. Много воинских могил летчиков, штурманов, стрелков-радистов и других авиаспециалистов находятся на кладбищах Казани и Татарстана. В настоящее время поисковиками Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» при РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан выявлены имена 241 военнослужащего ВВС Красной Армии, ВВС Во-

енно-морского флота, Гражданского воздушного флота, которые погибли в период 1941–1945 годов на территории Татарской АССР. В том числе, на Арском кладбище города Казани похоронен главный конструктор самолета Пе-2 – Владимир Михайлович Петляков, погибший в авиационной катастрофе 12 января 1942 года.

В 2016 году РОМО «Объединение «Отечество» РТ приступило к реализации проекта «Крылья Татарстана», в рамках которого запланирован ряд комплексных мер:

- привлечение заинтересованных партнеров – организаций и ведомств, создание рабочей группы проекта, привлечение финансовых средств;
- проведение поисковых экспедиций по поиску мест падений и подъему погибших в годы Великой Отечественной войны советских самолетов Пе-2, установление имен погибших летчиков и их торжественное захоронение;
- эвакуация с мест падений и вынужденных посадок сохранившихся фрагментов самолетов Пе-2 и их моторов;
- реставрационные работы с доставленными образцами и фрагментами самолетов Пе-2, восстановление исторического экспоната;
- экспонирование восстановленного экземпляра самолета Пе-2 в городе Казани.



Личный состав 125-го гвардейского бомбардировочного авиаполка во время учебы на базе 8-й ЗАБр.



История проекта

Любая идея, любой проект не могут возникнуть из ниоткуда. Обязательно должны быть предпосылки. Так получилось и с появлением проекта «Крылья Татарстана».

В 1994 году Региональная общественная молодежная организация «Объединение «Отечество» Республики Татарстан начала комплексную работу по восстановлению полного списка воинов, захороненных на территории республики, поиску сохранившихся захоронений и надгробий, составлению схем их расположения с целью благоустройства и охраны воинских захоронений. Была проведена значительная изыскательная работа, включающая как полевые выезды на места расположения воинских захоронений в районах республики, так и архивные исследования документов различных архивов Москвы, Санкт-Петербурга и Татарстана. Результатом многолетних работ стало издание в 2009 году «Каталога воинских захоронений Республики Татарстан «Я вечно помнить призываю...» и в 2015 году – «Реестра воинских захоронений периода Великой Отечественной войны на территории Республики Татарстан», в который вошли сведения о 22 кладбищах в 18 населенных пунктах республики, алфавитный список 6044 воинов, умерших в госпиталях, погибших при исполнении воинского долга в годы Великой Отечественной войны и похороненных на территории Республики Татарстан.

В ходе этих работ были выявлены ранее неизвестные воинские захоронения в шести населенных пунктах республики, дополнительно установлены имена более сотни солдат и офицеров Красной Армии, похороненных на территории Татарстана. Данная работа продолжается и сейчас.

Оказалось, что, наряду с документами медицинских учреждений, в которых указывались сведения об умерших от ран и болезней воинах Красной Армии, в фондах архивов хранится большое количество дел, где содержится документация о дислокации



Техники готовят самолет Пе-2 к вылету.

авиационных частей и о гибели военных летчиков на территории Татарстана. Несмотря на то, что на территории республики не велись боевые действия, из этих документов следовало, что во время Великой Отечественной войны здесь разбились десятки самолетов, экипажи которых погибли и захоронены на кладбищах населенных пунктов республики.

С 2012 года одним из новых направлений деятельности РОМО «Объединение «Отечество» РТ стала подготовка к изданию книги-реквиема, посвященного авиаторам, погибшим на территории Республики Татарстан. Книга была издана в 2013 году под названием «Всех назовем поименно», в 2018 году вышло второе, дополненное издание.

В годы войны на территории Татарской АССР дислоцировалась 8-я запасная авиабригада, где велось переобучение летчиков для полетов на самолетах Пе-2. В ее запасные полки в г.Казань и г.Чистополь прибывали экипажи эскадрильями и целыми полками, переучивались, получали новые самолеты и улетали на фронт. Во время тренировочных полетов из-за отказа техники, плохих погодных условий, ошибок пилотирования случались катастрофы самолетов с гибелью экипажей. Для штабов своих частей эти летчики числились в командировке, на выполнении служебного задания, и в случае катастрофы часто там, не зная об их гибели и месте захоронения, засчитывали пропавшими без вести. Это подтверждается проведенными исследованиями.

Из установленных 241 авиатора, которые погибли и похоронены на территории республики, на сегодняшний день 115 по документам Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации до сих пор значатся пропавшими без вести.

Как известно, в годы Великой Отечественной войны через территорию Татарской АССР пролегли «воздушные пути» перегонки американских самолетов на фронт. Причем, если о значении и истории АлСиба (перегоночной Красноярской трассы «Аляска – Сибирь») известно очень много, по этой теме написаны многочисленные книги и публикации, то по истории дальнейшей перегонки самолете-





Рембригада 22-го завода на фронтовом аэродроме.

тов от Красноярска, где заканчивалась Красноярская воздушная трасса, до места конечного пути на фронт известно немного.

Для пояснения вкратце напомним историю «Ал-Сибя». Решение о создании воздушной трассы было принято секретным постановлением Государственного комитета обороны СССР от 9 октября 1941 года. Год ушел на то, чтобы организовать всю работу трассы: в труднейших погодных условиях, почти в безлюдных местах были построены новые аэродромы и запасные площадки, возведена инфраструктура. Из лучших кадров боевых авиационных полков и системы Гражданского воздушного флота были сформированы перегоночные авиаполки, которые вошли в сформированную приказом НКО 1-ю авиационную бригаду (переформирована в 1-ю перегоночную авиационную



Памятник советским и американским летчикам «АлСибя» в городе Фэрбанкс (штат Аляска, США).

дивизию приказом НКО от 15 июня 1943 года). Воздушная трасса «Аляска – Сибирь» вступила в строй 1 октября 1942 года и с 6 октября 1942 года по ней началась перегонка самолетов. Каждый перегоночный полк работал на своем участке. Передав в пункте назначения самолеты следующему полку, летчики возвращались на исходную точку на транспортном самолете. Иркутский исследователь Михаил Денискин в своей книге «Иркутск крылатый: люди и самолеты войны» пишет: «...1-й полк базировался в Фэрбанксе (Аляска, США) и отсюда начинал перегонку. Первым пунктом посадки на нашей территории был чукотский поселок Уэлькаль. Здесь машины принимали летчики 2-го полка и вели их до Сеймчана (Магаданская область). 3-й полк из Сеймчана гнал эти самолеты в Якутск (здесь размещался штаб дивизии), где передавал летчикам 4-го полка. 5-й полк ожидал их в Киренске, замыкая последний отрезок пути Красноярском. Там самолеты либо грузили на железнодорожные платформы, либо их принимали фронтовые летчики. А перегонщиков назад по местам базирования полков развозили «Дугласы» 8-го транспортного авиаполка. Перегонка длилась с октября 1942 года по октябрь 1945 года...».

Стоит заметить, что приказом НКО от 15 июня 1943 года была создана воздушная магистраль Москва – Уэлькаль, куда структурным подразделением вошла выделенная воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль (бывший АлСиб). Как говорилось выше, 1-я авиационная бригада этим же приказом была переформирована в 1-ю перегоночную авиационную дивизию в составе этих же полков. Кроме того, указанным приказом аэропорты 1-го класса Казань и Свердловск (Кольцово) также были подчинены Управлению воздушной магистрали Москва – Уэлькаль, начальники этих аэропортов были приравнены в правовом и материальном отношениях к командирам авиаполков.

Историки и краеведы, занимающиеся изучением истории Красноярской трассой в Якутске, Иркутской области и Красноярском крае, за годы исследователь-



Филиппов В.В.

ской работы с документами архивов полностью установили имена всех летчиков-перегонщиков, погибших и пропавших без вести в их регионах на трассе. Как мы говорили выше, перегоночные полки 1-й перегоночной авиационной дивизии, работающие на АлСибя, перегоняли полученные из США самолеты только до Красноярска.

Так, например, красноярский поисковик, исследователь истории трассы АлСибя подполковник ВВС Вячеслав Викторович Филиппов издал такие заме-



В кабине самолета Пе-2.

чательные книги как «Книга памяти Красноярской воздушной трассы 1942–1945 гг.», где увековечены имена 1856 членов личного состава трассы, и «До фронта не долетели... Авиационные катастрофы на территории Красноярского края во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.», в которой описаны все произошедшие авиационные катастрофы на территории края.

А как же дальше переправлялись прибывшие самолеты на фронт? Расстояние от Красноярска до ближайшего театра военных действий было, как вы понимаете, еще очень большое. Вот эта история и остается до сих пор малоизученной! Часть техники разбиралась и направлялась по фронтам на железнодорожных платформах. Но все же большая часть самолетов во фронтовые полки перегонялись по воздуху! Кем? Как? Когда?

Занимаясь исследованием и установлением личностей, и судьбами погибших летчиков в Республике Татарстан в годы Великой Отечественной войны мы изучили огромный пласт исторических и архивных документов боевых (строевых), запасных, учебных и перегоночных подразделений ВВС Красной Армии.



Самолет Пе-2 на аэродроме города Казани.

Город Казань и Татарская АССР в годы войны являлись одним из крупных центров СССР сосредоточения авиационных специалистов. В Казани развернулись эвакуированные авиационные и моторостроительные заводы. Выпускал свою продукцию (самолеты бомбардировщики Пе-8 и Пе-2) 22-й московский завод, слившийся с казанским 124-м заводом. В Адмиралтейской слободе Казани на базе завода № 169 развернули эвакуированный из Ленинграда 387-й авиационный завод (выпускал самолеты У-2). На границе Татарской АССР и Марийской АССР в городе Волжске (рядом с городом Зеленодольском) стал выпускать свою продукцию (самолеты Ут-2) эвакуированный из города Рязани авиационный завод № 168. За получением их самолетов прибывали с фронтов группы фронтовых перегонщиков, эскадрильи, а зачастую и целые полки.

Была сформирована и активно использовалась 1-я авиаэскадрилья по перегонке самолетов ВВС Красной Армии при заводе № 22 (в 1944 году перестроена в 211-й авиаполк по перегонке самолетов). При заводах были сформированы отдельные авиотряды, летчики-испытатели которых занимались облетом вновь построенных самолетов. В этих вылетах принимали непосредственное участие военные представители (военпреды). Как говорилось выше, на территории Татарской АССР дислоцировались учебные полки 8-й запасной авиабригады, штаб бригады и 9-й запасной авиаполк базировались в самой Казани.

В книге историков авиации В.Р.Котельникова, А.Н.Медведя, Д.Б.Хазанова «Пикирующий бомбардировщик Пе-2» говорится: *«Запасная авиационная бригада в годы войны служила своеобразной «перевалочной базой», куда направлялась значительная часть выпущенных «пешек», и где экипажи маршевых полков получали боевую технику. За годы войны через 8-ю ЗАБр прошли 6676 Пе-2 и 208 УПе-2. В авариях и катастрофах было потеряно 93 машины, а еще 17 списали по причине предельного износа... Запасная авиационная бригада, сформированная в 1941 г., включала три запасных авиаполка (3-й, 9-й и 18-й ЗАП). В каждом из них одновременно перучивались несколько маршевых полков. Переменный летный состав 8-й ЗАБр порой насчитывал свыше тысячи человек (более трехсот экипажей, т.е. приблизительно три авиадивизиона)».*

В городе Бугульме была развернута 104-я учебная авиационная эскадрилья Гражданского воздушного флота первоначальной подготовки пилотов для ВВС Красной Армии, куда в 1941 году влилась тренировочная эскадрилья ГВФ, эвакуированная из города Орла.

На территорию Татарской АССР были эвакуированы ряд аэроклубов (ленинградский, московский, новгородский), которые, влившись в состав местных аэроклубов (казанский и чистопольский), продолжили работу по первичной подготовке летного состава.

Кроме того, как мы говорили выше, аэродром Казань был включен в состав воздушной магистрали Москва – Уэлькаль и использовался как базовый аэродром перегонщиков из Красноярска далее на фронт. При сформированной 118-й авиакомендатуре, которая регулировала все авиаперелеты в небе Татарстана, существовал свой авиаотряд.

В целях доставки самолетов воздушным путем на театр военных действий в Красноярске в 1942 году был сформирован 45-й запасной авиаполк, который обучал прибывших с фронта за новой матчастью летчиков боевых полков летать на иностранных самолетах. Также личный состав ЗАПа за период 1942–1943 годов обеспечивал перегонку самолетов на фронт. Летчики полка исполняли роль лидеров групп, а также и сами перегоняли на фронт поступившие самолеты. Маршрут их вылета начинался в Красноярске и далее шел на фронт или центральные аэродромы СССР: Омск, Новосибирск, Свердловск, Казань, Горький, Москва, Тамбов, Ярославль, Ленинград, Мурманск.

Перегон самолетов осуществлялся следующим образом: бомбардировщики в основном перегонялись поодиночке или по два-три самолета, истребители же, как правило, группами, которые вели лидеры-бомбардировщики. За лидером шли «клином» самолеты-истребители. Зачастую этот строй замыкал еще один бомбардировщик, которые выполнял функции контролера за отставшими. В случаях пло-



Истребители перегоняли, как правило, группами.

хих метеоусловий перед общим вылетом на маршрут заранее выходил разведчик погоды, их роль выполняли бомбардировщики.

В 1943 году на базе 45-й ЗАП был сформирован 9-й перегонный авиаполк, функции которого непосредственно были направлены на перегонку самолетов на фронт и лидирования групп фронтовых летчиков. Их путь лежал через Свердловск и Казань.

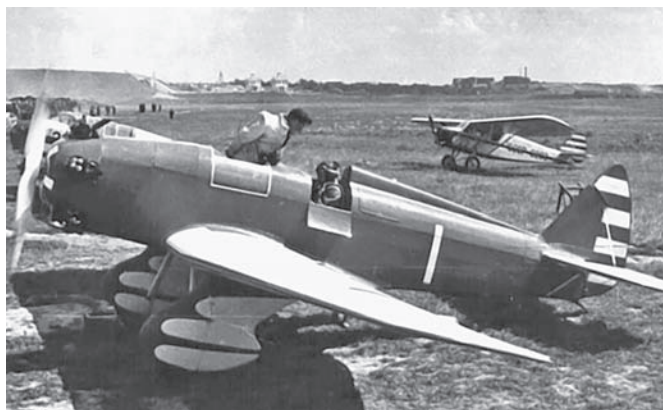
Между тем, кроме 9-го ПАП в перегонке самолетов по маршруту из Красноярска на фронт через Свердловск и Казань принимали участие другие авиаподразделения, например, 17-я отдельная перегонная авиаэскадрилья (в некоторых документах упоминается, что данная АЭ относилась к ВМФ). На сибирских маршрутах действовала 12-я особая авиагруппа (ОАГ) Гражданского воздушного флота, которая была сформирована 15 марта 1942 года (в мае 1943 года переформирована в 73-ю вспомогательную авиационную дивизию Aviации дальнего действия (АДД) в составе 104-го и 105-го вспомогательных авиаполков).

Кроме того, в небе Казани при испытании новых и доводки серийных самолетов, при изучении трофейной техники погибло несколько экипажей летчиков-испытателей ЛИИ ВВС Красной Армии. 22 октября 1941 года на территории республики разбился немецкий самолет Юнкерс-52, на котором из Москвы в Казань вылетел экипаж, состоявший из специалистов лётно-испытательного института. А в 1943–1944 годах на базе 8-й запасной авиационной бригады некоторые экипажи АДД переучивались на трофейный немецкий бомбардировщик Хенкель-111.

То есть первой предпосылкой к проекту «Крылья Татарстана» конечно же стала работа, которую мы проводили на территории республики. Сопоставляя информацию из архивных источников, мы выявляли места падения самолетов и ранее неизвестные захоронения летчиков.



Самолет У-2 выпускался в Казани.



Самолет Ут-2 выпускался в городе Волжке Марийской АССР.



Деревня Исаково Зеленодольского района Республики Татарстан

При проведении исследовательской работы с документами ВВС Московского военного округа, которые хранятся в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации, специалистами Всероссийского информационно-поискового центра Рафиком и Марией Салахиевыми было установлено, что 10 февраля 1943 года при перелете по маршруту Казань – Лопатино – Киржач и далее на фронт под Ленинград из-за пожара одного из двигателей разбился при катастрофе самолет Пе-2 (заводской номер 5/163) из состава 140-го бомбардировочно-го авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии 14-й воздушной армии Волховского фронта. Катастрофа произошла в 30 км западнее г.Казань, у деревни Исаково Верхнеуслонского (ныне Зеленодольского) района Татарской АССР.

Экипаж самолета был следующий:

- летчик самолета, командир звена младший лейтенант Корпачев Иван Иванович;
- штурман самолета, штурман полка капитан Золотаренок Василий Дмитриевич;
- воздушный стрелок-радист старший сержант Стрибань Григорий Федорович;
- техник самолета техник-лейтенант Львов Петр Михайлович.

Из архивных документов также стало известно, что при катастрофе летчик самолета Корпачев и штурман Золотаренок погибли, а стрелок-радист Стрибань и техник Львов были ранены. Погибших летчиков похоронили местные жители на кладбище в деревне Исаково.

В этих документах о погибших было сказано:

- **ЗОЛОТАРЕНОК** Василий Дмитриевич, 1911 г.р., уроженец: Белорусская ССР, Минская область, г.Минск. Кадровый, в РККА с 1929 г., капитан, штурман полка;
- **КОРПАЧЕВ** Иван Иванович, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, Тульская область, Чернский район, деревня Поповка. Кадровый, в РККА с 1934 г., мл. лейтенант, командир звена.

Так поисковики узнали еще об одном ранее неизвестном в Республике Татарстан воинском захоронении и, самое главное, стали известны имена погибших.

В 2010 году поисковики «Объединения «Отечество» РТ Александр Коноплев, Рафик Салахияев и Олег Арбузов, возвращаясь из разведывательной поездки в район деревни Большие Ачасыры, где в годы Великой Отечественной войны тоже разбился военный самолет, заехали в деревню Исаково.



Капитан Золотаренок
Василий Дмитриевич.



Младший лейтенант
Корпачев Иван Иванович.

Из рассказа Рафика Салахияева: «...На обратном пути заехали в деревню Исаково к нашим друзьям из «Снежного десанта» мехмата КГУ Елене и Владимиру Александровым. Спросили у них, что известно в деревне о катастрофе самолета во время Великой Отечественной войны. Оказалось, Владимир Александров хорошо помнит по рассказам своего деда, что катастрофа была в нескольких километрах западнее деревни, в сторону деревни Ходяшево, в районе так называемых торфяников. Дедушка рассказывал, что летчики заметили неисправность самолета, решили сесть на поле. При приземлении заметили торчащие из снега деревья, испугались сесть на них и дернулись вверх, ударились хвостом, разбились. А то были не большие деревья, простые кусты. После катастрофы из Казани прилетал другой самолет, приборы, оружие с самолета и выживших летчиков увезли в Казань. Из обшивки самолета вся деревня потом делала ложки...».

В этой поездке мы смогли пообщаться и с друзьями старожилками деревни, которые также рассказывали о катастрофе самолета и месте захоронения летчиков.

Записи из полевой книжки поисковиков:

«Порванова Мария Петровна, 1930 г.р., рассказала, что действительно самолет падал, двое летчиков погибли, двое выжили. Место падения из деревни было видно хорошо, к западу от деревни, в районе торфяников, сейчас там примет катастрофы нет. Погибших похоронили на сельском кладбище. Сама она во время похорон не присутствовала, места могилы не знает. Железок от самолета в деревню натаскали много, было в каждом доме»;

«Козлов Александр Петрович, 1929 г.р., рассказал, что самолет падал в районе торфяников, около бывшего поселка с названием Поселок. Показал в западном направлении, что место отсюда (от их дома) видно, там лесопосадка, кусты, но никаких примет катастрофы теперь на том месте нет. Он сам видел, как самолет падал, говорит никакого пожара не было. Вся ребятня на лыжах побежали к самолету, снега было много. Когда они добежали, один летчик

брел вокруг самолета, его или другого летчика шлем висел на погнутом винте. Помогли вытащить остальных. Двое погибли, двое выжили. Погибших похоронили на сельском кладбище, места он не знает»;

«Тимохин Александр Николаевич, 1950 г.р. Тоже много слышал о самолете. Говорит, у них во дворе много лет валялась дверца от самолета, вся деревня что-нибудь притаскивала. Могилу летчиков он помнит хорошо, видел сам в школьном возрасте. Наверно была соответствующая табличка, потому что, будучи на кладбище, часто подходили к этой могиле именно как к могиле летчиков. Показал примерное место на кладбище, так как сейчас на том участке на многих могилах нет ни памятников, ни оград. На сохранившемся памятнике 1937 год смерти, значит участок как раз военных лет»;

«Савельев Василий Михайлович, 1928 г.р. Действительно непосредственный участник событий. Председатель сельсовета поручил ему запрячь лошадь и обслуживать летчиков. Он привез погибших и выживших летчиков в деревню. Потом одного летчика возил на станцию Ходяшево звонить в Казань. Этот летчик рассказал, что, обнаружив неполадки, один летчик предложил прыгать, другой решил «садились же и с одним мотором, будем пробовать». Василий Михайлович запомнил фамилию одного из погибших – Золотарев с Украины (на самом деле Золотаренок из Белоруссии), а другого уже забыл. Погибших похоронили на сельском кладбище в отдельных могилах. Место он хорошо помнит».

Благодаря воспоминаниям местных жителей поисковикам удалось установить место захоронения погибших летчиков.

Продолжая работу по выявлению дополнительных сведений о погибших, в Обобщенном банке данных «Мемориал» были обнаружены документы, в которых говорилось, что оба летчика – капитан В.Д.Золотаренок и младший лейтенант И.И.Корпачев – до сих пор считаются пропавшими без вести, а значит их семьи так и не узнали о причине их гибели и месте захоронения.



Кладбище деревни Исаково. Поиск могил летчиков. 2010 г.

Документы по капитану Золотаренку:

1) «...Приказ об исключении из списков ГУК ВС № 106 от 17.02.1949. По Минскому Облвоенкомату – Капитан Золотаренок Василий Дмитриевич – штурман ближнебомбардировочного авиационного полка. Пропал без вести в сентябре 1942 г. 1911 г.р., кандидат в члены ВКП(б), в КА с 1929 г. Мать Золотаренок Анастасия Антоновна – г.Минск, ул.Московская, д.47, кв.б. Список вх. № 0555-49 г. Основание: ЦАМО РФ, фонд 33, опись 563786, дело 2, лист 76...».

2) «...Золотаренок Василий Дмитриевич, капитан, пропал без вести в сентябре 1942 года. Основание: ЦАМО РФ, фонд 33, опись 594261, дело 42, лист 18. Вх. № 555-18.01.1949, Донесение УК ВВС...».

3) «...ЦАМО, фонд 20246, оп. 2, д. 1, л. 9, Донесение со списками захороненных 276 БАД, б/н: Золотаренок Василий Дмитриевич, место рождения: ст.Ваниполь Моск.-Белор. балт. ж.д. Кадровый, в РККА с 1929 г., капитан, 140 бап. Дата выбытия: период между 22.06.1941 и 20.02.1944. Причина выбытия: При перелете из Казани разбились. Жена Золата.. Зинаида Конс... Омск, Кировск.. ул. им. 12 Окт..., д.66, кв.1...». (Для справки: Фаниполь (белор. Фаніпаль) – город в Дзержинском районе Минской области Республики Беларусь. Город расположен в 24 км юго-западнее города Минска по железнодорожной и автомобильной магистралям Брест – Москва на водоразделе рек Птичь и Неман, на одинаковом расстоянии, как от минской кольцевой дороги, так и от города Дзержинска – 13 км).

Документы по младшему лейтенанту Корпачеву:

1) «...ЦАМО, фонд 20246, оп. 2, д. 1, л. 9, Донесение со списками захороненных 276 БАД, б/н: Корпачев (в документе Карпачев) Иван Иванович, Тульская обл., Чернский (в документе Черемеский) р-н, д.Поповка. Кадровый, в РККА с 1934 г., мл. лейтенант, 140 бап. Дата выбытия: период между 22.06.1941 и 20.02.1944. Причина выбытия: При перелете из Казани разбились. Жена Карпачева Александра Фиофановна проживала по месту рождения мужа...».

Кроме того, при очередном посещении Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации были сделаны выписки из учетно-послужных карточек погибших офицеров:

ЗОЛОТАРЕНОК Василий Дмитриевич.

2) 20.03.1911 г.р.

3) Национальность: белорус.

5) Место рождения: ст.Фаниполь БССР.

6) Канд. ВКП(б) с 1939 г.

8) Профессия: рабочий.

9) Семейное положение: женат.

10) Образование гражданское: 4 группы ж.д. трудшколы, 1927 г.

11) Военное: Военная пехотная школа, 1932 г.

Военная школа летнабов, 1933 г.

Курсы штурманов, 1938 г.

13) Звание: Старший лейтенант, 1937 г., приказ №04070/1.



- 14) В походах: не был.
- 15) Ранения: не было.
- 16) Награды: не имеет.
- 17) СЛУЖБА:

Вступил на службу в РККА 15.11.1929 г.

Белорусская военная пехотная школа им. ЦИК БССР, г.Минск, курсант, приказ №56 РВС БССР от 09.1939 г.

109-й стрелковый полк, г.Калиновичи БССР, командир взвода, 03.1932 г. Взято из старого послужного списка.

52-я штурмовая авиаэскадрилья, г.Гомель, командир взвода – стажер, приказ №1/12 69 ВВС БВО от 05.1932 г.

9-я Военная школа летнабов, г.Харьков-Рогань, слушатель, приказ №0952 ВВС РККА от 10.1932 г.

102-я штурмовая авиабригада, г.Омск, мл. летчик-наблюдатель, 12.1933 г. Взято из старого послужного списка.

Присвоено военное звание «старший лейтенант», приказ №0470 НКО от 04.1937 г.

4-я авиаэскадрилья 102-й штурмовой авиабригады, г.Омск, штурман звена, 08.1937 г., приказ №047 СибВО.

Курсы штурманов при военно-морской школе г.Ейск, слушатель, 12.1937 г. Взято из старого послужного списка.

5-я авиаэскадрилья 10-го штурмового авиаполка, г.Омск, флагштурман эскадрильи, 09.1939 г., приказ №199602 ОК ВВС.

Карту заполнял: командир звена лейтенант Землянский. 23.12.1938 г.

Дальнейшее прохождение службы: 140-й скоростной бомбардировочный авиаполк, штурман эскадрильи, 03.09.1940 г., приказ №0486 ОРВО.

140-й ближнебомбардировочный авиаполк, штурман полка, по переписи на 20.07.42 г. (последняя цифра неразборчиво).

Пропал без вести в сентябре 1942 г.

Исключен из списков ВС СССР, пр. №0106 ГУК ВС от 17.02.1949.

Прикреплена маленькая учетная карточка со званиями и должностями с 1933 по 1940 год. Все есть выше, кроме: Капитан, приказ №03563 НКО от 30.07.1940 г.

КОРПАЧЕВ Иван Иванович.

2) 1915 г.р.

3) Национальность: русский.

5) Место рождения: Тульская обл., Чернявский р-н, д.Поповка.

6) Канд. ВКП(б), член ВЛКСМ с 1934 г.

7) Социальное положение: рабочий.

8) Семейное положение: женат.

13) Звание: младший лейтенант, 1938 г.

14) Образование гражданское: школа ФЗУ, 1934 г., Тамбовское летное училище при авиашколе ГВФ, 1938 г.

15) Военное: ВВП, 1938 г.

20) СЛУЖБА:

Вступил на службу в РККА 1940 г.

Пилот ГВФ, закончивший летное обучение на СБ, проверенных и принятых комиссией ВВС КА зачислить в кадры КА и назначить:

ОРВО 218-й скоростной бомбардировочный авиаполк, мл. летчик, приказ №04804 НКО от 23.10.1940.

140-й ближнебомбардировочный авиаполк, пилот, по переписи на 20.07.1942 г.

Стоит штамп: Проверено 27.04.1946 г., в ГУК НКО. Но записи о судьбе нет.



Церемония открытия памятника погибшим летчикам 13 февраля 2013 года.

Параллельно архивной работе поисковики вели поиск родных погибших. Благодаря коллегам-поисковикам из Тульской области (Тульское поисковое объединение «Искатель» и поисковый отряд «Чернский узел обороны») удалось разыскать родственников летчика Пе-2 младшего лейтенанта Ивана Корпачева: «...Корпачевы проживали в д.Поповка Чернского района. Это была очень большая семья. В настоящее время в д.Поповка проживает Николай Кузьмич Корпачев с дочерью. Это племянник Корпачева И.И. Он рассказывает, что в их семье был летчик, который погиб в годы войны. По линии жены в деревне никого нет...»

Связавшись также с Управлением по увековечению памяти защитников Отечества и жертв войн Вооруженных Сил Республики Беларусь поисковики узнали, что в г.Минске проживала сестра штурмана капитана Золотаренка – Золотаренок Мария Дмитриевна, 1907 года рождения, но она, к сожалению, умерла еще в 1987 году. Но белорусские коллеги помогли связаться с невесткой Марии Дмитриевны – Петровой Софьей Митрофановной, которая и рассказала, что у Василия Дмитриевича Золотаренка детей не было, было 2 брата и 3 сестры. В семье до настоящего времени не знали, что их родной человек погиб под Казанью, и считали его пропавшим без вести.

Кроме того, поисковики проследили судьбу выживших в той катастрофе 1943 года других членов экипажа самолета.

- Воздушный стрелок-радист старший сержант **СТРЕБАНЬ Григорий Федорович**, 1917 г.р., уроженец Запорожской области УССР, не вернулся с боевого задания 20 октября 1944 года. Его самолет сгорел в небе Прибалтики. Следует добавить, что Григорий Федорович к этому времени «за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом доблесть, мужество и отвагу» был награжден медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», орденом Красного Знамени и орденом Славы III степени.

- Авиационный техник техник-лейтенант **ЛЬВОВ Петр Михайлович**, 1908 г.р., уроженец Рязанской области, прошел всю войну до конца. Как записано в его наградных документах: «...участник Отечественной войны с 22 июня 1941 года, по 12 июля 1941 года на Западном фронте, с 17 августа по 4 октября 1942 года на Сталинградском фронте, с 4 марта 1943 года по 15 октября 1944 года на Ленинградском фронте и с 16 октября 1944 года на 3-м Белорусском фронте...».

«За отличное обеспечение боевых вылетов и за личную трудовую доблесть в работе» Петр Михайлович был награжден медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», «За боевые заслуги» и орденом Красной Звезды. Умер 10 июня 1976 года и похоронен на кладбище в д. Чашниково Солнечногорского района Московской области.



К памятнику летчикам возлагают цветы военный комиссар Республики Татарстан генерал-майор С.Н.Погодин, председатель комитета Республиканской общественной организации ветеранов (инвалидов) «Союз ветеранов Республики Татарстан» генерал-майор А.Г.Юлашев.

Изучая архивные документы на погибших и, как сейчас установлено, похороненных в татарстанской земле летчиков и выживших в этой авиакатастрофе членов экипажа, стало известно, что они принимали участие в Великой Отечественной войне с самого начала.

Младший лейтенант Корпачев служил в составе 218-го бомбардировочного авиаполка, который потерял в первые месяцы войны почти все самолеты СБ и был переформирован в штурмовой авиаполк на самолетах Ил-2. Ивана Корпачева как специалиста-пилота Гражданского воздушного флота, отличного летавшего на бомбардировщиках СБ, перевели в 140-й бомбардировочный авиаполк.

Капитан Золотаренок, старший сержант Стребань, техник-лейтенант Львов встретили войну на Западном фронте в составе 140-го бомбардировочного авиаполка.

После тяжелых боев 1941 года, переформирования, пополнения новой материальной частью и личным составом полка, они принимали участие в боях под Сталинградом в 1942 году. Затем опять пополнение новыми, изготовленными на казанском заводе, самолетами Пе-2 и вылет на фронт. Их ждали Ленинградский и Волховский фронты... Их ждал Ленинград...

13 февраля 2013 года на сельском кладбище в деревне Исаково состоялась торжественно-траурная церемония открытия памятника на могиле погибших летчиков. Хочется верить, что памятник, установленный на Исаковском кладбище с именами летчиков, погибших в суровые годы военного лихолетья, послужит примером ПАМЯТИ и ДОЛГА нашего ОТЕЧЕСТВА перед своими героями.



Село Елизаветино Верхнеуслонского района Республики Татарстан

Эта история началась в 2009 году, когда специалисты Региональной общественной молодежной организации «Объединение «Отечество» РТ вели работы по выявлению ранее неизвестных (неучтенных) воинских захоронений на территории республики.

При изучении архивных документов (переписки) военного комиссариата Республики Татарстан и Верхнеуслонского РВК стало известно, что в селе Елизаветино Верхнеуслонского района есть могила летчиков, которые погибли при авиакатастрофе в период Великой Отечественной войны.

С целью опроса местного населения, составления схемы захоронения и его фотографирования 13 июня 2009 года сотрудник РОМО «Объединение «Отечество» РТ Рафик Рашитович Салахиев посетил Елизаветино. В архиве нашего объединения сохранился его отчет:

«...Общественным транспортом нужно доехать до автозаправки за волжским мостом и пройти через лес от шлагбаума и больших лип на краю леса вправо по тропинке минут 30 или доехать по Волге до пристани Пустые Моркваши и пройти километра три. Но меня до Елизаветино довезли, можно сказать новые жители деревни, наши друзья из «Снежного десанта» мехмата КГУ Анна и Игорь Несвятипаски.

Местного населения в деревне почти нет, даже уроженцы этой деревни живут там только летом. Вокруг деревни сады от производственного объединения «Швейник». Разговаривал с уроженцем Елизаветино Маклеевым Алексеем Ивановичем 1949 г.р.

Алексей Иванович рассказал, что от мамы, Екатерины Васильевны, много слышал об этой авиакатастрофе. В детстве его любимыми игрушками были



Бомбардировщик Пе-2.

детали самолета, которые растащили по всей деревне, и они до сих пор могут валяться в оврагах. И у него под домом могут быть поршневые узлы. Обещал поискать и позвонить мне.

Со слов мамы катастрофа произошла зимой, было много снега, жители деревни были наверху (деревня находится в низине, в овраге) в поле на обмолоте собранных осенью снопов. Все хорошо видели, как на деревню на посадку шел самолет, как считают местные жители, увидев деревню, летчик резко отвернул самолет, он накренился, ударился об землю и перевернулся вверх колесами. Они считают, что летчик спас деревню. Когда подбежали местные жители и солдаты, охраняющие вышку рядом с деревней, один из летчиков ходил вокруг самолета без сапог, с окровавленными ногами и контуженный. Его отправили в госпиталь в Моркваши. Остальных летчиков похоронили на сельском кладбище. Оно единственное в этой деревне, маленькое. Здесь же хоронят и умерших из соседней деревни Восточная Звезда.

С годами обозначение могилы пропало, Алексей Иванович уже не помнит, где эта могила была. Года два назад военкомат решил установить памятник и по воспоминаниям местных жителей выбрали примерное место, здесь и установили.

Мы сходили на кладбище. Могила находится в северной части кладбища, самая крайняя. Координаты переднего края ограды N 50°45'11,5", E 48°45'29,0", погрешность ±3 м. На могиле установлен цветник 0,6x1м, и ограда из толстой цепи 1x1,45м. Памятник из красивого белого мрамора 8x45x110 см. Края памятника объемно-фигурно обработаны. На памятнике надпись: «Здесь похоронен экипаж самолета из 5 человек погибших в феврале 1942 года при перегоне военной техники из США на фронт».

Почему считается 5 погибших и почему при перегоне американских самолетов, Алексей Иванович не знает. Дата катастрофы по документам 16 декабря 1942 года, почему на могиле февраль, тоже не известно...».

Выяснилось, памятник летчикам разбившегося в этих местах в годы Великой Отечественной войны самолета был установлен 5 мая 2006 года. Вот как пишет об этом газета Верхнеуслонского района «Волжская новь»:



Могила летчиков на кладбище села Елизаветино. 2009 г.

«О месте захоронения напоминал сельчанам лишь небольшой холмик, который со временем и вовсе исчез. Заинтересовалась этой историей жительница деревни Восточная Звездочка, известная своим упорством и неутомимостью – Любовь Устинова. Написала Любовь Николаевна письма в военные архивы Санкт-Петербурга и Подольска. Из архивных документов стало известно об экипаже самолета. По воспоминаниям старожил и очевидцев деревни Елизаветино восстановили тогда место захоронения и при поддержке тогдашнего военного комиссара района Ильхама Мидхатова в кратчайшие сроки установили памятник и торжественно открыли его».



Мидхатов И.И.,
военный комиссар
Верхнеуслонского района
в 2003–2006 гг.

Работая с документами в Центральном архиве Министерства обороны РФ в г.Подольск нам удалось установить, что в районе села Елизаветино Верхнеуслонского района 16 декабря 1942 года потерпел катастрофу самолет Пе-2 из состава 18-го запасного авиаполка 8-й запасной авиабригады, дислоцировавшегося в г.Чистополь:

«...18-й запасной авиационный полк, приказы по полку с 30.01. -10.12.1942г.

Приказ № 0901 г. Чистополь. По личному составу.
§ 2. Два экипажа 18 ЗАП в составе:

- 1) летчик-инструктор мл. лейтенант Завьялов А.И.
- 2) Штурман звена лейтенант Суров А.А.
- 3) стрелок-радист, старшина Евсеев В.П.
- 4) механик авиационный воентехник 2 р. Шарай Г.Е.
- 5) механик младший сержант Гаспарьян Г.Ш.

- 6) моторист сержант Зубков А.Е.
- 7) командир звена младший лейтенант Смирнов П.А.
- 8) штурман звена лейтенант Елисеев А.Н.
- 9) стрелок-радист младший сержант Ляхов И.Б.
- 10) механик сержант Хорошавила П.В.
- 11) механик старший техник-лейтенант Матвеев С.С.
- 12) моторист младший сержант Колужный И.П.

Полагать убывшими в составе 779-го авиационного полка в Действующую Армию сроком на 30 суток для приобретения боевого опыта...»

Аварийный акт:

«...Самолет Пе-2 № 8/117 с моторами М-105ра №№ к23-1067 и к23-1137 под управлением летчика-инструктора 18 ЗАП младшего лейтенанта Завьялова, происшедшей у дер. Елизаветино 25 км западнее г.Казань 16.12.1942 г.

16 декабря 42 года убыл в составе 779 ап на фронт для прохождения стажировки.

Взлет с аэродрома Чистополь в 11ч 13м.

Ввиду неблагоприятных погодных условий из р-на Воротынец-Ядрин со звеном был вынужден возвратиться на аэродром в Казань. На обратном пути у младшего лейтенанта Завьялова сдал правый мотор, и он начал отставать.

При произведении вынужденной посадки в р-не дер. Елизаветино (...) потерпел катастрофу.

Список экипажа.

– летчик-инструктор младший лейтенант Завьялов Анатолий Иванович – погиб;

– штурман звена лейтенант Суров Александр Александрович – погиб;

– стрелок-радист старшина Евсеев Василий Петрович – умер не приходя в сознание;

– механик самолета воентехник 2 ранга Шарай Григорий Ефимович – множество контузий, жив.

(...) совместно с местным населением трое погибших похоронены на кладбище что 500 м юго-западнее д.Елизаветино Верхне-Услонского р-на;



Прокофьев И.Г. на месте падения Пе-2.



Местный житель Маклеев А.И. рассказывает о катастрофе.





Сопоставление с местностью фотографий из акта расследования катастрофы Пе-2 1942 года.

(...) раненые колхозниками доставлены в ЭГ 4575 м. Марково Верхне-Услонского р-на. (примечание: ЭГ 4575 дислоцировался в селе Пустые Моркваши Верхнеуслонского района) ...».

Кроме того, гибель в Елизаветино именно этого экипажа подтверждалась сообщением Верхнеуслонского РВК военному комиссару Татарской АССР в 1967 году (в ответ на № 4/1939 от 26.05.1967 г.) о том, что в братской могиле на кладбище д.Елизаветино похоронен лейтенант Суров Александр Александрович, 1919 г.р., погибший при авиакатастрофе 16 декабря 1942 года.

По результатам вновь выявленных сведений на совещании у первого заместителя Премьер-министра Республики Татарстан Р.Ф.Муратова по вопросу «О мерах по обеспечению сохранности и благоустройству воинских захоронений периода Великой Отечественной войны на территории Республики Татарстан», которое состоялось 24 июня 2010 года, администрации Верхнеуслонского района было рекомендовано провести работы и заменить памятник на кладбище в селе Елизаветино с указанием имен погибших летчиков. 27 июня 2011 года был установлен новый памятник.

В 2012 году история получила продолжение. Поисковики РОМО «Объединение «Отечество» РТ связались с Алексеем Ивановичем Маклеевым, жителем села Елизаветино, который в 2009 году показывал место захоронения экипажа Рафику Салахиеву. Мы договорились, что заедем к нему в деревню и попробуем вместе поискать место падения самолета. 12 ноября 2012 года мы встретились с Маклеевым (Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Анатолий Скорюков). Он смог найти у себя на участке фрагменты, которые они еще пацанами принесли с места катастрофы самолета. Одним из таких фрагментов оказалась гильза (рубашка охлаждения) с зажатым в ней поршнем от мотора. Сразу же мы стали чистить внутреннюю поверхность дна поршня, так как именно в этом месте на поршне дублировался заводской номер двигателя. И наши усилия были

вознаграждены. Сквозь копоть проступили цифры: 23-1067. Это еще раз стало подтверждением, что здесь погиб экипаж 18-го запасного авиационного полка. После этого мы выехали на кладбище, которое находится в стороне от деревни. Осмотрели новый памятник, сфотографировали его и еще раз замерили месторасположение могилы относительно входа на кладбище и его границ для оформления учетной карточки, для занесения данного захоронения в реестр воинских захоронений на территории Республики Татарстан.

Алексей Иванович также рассказал нам, что само место падения самолета оказывается было совсем рядом с границей кладбища, на другом берегу небольшого оврага. Нам удалось обследовать указанное место и обнаружить небольшие дюралевые фрагменты от обшивки самолета (благо в ноябре

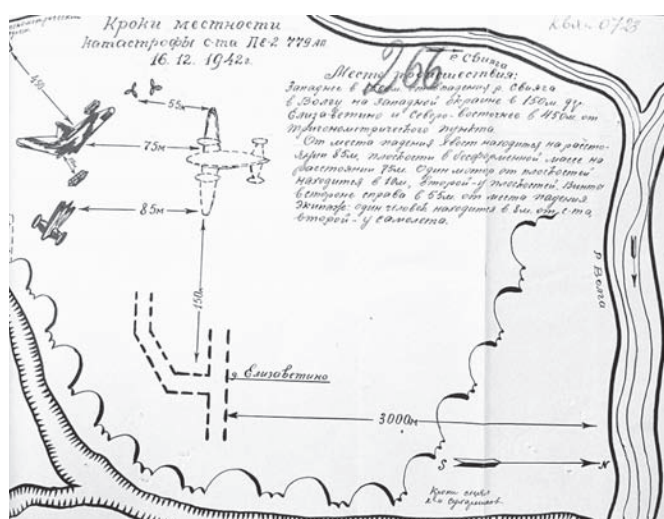


Схема и фото из акта расследования. 1942 год.

трава на поле уже была жухлая). Так мы установили точное место падения самолета.

Зимой 2014 года, возвращаясь из командировки в Центральный архив Минобороны России, где были сделаны копии фотографий с аварийного акта данной катастрофы, мы еще раз заехали на Елизаветинское кладбище. Снега было много, но мы попробовали найти тот же ракурс, с которого делались фотографии 1942 года. На фотоснимках 1942 года были хорошо видны складки местности: овраг и виднеющийся на другой стороне оврага лесной массив; среди снега были разбросаны обломки самолета. Конечно очертания леса за это время немного изменились, но нам все же удалось найти место, с которого, по всей видимости, был сделан один из фотоснимков катастрофы.

В архивных делах ЦАМО мы нашли еще несколько рассказывающих о катастрофе документов. Некоторые из них приведем ниже.

«Акт. Декабря 18 дня 1942 года. Военврач 3 ранга Титов Н.Г. и лейтенант Клетов составили настоящий акт при выезде по заданию командования 9 ЗАП на месте катастрофы самолета Пе-2, имевшей место 16 декабря 1942 года в близи д.Елизаветино Верхнеуслонского района.

При обследовании места катастрофы нами установлено, что самолет упал в 300 метрах юго-западнее д. Елизаветино. Близ разбитого центроплана в снегу лежат два трупа. По документам и при наружном осмотре установлено, что погибшими во время катастрофы являются:

1. Летчик – младший лейтенант Завьялов, имеющий переломы костей, черепа с разрушением мозга и переломы правой ноги и руки.

2. Стрелок-бомбардир лейтенант Суков, имеющий раздробление лицевых костей, переломы обеих ног и левой руки.

По нашему заключению смерть обоих последовала при ударе мгновенно.

В кабине Ф-3 обнаружены разбросанные личные вещи, документы и парашют, опись которых смотри в приложении к акту.

По словам местного населения, нами установлено, что из пролетавшей 16 декабря 1942 года группы самолетов один отстал, стал снижаться и делать развороты. Перелетел на малой высоте через лес развернулся и упал на поле. У самолета лежало двое мертвых людей и в хвосте двое живых, но раненные, последние колхозниками доставлены в эвакуогоспиталь № 4575 местечко Марковичи (правильно Моркваша. Прим. авт.) Верхнеуслонского района.

При посещении госпиталя военврачом Титовым установлено, что стрелок-радист, старшина Евсеев умер, не приходя в сознание, а воентехник 2 ранга Шарай имеет множественные контузии.

Со слов воентехника 2-го ранга Шарай написан рапорт (см. в приложении). Документы, оружие, ценные бумаги нами взяты по описи (см. приложение).

Нами совместно с местным населением трое погибших похоронены на кладбище, что 500 метров юго-западнее д.Елизаветино Верхнеуслонского района.

Документы, личное оружие стрелка-радиста Евсеева, ценные бумаги, вещи нами привезены, остальные личные вещи сданы на хранение в правление колхоза д.Елизаветино.

19 декабря 1942 года.

Военврач 3 ранга Титов, лейтенант Клетов...».

Рапорт воентехника 2-го ранга Шарая Григория Ефимовича на имя командира 9-го запасного авиаполка, когда находился в госпитале № 4575:

«...Настоящим доношу, что самолет Пе-2 заводской номер 8/117 завода № 22 вылетел по заданию 16 декабря 1942 года в 11.13. Самолет вел летчик младший лейтенант Завьялов при штурмане, лейтенанте Сукове, стрелке-радисте, старшине Евсееве, воентехнике 2-го ранга Шарай (18 ЗАП в составе 779 АП). Приблизительно через час после взлета я заметил течь масла из правого мотора. Когда радист по моему требованию сообщил об этом летчику, тот ответил – «Вижу». Мотор стал «барахлить» – появилась «стрельба» и ненормальный выхлоп. После нашего вышеприведенного переговора летчик убрал газ правого мотора. В это время в кабине Ф-3 уже



Поршень мотора М-105 № к 23-1067, найденный на месте падения самолета.



пахло гарью. Летчик стал искать площадку для посадки на одном моторе с убранными шасси. Было сделано несколько виражей, самолет резко терял высоту, быстро приближалась земля. Летчик несколько раз пытался набрать и набирал немного высоту. В последний момент самолет перемахнул через лес, нос его поднялся кверху, послышался удар о землю и все стихло. Полагаю, что первый удар приняла на себя хвостовая часть самолета, почему хвост обломался, а моторы с центропланом упали несколько впереди. Я с Евсеевым был доставлен в госпиталь. Полагаю, что возможен разрыв петрофлекса или маслорадиатора...».

Специалисты «Объединения «Отечество» провели большую работу по выявлению дополнительных сведений о судьбе членов экипажа самолета и поиску их родных, так как в архивных документах учета личного состава Красной Армии (несмотря на то, что в архиве были документы по расследованию катастрофы, где были указаны места гибели и захоронения) все они значились пропавшими без вести.

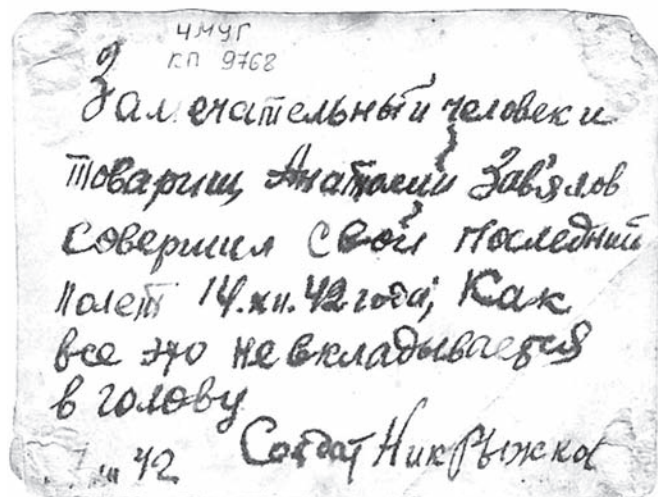
• Летчик-инструктор 18-го запасного авиационного полка 8-й запасной авиационной бригады, младший лейтенант ЗАВЬЯЛОВ Анатолий Иванович, 1921 г.р. Уроженец:



РСФСР, Калининская область, Ржевский район, Яковлевский с/с, д.Яковлево (по другим сведениям: Дурневский с/с, д.Климово), почтовое отделение Ломня. Мать Завьялова Аграфена Родионовна. Женат. Мобилизован Загорским РВК Московской области (в настоящее время –

г.Сергиев Посад) в 1938 году (по другим сведениям, Ржевский ГВК Калининской области). Кадровый. Кандидат в члены ВКП(б). Окончил Ворошиловградскую военную школу летчиков в 1940 году. Летчик-инструктор с 1940 года. Для прохождения дальнейшей службы направлен на должность летчика-инструктора в распоряжение командира 160-го резервного авиационного полка (г.Кировоград, Одесский ВО). В 1941 году вместе с полком прошел пути эвакуации в тыл (в город Ростов-на-Дону) и реорганизации полка в 11-й резервный авиационный полк, который впоследствии вошел в состав сформированного в городе Свердловске и перебазированного в город Ростов-на-Дону 18-го запасного авиационного полка.

Благодаря главе администрации сельского поселения Итомля Ржевского района, куда сейчас входит деревня Яковлево, Сергею Анатольевичу Орлову удалось разыскать родных Анатолия Ивановича и немного дополнить сведения о его семье:



«...Мать – Завьялова Аграфена Родионовна умерла в 1946 году. У родителей было два сына – Григорий и Анатолий и дочь, которая умерла лет 18-ти. Григорий погиб в финскую, а Анатолий – в Великую Отечественную. У Григория было шесть детей, сейчас в живых осталась только дочь – Екатерина Григорьевна, которая живет в Зеленограде. А в Санкт-Петербурге живут невестка Григория Ивановича – Антонина Васильевна и ее дочь – Галина Михайловна. В 1939 году Анатолий приезжал к матери во Ржев – был холост. К сожалению, информации не очень много...».

Но в жизни бывают удивительные совпадения. Даже представить невозможно откуда могут поступать дополнительные новости и очень интересные сведения.

Так, в июне 2011 года в Чистопольский краеведческий музей «Музей уездного города» пришел житель города Чистополь Анатолий Андреевич Арсеньев (1930 г.р.). Он передал в дар музею две военные фотографии, которые хранились у него со времен Великой Отечественной войны. Вот как об этом событии было написано в газете «Чистопольские известия»:

«...Два летчика, которые смотрят на нас чуть печально с фотографии, это взгляд из прошлого.

В 1942 году они квартировали в доме № 6 по улице Фрунзе, в семье Анатолия Андреевича Арсеньева. Тогда мальчику было 12 лет. Все эти годы, почти 70 лет, фотография хранилась у них, хотя, казалось бы, подтянутые молодые люди в военной форме фактически не имели к ним никакого отношения. Но фото чистопольцы хранили...».

На обороте фотографии надпись: «Замечательный человек и товарищ Анатолий Завьялов совершил свой последний полет 14 декабря 1942 года. Как все это не вкладывается в голову. Солдат Ник. Рыжков. 27 декабря 1942 года...».

* * *

• Штурман звена, начальник связи 18-го запасного авиаполка 8-й запасной авиабригады лейтенант СУРОВ Александр Александрович, 1919 г.р.



Уроженец: Орджоникидзевский (в настоящее время – Ставропольский) край, г.Ворошиловск (в настоящее время – г.Ставрополь). Жена Сурова Нина Михайловна, проживала: Ивановская область, Тейковский район, д.Малый Таковец (по другим сведениям, Казахская ССР, город Кызыл-Орда, Ташкентская

ж/д, ул.Сталина). Мобилизован Балашихинским РВК Московской области. Кадровый, в РККА с 1937 года. Член ВЛКСМ с 1937 года. Окончил Мелитопольское военное авиационное училище в 1940 году. В служебной характеристике 18-го ЗАП, записано:

«...прохождение службы в КА:

– октябрь 1937 г. – апрель 1940 г. – курсант Мелитопольского военного авиационного училища;

– апрель 1940 г. – октябрь 1940 г. – младший летчик-наблюдатель 165-го резервного авиационного полка;

– октябрь 1940 г. – апрель 1941 г. – старший летчик-наблюдатель 213-го скоростного бомбардировочного авиационного полка;

– апрель 1941 г. – июнь 1941 г. – начальник связи АЭ 213-го скоростного бомбардировочного авиационного полка;

– июнь 1941 г. – июль 1942 г. – начальник связи АЭ 18-го запасного авиационного полка;

– июль 1942 г. – штурман звена 18-го запасного авиационного полка.

Работая штурманом звена в 3 АЭ 18 ЗАП показал себя дисциплинированным командиром, любящим свое летное дело.

Партии Ленина-Сталина и социалистической Родине предан.

Морально устойчив. Идеологически выдержан. Политически развит. С работой справляется хорошо. Требователен к подчиненным, мало требователен к

себе. Вооружение самолета Пе-2 знает хорошо. Грамотно эксплуатирует. Практическое бомбометание удовлетворительное. Самолетовождением в дневных условиях справляется хорошо. Много работает над повышением своей специальности. Обучал одиночные экипажи, методика обучения хорошая. Общий налет – 125 часов, в том числе на самолете Пе-2 – 20 часов. Налет на самолетах: У-2, Р-5, СБ, Пе-2.

Вывод: должности штурмана звена соответствует...»

К сожалению, найти близких и родных Александра Александровича Сурова не удалось. Благодаря работникам администрации Тейковского района Ивановской области удалось разыскать двоюродную сестру жены А.А.Сурова – Нину Семеновну Дьяченко, которая сообщила:

«...Жена Сурова (девичья фамилия – Засурина) Нина Михайловна уже давно умерла, детей с Суровым А.А. у них не было. Нина Михайловна после войны вышла замуж второй раз, но и в этой семье детей тоже не было. Были две родные сестры А.А.Сурова, которые тоже умерли, у них детей не было, есть двоюродная сестра Нины Михайловны...».

* * *

• Воздушный стрелок-радист 18-го запасного авиационного полка 8-й запасной авиационной бригады старшина ЕВСЕЕВ Василий Петрович, 1911 г.р.



Уроженец: РСФСР, Ростовская область, Тацинский район. Отец – Евсеев Петр Васильевич, мать – Евсева Анна Иосифовна, проживали: Ростовская область, поселок Константиновский, ул.Ленина, д.87. Кадровый, в Красной Армии с 1933 года. Беспартийный. Имел незаконченное высшее

образование. Окончил Новочеркасскую школу младших авиационных специалистов по специальности стрелок-радист в 1937 году. Летал на самолетах СБ, ПС-84, Пе-2. Участник боев с немецкими захватчиками с 26 июля 1941 года по 25 августа 1941 года. Имел 18 боевых вылетов.

Разыскать родных Василия Петровича Евсева в Ростовской области помогла заместитель командира поискового отряда «Звезда» Неклиновского района Лариса Николаевна Валухова:

«...Откликнулся двоюродный племянник Василия Петровича Евсева – Пятницкий Валерий Веркович. Он рассказал о семье родителей Василия Петровича. Отец – Петр Васильевич, мама – Анна Иосифовна. Жили в Константиновске по улице Ленина, 87. Их дома уже нет, там построена многоэтажка. Дети: Иван, Леонид, Василий, Лидия и Анфиса. Анфиса умерла давно, потомков нет. Лидия жила



в Красном Сулине, ее сын Лев Николаевич Сибелев, очевидно, проживает там же. Брат Леонид проживал в Новочеркасске. Сын брата Ивана – Юрий Иванович жил в Миллерово...

Позвонил Лев Николаевич Сибелев из Уренгоя. Очень рад известию. Рассказал, что Евсеев Василий Петрович был младшим в семье, любимым. Еще до войны занимался в аэроклубе. Считали его пропавшим без вести. В Луганске живет племянница Евгения Ивановна, у нее есть фотография и она должна больше знать о Василии – он был крестным ее родного брата. Лев Николаевич расспрашивал подробности, сказал, что обязательно поедут с Евгенией Ивановной в Татарстан...

Дозвонилась в Луганск! Конечно, слезы. Конечно, переживания. Все прочтала, что написано в теме о катастрофе... Фотография в семье есть, но требует реставрации. Раньше снимок висел у родителей на стене, в рамке. Рамка рассыпалась. А ПАМЯТЬ ОСТАЛАСЬ. В ЧЕСТЬ ВАСИЛИЯ НАЗВАЛИ ЕЩЕ ОДНОГО РОДСТВЕННИКА В СЕМЬЕ. «ОН ВСЕГДА С НАМИ», – и опять «...НУ, ТЕПЕРЬ УЖ ТОЧНО ЗНАЕМ, ЧТО НЕ БЫЛО ПЛЕНА, ЧТО ПОГИБ...». «...Я ТОЖЕ ПОЕДУ НА МЕСТО ЗАХОРОНЕНИЯ... СПАСИБО ВАМ ВСЕМ...», – так решила и так сказала племянница нашего воздушного стрелка Евгения Ивановна Балабуева...

Л.Н.Сибелев прислал письмо: «...В форуме прочел подробности о гибели дяди Васи. А ведь мы действительно жили с мыслью о том, что он не погиб, а попал в плен и дальнейшая его судьба неизвестна. О том, что он был в плену сообщил земляк, с которым он находился в одном лагере для в/пленных. Это он рассказывал старшему брату дяди Васи – Ивану Петровичу Евсееву при встрече с ним на фронте. И что была попытка захвата немецкого самолета.

Этот земляк то ли совершил побег из лагеря, то ли лагерь резко отбили наши. Хотя, трезво рассуждая, стрелок-радист вряд ли смог бы управлять самолетом, но в глубине души уж очень хотелось верить в то, что он выжил (попытка угона же могла быть и не в одиночку) и где-то не дожидаясь своего века до перестроечных времен. А о себе не давал знать может быть из-за плена. Теперь все доподлинно известно.

Огромное всем вам спасибо за то, что вы делаете такое святое дело, низкий поклон и дай вам Бог здоровья! Мы с Евгенией Ивановной весной-летом обязательно посетим могилу. С уважением Л.Сибелев...».

Здесь следует предположить, что в августе 1941 года, когда В.П.Евсеев вылетал на боевые задания, самолет, на котором он находился, был сбит и, вполне возможно, что он попал в плен, но смог оттуда выбраться и вернуться в полк, а уже потом попал на переформировку в состав 18-го ЗАП.

* * *

• Механик самолета 18-го запасного авиационного полка 8-й запасной авиационной бригады, воентехник 2 ранга ШАРАЙ Григорий Ефимович, 1920 г.р. Уроженец: БССР, Могилевская область, г.Шклов. Получивший ранение и контузию в катастрофе, после госпиталя был направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 9-го ЗАП 8-й ЗАБр в г.Казань. На 10 апреля 1944 года его фамилия встретилась в списке технического состава, находящегося в резерве при 9-м запасном авиационном полку:

«...механик авиационный, техник-лейтенант Шарай Григорий Ефимович, 1920 г.р., уроженец: г.Шклов, белорус, ВЛКСМ с 1936 г. Образование общее – 9 классов. Окончил ЛВАТУ в 1940 году. В КА и ВВС с 1938 года. В Отечественной войне не участвовал. Наград не имеет.

В резерве находится с октября 1942 года. Матчасть самолета Пе-2 знает хорошо, эксплуатирует грамотно. Дисциплинирован, к себе и подчиненным требователен. По состоянию здоровья от эксплуатации матчасти освобожден комиссией. Имеет большой опыт в работе по ремонту самолетов Пе-2, СБ. Знает и эксплуатировал самолеты: Р-5, СБ. В данное время используется в группе приемки самолетов с завода № 22. Над повышением своих знаний работает достаточно. Уставы Красной Армии знает хорошо, в жизни применяет правильно. Идеологически выдержан, морально устойчив. Вывод: целесообразно использовать механиком авиационным в ПАРМ-1 или САМ...».

После окончания войны Григорий Ефимович вернулся в родной город Шклов Могилевской области, где в 1985 году был награжден орденом Отечественной войны II степени.



Новый памятник на могиле погибшего экипажа самолета. Кладбище д.Елизаветино. 2011 г.

Место падения самолета Пе-2 в районе деревни Пиголи Лаишевского района Республики Татарстан

Большую работу по выявлению обстоятельств гибели самолетов и их экипажей на территории республики мы проводим в Центральном архиве Министерства обороны РФ. В один из выездов в архив Рафиком и Марией Салахиевыми были отработаны документы 221-го авиационного полка по перегонке самолетов Приволжского военного округа.

Этот полк был сформирован в 1944 году на базе 1-й авиационной эскадрильи ВВС Красной Армии по перегонке самолетов Пе-2 при заводе № 22 в городе Казани.

В одном из донесений были выписаны следующие сведения:

«...Донесение 1 АЭ ВВС КА от 30.5.1942 № 0135, г. Казань.

О гибели при исполнении служебных обязанностей воздушного стрелка-радиста младшего сержанта ЛЯПИНА Михаила Ивановича. 1919 г.р., чл. ВЛКСМ с 1941 г., образование 8 классов, в РККА с 1939 г.

25 мая 1942 года экипаж в составе летчика-испытателя завода № 22 майора Битюцкого Г.П., военного представителя на заводе № 22 военинженера 3-го ранга Косолапова И.М. и воздушного стрелка-радиста младшего сержанта Ляпина М.И. вылетел с заводского аэродрома в сторону Лаишево для контрольно-сдаточного полета самолета Пе-2 заводской номер 19/81.

Через 15 минут летчик обнаружил неполадки в руле высоты и, не сумев выровнять машину, первым выпрыгнул с парашютом, за ним выпрыгнул военпред, а радисту команду не дали, о падении не предупредили – он до конца продолжал работать на рации. Погиб при ударе самолета об землю у д.Пиголи Столбищенского района Татарской АССР...».

Казанским историком авиации Ильдаром Валеевым был обнаружен акт расследования этой катастрофы, который пополнил вышеприведенные сведения:

«...Катастрофа самолета Пе-2 № 19/81.

25 мая 1942 года в 16 часов 50 минут самолет вылетел на выполнение контрольно-сдаточного полета. Сделав 2 круга над аэродромом, направился на выполнение задания к Лаишево. Через 15 минут полета, на высоте 1000 метров при развороте самолета к Казани, летчик обнаружил потерю управления рулями высоты. Сделав несколько движений штур-



Занятие со стрелками-радистами самолетов Пе-2 8 ЗАБр. г.Казань, 1942 г.

валом вперед и назад и убедившись в бездействии рулей, летчик сделал попытку выравнивания самолета триммером рулей высоты. Видя, что и триммер не оказывает влияния на положение самолета, летчик сообщил по СПУ остальным членам экипажа о необходимости покинуть самолет. Выключил моторы, сбросил аварийной рукояткой часть фонаря и покинул самолет. Вслед за ним покинул Пе-2 и военинженер Косолапов. Третий член экипажа, радист Ляпин, остался в самолете до удара его о землю. Самолет упал на расстоянии около 200 метров к северу-востоку от деревни Пиголи Столбищенского района ТАССР. В обломках хвостовой части фюзеляжа обнаружили сильно изуродованное тело радиста Ляпина.

Экипаж:

Летчик-испытатель – Г.П. Битюцкий

Военинженер 3 ранга – И.М. Косолапов

Радист перегоночной группы 1 АЭ – М.И. Ляпин...».



Илья Прокофьев и Ильдар Валеев. г.Казань, 2018 г.



В ноябре 2013 года, возвращаясь из очередной поездки по республике с Алексеем Камзоловым (бойцом поискового отряда «Красная Стрела»), я рассказывал, что, согласно архивным документам, в Лаишевском районе Татарстана в годы войны разбилось много военных самолетов. Самолеты гибли по разным причинам: отказ техники, плохие метеословия, ошибки пилотирования и др. Кроме этого, территория нынешнего казанского международного аэропорта в годы войны была авиационным полигоном, где летчики 9-го запасного авиационного полка и других (маршевых) полков учились сбрасывать авиабомбы на цель. Разговор этот начался с того, что Алексей жил в селе Столбище и хорошо знал окрестные деревни и села, так как увлекался охотой и рыбалкой. Ранее село Столбище было центром Столбищенского района, но после войны этот район был ликвидирован и его земли частью отошли к городу Казани, а часть была передана в Лаишевский и Пестречинский районы. Так вот, проезжая от Рождественно в сторону Столбище, напротив поворота на Никольское, я сказал Алексею, что здесь за Никольским, есть деревня Пиголи, в районе которой в годы войны разбился самолет Пе-2. Алексей заинтересовался и попросил рассказать подробности. Что я и сделал по возвращении в Казань.

Спустя несколько дней Алексей сообщил, что вычислил место падения самолета!



Алексей Камзолов на месте падения самолета Пе-2.
Деревня Пиголи Лаишевского района.

Он съездил в Пиголи и встретился там с местными жителями, которые в годы войны были детьми и помнили об упавшем самолете. В разговоре выяснилось, что многие в деревне видели, как упал самолет, так как место падения оказалось прямо на окраине деревни. Одна из бабушек вспоминала, что выпрыгнувшие с парашютами двое летчиков были отнесены ветром и на стопах повисли на деревьях в лесу, километрах в полутора от деревни. А самолет упал прямо на колхозное поле. Жители деревни сразу побежали к месту падения и видели, что из обломков самолета свисала окровавленная рука погибшего члена экипажа самолета. Самолет сильно разрушился, и большая его часть была в воронке. Спустя некоторое время к самолету подъехали военные. Всех местных отогнали от места падения, но они еще долго слышали, как щелкали взрывающиеся патроны в обломках горящего самолета. Вот эти бабушки и показали Алексею направление, где упал самолет.

Через пару дней мы, вооружившись металлоискателями, приехали на указанное старожилками место рядом с деревней Пиголи. Нам повезло, что уже несколько лет поле не используется, и с его хозяевами не пришлось согласовывать наш разведывательный выезд. Отойдя на несколько метров от края дороги, мы включили металлоискатели и стали проверять поверхность, постепенно продвигаясь в указанном направлении свидетелями катастрофы. И вот появились первые сигналы. Индикатор на приборе показывал, что это цветной металл. На глубине чуть меньше штыка лопаты, стали попадаться различные мелкие фрагменты авиационного дюрала. Походив по полю чуть больше часа, мы с Алексеем локализовали центр падения самолета. Там стали попадаться силуминовые части от моторов самолета. Место падения было найдено окончательно. Мы полностью подтвердили информацию, полученную из Центрального архива Минобороны России.

Как говорилось выше, в документах было указано, что в самолете погиб воздушный стрелок-радист 1-й авиационной эскадрильи ВВС Красной Армии по перегонке самолетов Пе-2 при заводе № 22 (г.Казань) младший сержант Ляпин Михаил Иванович.

● ЛЯПИН Михаил Иванович родился в 1919 году в деревне Черкассы Чибисовского района Орловской (в настоящее время – Липецкой) области. Окончил восемь классов средней школы. Член ВЛКСМ с 1941 года. В Красной Армии с 1939 года, окончил школу младших авиационных специалистов. Значится похороненным на Арском кладбище г.Казань. Его имя увековечено на стеле № 433.

Мы упоминали, что летчик самолета и военпред 22-го завода, который был на месте штурмана самолета, смогли выпрыгнуть с парашютами и спаслись.

И если судьбу военинженера 3-го ранга Косолапова И.М. нам пока проследить не удалось, то данными о летчике самолета Григории Битючком с нами поделился наш друг и коллега, историк авиации, специализирующийся на истории летчиков-испытателей, Андрей Анатольевич Симонов (г.Москва).

• **БИТЮЦКИЙ** Григорий Прохорович (1904–1976). Летчик-испытатель 1-го класса (1945), подполковник (1945). Родился 3 (16) апреля 1904 года в селе Усть-Щербедино ныне Романовского района Саратовской области. В 1919 году окончил пять классов гимназии, в 1922 году – семь классов школы в г.Балашов (Саратовская обл.).



В армии с октября 1922 года. В 1923 году окончил Ленинградскую военно-техническую школу ВВС. В 1923–1925 годах – моторист Качинской ВАШЛ. В 1926 году окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, в 1927 году – Качинскую ВАШЛ. Служил в строевых частях ВВС (Приволжский ВО). В 1928–1930 гг. – летчик-инструктор Оренбургской ВАШЛ, в 1930–1931 гг. – летчик-инструктор Борисоглебской ВАШЛ. Затем вновь служил в строевых частях ВВС (Северо-Кавказский ВО, АОН г.Воронеж).

С марта по сентябрь 1937 года – летчик-испытатель авиазавода № 126 (г.Комсомольск-на-Амуре). Испытывал серийные Р-6.

В сентябре 1937 года уволен из армии. С июля 1938 года – в запасе. С марта 1939-го вновь в армии.

С марта 1939 по 1941 – летчик-испытатель авиазавода № 18 (г.Воронеж). Испытывал серийные ДБ-3Ф (Ил-4) и Ер-2.

С июля 1941 по 1942 – летчик-испытатель авиазавода № 124 (г.Казань). Испытывал серийные Пе-2 и Пе-8.

С 1942 по 1945 – летчик-испытатель авиазавода № 22 (г.Казань). Испытывал серийные Пе-2 и Пе-8.

С 1947 по июль 1948 – летчик-испытатель авиазавода № 1 (г.Куйбышев). Испытывал серийные МиГ-9 (1947).

В 1948-1949 – летчик-инспектор по технике пилотирования истребительных авиадивизий (Бакинский округ ПВО). С октября 1949 – в запасе.

Жил в городе Куйбышев (ныне – Самара). Умер в феврале 1976 года.

Награжден орденом Ленина (20.06.1949), двумя орденами Красного Знамени (19.08.1944, 03.11.1944), орденом Отечественной войны I степени (29.04.1944), медалями.

Примечание: возможно, что принимавший участие в этом вылете военный представитель на заводе № 22 военинженер 3-го ранга Косолапов И.М. – это Иван Михайлович Косолапов. В открытых источниках удалось найти только одно упоминание о нем: Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27.05.1939 года «О награждении командиров, инженеров, техников и рабочих военной приемки военно-воздушных сил и артиллерийского Управления РККА, а также работников артполигонов и артскладов» воентехник 1-го ранга Иван Михайлович Косолапов награжден орденом «Знак Почета».



Экипаж самолета Пе-2 после вылета.



Могилы летчиков в деревне Кошаково Пестречинского района Республики Татарстан

Для нас, сотрудников Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество», эта история началась в ноябре 2013 года. Мы в то время продолжали вести кропотливую работу по выявлению ранее неизвестных воинских захоронений на территории Татарстана. И вот в один из дней нам поступил звонок от Петра Сергеевича Антонова – жителя деревни Кошаково Пестречинского района. Он рассказал, что от матери знает о нескольких катастрофах советских самолетов, произошедших в районе их деревни в годы войны. Одно такое место ему еще в детстве показывали родители, и там в лесу до сих пор еще можно найти обломки самолета. Кроме того, он рассказал, что на сельском кладбище в д.Кошаково были могилы похороненных там летчиков. Выяснилось, что сам Петр Сергеевич в прошлом военный летчик и сейчас, выйдя на пенсию, вернулся в родное село и услышал о нашей работе. Вот и решил позвонить, поделиться с нами информацией.

Этот разговор состоялся, когда мы находились в командировке – работали в Центральном архиве



Памятник на могиле летчиков в д.Кошаково. 2011 г.

Министерства обороны. Поэтому я, созвонившись с бойцом поискового отряда «Красная Стрела» Алексеем Камзоловым, попросил его съездить к Петру Сергеевичу, вместе с ним сходить на место падения самолета, побывать на Кошаковском кладбище. К возвращению из архива в Казани нас ждали новости от Алексея Камзолова – рассказ о поездке и фотографии. Вместе с Антоновым они побывали на месте падения самолета, а также съездили на кладбище и нашли могилу, на которой был установлен памятник из белого мрамора с надписью: «Здесь похоронены военные летчики погибшие во время Великой Отечественной войны при катастрофе самолетов в 1942 году. Старший лейтенант Кузнецов Виталий Алексеевич, 1913 г.р. Лейтенант Поляков Борис Федорович, 1914 г.р. Вечная Память Героям, отдавшим жизни для защиты Отечества...».

Выяснилось, что данный памятник был установлен в 2011 году по ходатайству детской общественной организации «Лидер» Кошаковской средней общеобразовательной школы под руководством Галины Ивановны Вуколовой. В церемонии открытия принимала участие внучка Бориса Федоровича Полякова – Ольга Игоревна Полякова, с которой уже несколько лет поддерживала связь Галина Ивановна.

К сожалению, добраться до места падения самолета нам не удалось, уже наступил декабрь, в Казани и окрестностях выпало много снега, но мы смогли встретиться с Петром Сергеевичем Антоновым и Галиной Ивановной Вуколовой.

Еще перед поездкой в Кошаково я просмотрел свои записи и сведения из базы данных, которая составлена на основании архивных данных по погибшим летчикам на территории Татарстана. Выяснилось, что указанные на памятнике фамилии в базе данных есть, но обстоятельства гибели летчиков разные. Старший лейтенант Кузнецов значился летчиком 202-го бомбардировочного авиаполка, погибшим в катастрофе самолета 7 августа 1942 года у деревни Званка (это рядом с д.Кошаково). А лейтенант Поляков был учтен адъютантом авиаэскадрильи (летал штурманом в составе экипажа Пе-2) 72-го скоростного бомбардировочного авиаполка, погибшим 3 марта 1942 года. Получалось, что увековеченные на одном памятнике авиаторы из разных экипажей самолетов и их гибель – это два разных случая, с которыми еще предстояло разобраться.

Мы знали, что оба полка находились в Казани в годы войны. Состав этих полков проходил обучение полетам на самолетах Пе-2, а до этого полки были вооружены самолетами СБ.

В историческом формуляре 202-го бомбардировочного авиационного полка говорилось:

«...6 июля 1942 года (на л.12об. другая дата – 07.07.42 г.) 202-й БАП в составе 18-го запасного авиаполка выбыл из СКВО и поступил в подчинение 8-й запасной авиабригады МВО, г.Чистополь Тат. АССР, МВО.



Антонов П.С., Антонова В.М., Камзолов А. на месте падения самолета Пе-2 603 БАП.

В период с 16.07.42 по 25.07.42 (на л.12об. – по 01.08.42 г.) 202-й БАП получил матчасть самолеты Пе-2 на заводе №22 г.Казань.

08.08.42 г. в целях ближайшего окончания переучивания личного состава полка на самолеты Пе-2 приказом командира 8 ЗАБр 202-й БАП из подчинения командира 18-го ЗАП был переведен в подчинение командира 9-й ЗАП г.Казань – аэродром Самосырово. Такое подчинение было связано с отсутствием горючего при 18-м ЗАП и трудностями его доставки.

16.09.42 г. 202-й БАП закончил полностью программу переучивания на самолете Пе-2...».

В разговоре с Антоновым выяснилось, что его мать Вера Михайловна (1928 года рождения) была свидетельницей нескольких катастроф самолетов в этих местах, и помнила, что на Кошачковском кладбище было как минимум три могилы летчиков, в разных сторонах кладбища. Кроме этого, Галина Ивановна Викулова нашла в своих документах воспоминания еще одной местной жительницы Аграфены Арсентьевны Емноновой:

«...Это было летом 1942 года, Емнонова А.А. с детьми везла домой с покоса сено. Ничто не предвещало беды. Вдруг раздался рев самолета и над самыми их головами пролетел горящий военный самолет. Он упал буквально в 30 метрах. Аграфена Арсентьевна подбежала и вытащила из кабины раненного в голову летчика, оттащила его в овраг, вернулась к самолету, из горящего уже самолета сумела вытащить радиста. У него были переломаны ноги, обмундирование уже горело. Третий член экипажа находился в кабине, полностью охваченной огнем. Это был В.А.Кузнецов, старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи, он знаками запретил приближаться к самолету. Их самолет перелетал из Чистополя на аэродром Самосырово, потерял управление над д.Званка. Через несколько секунд самолет взорвался. Выжившие летчики прислали с фронта письмо: «Живы, здоровы. Гоним фашистов. Победа будет за нами...». Больше известий о них не было...».

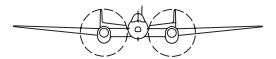
Мы попросили П.С.Антонова записать еще воспоминания матери о катастрофах самолетов в годы

войны. Вере Михайловне в 1942 году было 14 лет. Петр Сергеевич живо откликнулся на это и буквально через несколько дней мы читали эти воспоминания с его комментариями. Вот что записано про катастрофу самолета, случившуюся в деревне Званка:

«...Немного не дотянули до летного поля. Место падения – местное название «Долок». Это примерно 400-600 метров от населенного пункта Званка, юго-западнее от старой деревни Званка (была одна улица). Общая ориентировка: если повернуть по указателю «Званка» 1,5 км от большака, попадаешь на дамбу, ныне существующего пруда. Эта дамба пруда, перегоревшая так называемый «Константиновский овраг». Встав на дамбу, лицом к пруду, сразу за небольшим искривлением пруда с правой стороны, имеется небольшая заводь, уходящая вправо. Сейчас там частные постройки у воды и несколько подвигали грунт. Вот эта первая заводь была небольшим овражком, примыкающим к основному оврагу, где протекало русло небольшой речушки. Этот овражек справа и есть так называемое место «Долок». Самолет, едва перетянув речушку, рухнул как раз на самое дно этого овражка. Иногда путают это место и называют «Мельником». «Мельник» – это первый овражек, который примыкает слева от пруда (сейчас там заводь и постройки). В настоящее время истинное место падения залито водой водоема. По всей видимости это был август 1942 года, так как рядом с местом падения, на гумне, уже молотили хлеб. Наступило время обеда и народ пошел на перерыв. Буквально дошли только до домов, как был шум от летящего самолета, затем взрыв, огонь, дым. Все кто еще оставался на гумне и недойшедшие до домов бросились к месту падения. В это время сразу же прибыли военнослужащие с аэродрома и оцепили место падения. Спасать кого-либо не представлялось возможным, самолет горел вместе с экипажем. Рвался боекомплект, оцепление никого не допускало в это трагическое пекло...».



Викулова Г.И. и Прокофьев И.Г. у памятника летчикам в д.Кошачково. 2013 г.



Петр Сергеевич Антонов добавляет, что гроб с телом погибшего, по словам матери, стоял в барском доме в д.Званка, потом его похоронили на кладбище деревни Кошаково.

Кстати, это было уже второе захоронение летчиков. О первом захоронении и обстоятельствах установления имен погибших мы расскажем позже, а сейчас – о катастрофе в Званке и о погибшем старшем лейтенанте Кузнецове.

Очень помогли документы, хранящиеся в Центральном архиве Министерства обороны РФ.

«...Командующему ВВС МВО.

При этом представляю материал по катастрофе зам.командира 2 АЭ 202 АП вверенной мне авиабригады – ст. лейтенанта Кузнецова В.А., совершенной 7 августа 1942 года при перегонке самолета с аэродрома Чистополь на аэродром Самосырово.

Аварийный акт от 7 августа 1942 года 2 АЭ 202 авиационного полка.

Общее состояние самолета: разбит. Общее состояние экипажа: 1 – убит, 1 – тяжело ранен, 1 – легко ранен.

Самолет Пе-2 № 5/106 с моторами М-105ра №№ к23-798, к23-804.

7 августа 1942 года юго-восточнее 2 км аэродрома Самосырово.

Перелет с аэродрома «Альфа» г. Чистополь на аэродром Самосырово.

Летчик – заместитель командира АЭ, старший лейтенант Кузнецов Виталий Алексеевич, кандидат в члены ВКП(б). Окончил 14-ю Энгельскую ВАШ в 1937 году – погиб.

При первом заходе на посадку на аэродром Самосырово старший лейтенант Кузнецов неточно рассчитал и ушел на второй круг, до третьего разворота полет происходил нормально. Третий разворот произведен с небольшим снижением. Четвертый разворот производился очень пологий, со снижением и насколько можно наблюдать, самолет до самой земли шел с правым разворотом и снижением. По показаниям очевидцев и по отметкам на земле, самолет зацепил правой консолью за землю, перевернулся и загорелся, фюзеляж разломился у кабины стрелка. При ударе о землю летчик старший лейтенант Кузнецов был убит и обгорел, стрелок-бомбардир лейтенант Святненко был выброшен из кабины и получил тяжелые ранения. Младший воентехник Павленко получил легкие ранения.

По наблюдениям с земли за поведением самолета и заявлению стрелка-бомбардира Святненко на самолете сдал правый мотор. Летчик старший лейтенант Кузнецов пытался произвести посадку на площадку в поле, слева которого проходил овраг, боясь очевидно попасть в овраг, летчик отворачивал от него, увлекся разворотом и в результате чего зацепил правой консолью за землю, что и привело к катастрофе.

Причины происшествия.

Причиной катастрофы самолета 5/106 с моторами К-105 за №№ 23-798 и 23-804 послужило – выплавление свинцово-бронзового сплава вкладышей 3-4-5 и 6-го коренных подшипников и разрушение опор коленчатого вала у правого мотора...».

Выписка из карточки – донесения:

«...экипаж:

- летчик, зам.командира АЭ ст. лейтенант Кузнецов Виталий Алексеевич, в 1937 году окончил ЭВАШЛ;

- штурман, стрелок-бомбардир, лейтенант Святненко Яков Никитич, в 1940 году окончил ХВАУ;

- техник, механик авиационный старший, мл. воентехник Павленко Григорий Иванович, в 1940 году окончил ЛВАТУ;

Летчик сгорел, штурман тяжело ранен, техник легко ранен...».

Сопоставив данные архивных документов и сведения местных жителей – очевидцев катастрофы самолета, мы выяснили, что действительно в районе деревни Званка разбился самолет из состава 202-го бомбардировочного авиационного полка.

* * *

Ветеран полка Герой Советского Союза Николай Иванович Гапеёнок в своей книге «Дороги победы. Боевой путь 81-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Книга памяти» описывает случившуюся трагедию. Также здесь хорошо показан процесс обучения летчиков на самолете Пе-2.

Приведем отрывок из книги:

«...Освоение летным и техническим составом 202-го бомбардировочного авиаполка (бап) в новом штатном составе, состоящем из управления полка и двух авиационных эскадрилий, конструкции фронтового пикирующего бомбардировщика, его вооружения, спецоборудования и моторов М-105ра и М-105пф началось 20 сентября 1941 года в 18-м запасном авиационном полку (зап) города Новочеркаска. Теоретический курс не занял много времени. Больше отвлекались на рытье капониров и окопов на аэродроме.

После успешной сдачи всех зачетов летный состав был допущен к полетам, а инженерно-технический состав к эксплуатации материальной части, вооружения и оборудования самолетов. Полетать на Пе-2 в Новочеркасске не удалось.

В конце сентября 1941 года на южном крыле советско-германского фронта борьба с врагом велась в тяжелой обстановке. В связи с приближением линии фронта к Новочеркасску полк срочно покинул город и вместе с 18-м зап 18 октября 1941 года пешим порядком стал уходить за реку Дон, а затем таким же порядком добираться в город Сальск, где появилась возможность начать летную подготовку.

Однако уже 15 декабря было приказано 18-му зап и 202-му бап для продолжения летной подготовки перебазироваться в город Буденновск. В Буденновске из-за плохих погодных условий и в связи с недо-

статком материальных средств летная подготовка затянулась до 8 апреля 1942 года. 8 апреля полк перебазировался на аэродром Архангельское вблизи от Буденновска и приступил к продолжению летной подготовки.

В это время не было учебного самолета Пе-2 и летный состав предварительно проходил тренировки на самолете УСБ с передней кабины. С этого и начались полеты на аэродроме Архангельское, где при неудачной посадке мы потеряли летчика.

После тренировок на самолете УСБ каждый летчик переходил к полетам по кругу на самолете Пе-2 как наблюдатель за полетом инструктора, находясь с ним в одной кабине на месте штурмана. Если летчик освоился с полетом, он получал разрешение на самостоятельный полет по кругу, не убирая шасси. К июлю месяцу весь летный состав полка вылетел самостоятельно и после полетов по кругу и в зону приступил к отработке боевого применения.

7 июля 1942 года 202-й бомбардировочный авиapolк и 18-й запасной авиapolк выбыли из состава Северо-Кавказского военного округа (СКВО) и были направлены железнодорожным эшелоном в г.Чистополь в распоряжение 8-й запасной авиабригады.



Герой Советского Союза летчик 202 БАП Гапеев Н.И. 1943 г.

Вскоре в июле были получены новые самолеты Пе-2 с завода города Казани до полного штатного состава полка (22 Пе-2). К этому времени в 18-м зап кончилось горючее, и, чтобы не затягивать дальше переучивание, наш полк приказом командира 8-й авиабригады переподчинили 9-му запасному авиapolку города Казани и направили на аэродром Самосырово для отработки боевого применения. При перелете из Чистополя на аэродром Самосырово потерпел катастрофу экипаж старшего лейтенанта В.А.Кузнецова (штурман лейтенант Я.Н.Святненко, стрелок-радист сержант Панин и техник самолета младший воентехник Г.И.Павленко).

Еще на маршруте полета стал перегреваться правый двигатель, поэтому при подходе к аэродрому летчик решил произвести посадку сходу. Но заход на посадку не рассчитал и вынужден был пойти на второй заход. На кругу аэродрома отказал правый мотор, а на третьем развороте самолет начал падать на крыло. Летчик с пилотированием не справился, самолет упал на землю и разрушился. Экипаж, кроме летчика, выбросило из самолета. Летчик остался зажатым в горящем самолете и погиб. У штурмана были сломаны руки, ребра и ноги, его отправили в госпиталь, а стрелка-радиста и техника в лазарет батальона...».

По воспоминаниям ветерана полка Николая Ивановича Гапеевца, в самолете находился еще один член экипажа, четвертый, – воздушный стрелок-радист сержант Панин. Но во всех материалах, где была описана эта катастрофа, упоминаний о сержанте Панине нет. Возможно, сержант Панин действительно входил в состав экипажа самолета, где летчиком был В.А.Кузнецов, но при перелете его место занял механик самолета Павленко. Это подтверждается архивными документами.

Для примера приведем выдержки с книги учета безвозвратных потерь личного состава полка в период с 22.06.1941 г. по 31.12.1944 г.:

«Заместитель командира АЭ, ст.лейтенант Кузнецов Виталий Алексеевич, 1913 г.р., уроженец: Красноярский край, Манский р-н, с.Тиртепе. Кадровый. Умер 7.8.42 г. Похоронен: г.Казань, д.Званка. Адрес семьи: г.Москва, ул.Новобасманная, д.10, кв.6. Отец Кузнецов Алексей Иванович.

Стрелок-бомбардир, лейтенант Святненко Яков Никитич, уроженец: Житомирская обл., Коркинский р-н, с. Билко. Кадровый. Тяжело ранен 7.8.42 г. Эвакуирован в госпиталь г.Казань. Адрес семьи: нет...».

Здесь следует добавить, что в деревне Званка не было своего кладбища, как и в настоящее время, и всех умерших из этой деревни хоронили на кладбище соседней деревни Кошаково, что и было сделано с телом старшего лейтенанта Виталия Кузнецова.

Теперь настало время рассказать о судьбах членов экипажа погибшего самолета.



• Летчик самолета старший лейтенант Виталий Алексеевич КУЗНЕЦОВ, 1913 г.р. Уроженец: Красноярский край, Манский район, с.Тиртепе. Жена Кузнецова Мария Эдуардовна, проживала: Ростовская обл., г.Сальск, ул.Комсомольская, д.34. Отец Кузнецов Алексей Иванович, проживал: РСФСР, Калининская (в настоящее время – Тверская) обл., город Красный Холм, ул.Кладбищенская, д.3. Мать Кузнецова Пелагея Петровна, проживала: РСФСР, город Москва, ул.Новобасманная, д.10, кв.6. Кадровый, в РККА с 1934 года.



Кандидат в члены ВКП(б). В 1930 году окончил семь классов средней школы, в 1932 году окончил ФЗУ. 1 августа 1934 года поступил курсантом в 14-ю Энгельсскую военную авиационную школу летчиков, окончил которую в октябре 1937 года.

Для прохождения дальнейшей службы направлен на должность младшего летчика в 38-ю тяжелобомбардировочную авиационную эскадрилью (Ленинградский ВО). В ноябре 1937 года присвоено воинское звание лейтенант. С апреля 1938 года – младший летчик 4-й тяжелой авиационной эскадрильи 2-го тяжелобомбардировочного авиационного полка (Ленинградский ВО). С августа 1939 года – старший летчик 4-й эскадрильи 2-го смешанного авиационного полка (Ленинградский ВО).

В учетно-послужной карточке записано: «...Участник боев против белофиннов с ноября 1939 года по 12 марта 1940 года...». С июля 1940 года – командир звена 72-го скоростного бомбардировочного авиационного полка (Ленинградский ВО). С ноября 1940 года – командир звена 202-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 41-й смешанной авиационной дивизии (Ленинградский ВО).

Начало Великой Отечественной войны встретил под Ленинградом. 6 июля 1941 года самолет СБ, который пилотировал В.А.Кузнецов был сбит истребителями противника в районе города Остров (Псковская область). Выпрыгнул с парашютом из горящего самолета за линией фронта в тылу противника. 9 июля 1941 года перешел линию фронта и был направлен в госпиталь в Старую Руссу (Новгородская область). Вернулся в часть после излечения в госпитале (ожог лица при посадке на горящем самолете). Имел на своем счету 53 боевых вылета. Вместе с остатками полка (202 СБАП) был направлен на переформирование и обучение на новую материальную часть (самолеты Пе-2) в состав 18-го запасного авиационного полка, который в конце 1941 года – начале 1942 года дислоцировался на территории Северо-Кавказско-

го военного округа. В декабре 1941 года присвоено воинское звание старший лейтенант (приказ СКВО № 0822 от 14.12.1941г.). В июле 1942 года назначен на должность заместителя командира АЭ 202-го БАП. Награжден орденом Красной Звезды.

• Штурман самолета лейтенант Яков Никитич СВЯТНЕНКО тоже кадровый военный. В 1940 году



окончил Харьковское военное авиационное училище. Начало войны встретил в составе 202-го бомбардировочного авиаполка 41-й САД Ленинградского фронта. В начальный период войны в одном из вылетов 30 июня 1941 года в ходе нанесения удара по цели на территории Финляндии в момент

отделения бомбы из бомболюка, под самолетом СБ А.И.Руденского разорвался зенитный снаряд. Летчик был тяжело ранен, но сумел вывести подбитый самолет на свою территорию и произвести посадку. Экипаж (летчик ст. лейтенант А.И.Руденский, штурман лейтенант Я.Н.Святненко, стрелок-радист сержант Зайцев) был госпитализирован. После госпиталя Я.Н.Святненко вернулся в полк. В тот трагический день 7 августа 1942 года Яков Никитич получил перелом левой голени, его отправили в Казанский центральный гарнизонный военный госпиталь. Пока Я.Н.Святненко находился на излечении, 202-й БАП,

стрелок-бомбардир 2 АЭ
Лейтенант СВЯТНЕНКО Я.Н.
12.6.1942г.
г.Кавань.

КОМАНДИРУ 202 АЭ. 329

7-го августа 1942г. при опробовании моторов, показания приборов и работа моторов оказались нормальными, при вырубании и взлете – также. После того как пролетели вы. 5-10 температура масла левого мотора была 60°, а правого 80°. Я предупредил об этом летчика. С такими показанными летели с аэродрома Чистополь до места посадки. При уходе со строя для производства посадки температура масла правого мотора была 120°, я опять предупредил летчика.

После захода для посадки нас угнали на второй круг. Набрал высоту около 10 м., после второго разворота послышалась гарь в кабине и тряска мотора. Летчик не дотянул до аэродрома, пошел на спичение, когда высота дошла до 10 метров, сделал разворот вправо, посмотрев вправо я увидел, что сейчас зацепился крылом, не успел предупредить я очутился только на высоте.

П.п. Лейтенант: /подпись/ СВЯТНЕНКО.

Верно: ИМ. НАЧ. ОБЩ. В ЗАВ. КАПИТАН /подпись/ /СВЯТНЕНКО/

Рапорт Святненко Я.Н.

завершив обучение в составе 8-й запасной авиационной бригады, убыл на фронт. Выписавшийся из госпиталя Святненко был переведен в батальон переменного состава 9-го запасного авиационного полка, а в соответствии с приказом командира 8-й ЗАБр от 3 октября 1943 года был переведен в состав Управления бригады на должность оперативного дежурного с 27 сентября 1943 года. Назначение его на штабную работу, скорее всего, было вызвано тем, что после госпиталя и перенесенных ранений Яков Никитич был списан с летной работы.

В архиве удалось найти донесение Я.Н.Святненко командиру 202 БАП от 12 августа 1942 года, с описанием катастрофы 7 августа 1942 года, в котором он указывал, что основной причиной гибели самолета явился отказ одного из моторов самолета:

«...7-го августа 1942 года при опробовании моторов, показания приборов и работа моторов оказались нормальными, при вырубивании и вылете – тоже. После того как пролетели километров 5-10 температура масла левого мотора была 65 градусов, а правого 80 градусов. Я предупредил об этом летчика. С такими показателями летели с аэродрома Чистополь до места посадки. При уходе со строя для производства посадки температура масла правого мотора была 120 градусов, я опять предупредил летчика.

После захода для посадки нас угнали на второй круг. Набрав высоту около 50 метров, после второго разворота послышалась гарь в кабине и тряска мотора. Летчик не дотянул до аэродрома, пошел на снижение, когда высота доходила до 10 метров, сделал разворот вправо, посмотрев вправо я увидел, что сейчас зацепимся крылом, не успел предупредить, я очнулся только на земле...».

Дополнительные сведения о технике самолета, младшем воентехнике Григории Ивановиче Павленко, который получил легкие ранения и был направлен в лазарет части, к сожалению, найти не удалось.

Экипаж Адамов – Печников – Пронин

Но давайте вернемся к воспоминаниям жителей д.Кошаково, где говорится, что могила В.Кузнецова была не первой на Кошаковском кладбище.

В.М.Антонова была свидетельницей еще одной катастрофы. Вот как описывает услышанное от матери и само место падения самолета П.С.Антонов:

«...Авиакатастрофа самолета Пе-2, происшедшая также летом 1942 года. Предположительно, самолет шел на вынужденную посадку на поле, но не рассчитал (поле небольшого размера). Самолет вошел в лес, начиная с кромки опушки леса, врезался между двух дубов, оторвал обе плоскости. Через метров 15-20, было первое касание, сейчас трудно сказать, либо основными стойками шасси, либо оборвавшимися двигателями, о чем говорят две первые

ямы на месте падения. Правая яма двойная со скольжением. Там пока ничего обнаружено не было, кроме мелких деталей фрагментов фюзеляжа. В левой яме обнаружены простым поиском предположительно фрагменты либо левого обтекателя стойки шасси, либо гондолы левого двигателя. Скорее всего, последнее, так как яма имеет явные признаки врезания тяжелого предмета в землю и обнаружены полукруглые фрагменты шпангоута и обшивки, хомуты. Далее по ходу справа третья яма – возможно оборвало правый двигатель и далее уже по ходу по центру – более расширенная двойная яма, где, по всей видимости, врезалась кабина самолета (передняя часть). Вначале, как мне думается, когда обрывало полукрылья, оборвало правую стойку шасси, так как немного в стороне по курсу падения обнаружен амортизатор должно быть правой основной стойки шасси (но его могли перенести местные жители, прибывшие на место падения, либо в последующем сборщики ягод и грибов). Стоит отметить, что первыми на место падения прискакали на лошадях местные мальчишки. Самолет рассыпался и большинство фрагментов его были раскиданы по земле. Почти цела была кабина. Наиболее ценные части забрали военные с аэродрома, но немного. Дюраль, плекс и другие части самолета разошлись по местным жителям, некоторые фрагменты и мелкие части долго лежали разбросанными на месте падения. Кое-что и сейчас можно найти на месте падения, применив металлоискатель. Часть фрагментов самолета была собрана мной в ноябре 2013 года простым поиском и прибита к дубу в месте падения самолета, вместе с мемориальной табличкой, изготовленной кустарно, собственноручно.

Еще один момент: прискакавшие мальчишки пытались вытащить одного из членов экипажа из кабины. Но остановились – в чашке кресла было много крови погибшего. Как отступление: местные не особо пытались, мягко говоря, мародерствовать. В первых, понимали, что идет война и гибнут люди – экипажи самолетов, и старались не растаскивать фрагменты самолета, вдобавок побаивались, так как на солнечном припеке на металлические части выползали погреться змеи (гадюки).

При таком падении вполне возможно было идентифицировать тела погибшего экипажа...»

Напомним, что Петр Сергеевич Антонов – в прошлом военный летчик, поэтому в записанных им воспоминаниях матери, содержится так много специфических авиационных терминов с его комментариями. Тем более он сам говорил, и в записях тоже отражено, что он был на месте падения самолета и сам видел эти обломки самолета.

Весной 2014 года поисковики Илья Прокофьев и Алексей Камзолов вместе с П.С.Антоновым и его матерью побывали на месте падения самолета. При обследовании места падения были обнаружены многочисленные фрагменты самолета Пе-2. Вернувшись



домой, мы стали проверять сведения о случившихся в этом районе катастрофах самолетов Пе-2 в годы войны. Оказалось, что в нашей базе данных, собранной на основании архивных документов, к этому месту подходит всего один-единственный экипаж самолета из состава 1-й АЭ 603-го бомбардировочного авиационного полка, погибший при катастрофе самолета 22 июля 1942 года. Причем по документам ЗАГСа Татарской АССР за годы войны это единственный экипаж, чья смерть была зафиксирована отделом ЗАГС исполнительного комитета Кошачковского сельского совета Столбищенского (в настоящее время – Пестречинского) района Татарской АССР.

При работе с документами Центрального архива Министерства обороны РФ удалось найти материалы об этой катастрофе. Также к акту расследования были приложены фотографии с места падения самолета. Взглянув на них, мы увидели знакомую картину: расположение деревьев, в которые врезался



Фото из акта расследования катастрофы самолета Адамова Е.П.

самолет при падении, совпадало с местом расположения деревьев (только сильно подросших) в настоящее время. Ниже мы приведем несколько документов из ЦАМО, которые описывают обстоятельства катастрофы.

«...9-й ЗАП. Акт расследования. Катастрофа самолета Пе-2 № 17/89 с моторами М-105ра №№ 22-528, 22-520.

22 июля 1942 года упал 3 км северо-восточнее аэродрома Самосырово. Самолет разбит, экипаж погиб.

– Летчик 1 АЭ 603 АП сержант Адамов Евгений Петрович, член ВЛКСМ, окончил Балашовскую школу пилотов в июле 1941 года.

– Стрелок-бомбардир старший сержант Печников.

– Стрелок-радист сержант Пронин Б.В.

Экипаж в 7.36 вылетел на выполнение упражнения № 15 (бомбометание с пикирования). В 8.00 пришел на полигон, сделал заход по цели для уточнения данных. Затем на второй заход на высоте 2500 метров, и ввел самолет в пикирование. Сбросив бомбу, вывел самолет из пикирования, летчик Адамов через стрелка-радиста Пронина передал радиogramму «Иду на аэродром из-за неисправности матчасти». Получив ответ «Вас понял, идите на свой аэродром».

Встав в круг на высоте 700-800 метров выпустил шасси, не доходя до третьего разворота самолет на высоте 300-350 метров произвел переворот через крыло, затем перешел в штопор и упал в 3-х километрах северо-восточнее аэродрома. Самолет разбит, экипаж погиб.

Из донесения командира 1 АЭ 603-го БАП старшего лейтенанта Г.С. Назарова:

«...Экипаж Адамова вылетел на выполнение упражнения в 7 часов 38 минут утра... Экипаж все указанное выполнял безукоризненно. При первом заходе на пикирование отказал один мотор, о чем экипаж передал по радио и предупредили, что возвращаются на аэродром из-за неисправности матчасти. Экипаж в 7.59 появился над аэродромом на высоте 700-800 метров при убранных шасси. На этой же высоте перед вторым разворотом выпустил шасси и пошел со снижением. Не дойдя до третьего разворота, по неясным причинам круто стал планировать под углом 40-50 градусов, затем машина на высоте 250-300 метров приняла штопорное положение. Лично предполагаю, что в конце, т.е., перед четвертым разворотом у самолета отказал и второй мотор. По похоронам экипажа и уборке самолета приняты срочные меры...».

Продолжая работать в ЦАМО по сбору сведений и документов по личному составу ВВС, мы нашли данные на экипаж самолета.

• Летчик сержант АДАМОВ Евгений Петрович, 1920 г.р. Уроженец: РСФСР, город Саратов, ул.Рахова, д.130. Кадровый, в Красной Армии с 1939 года. Член ВЛКСМ с 1939 года. Окончил Балашовскую военную авиационную школу пилотов в июле 1941 года. С 12 марта 1942 года на должности пилота.

• Штурман старший сержант ПЕЧНИКОВ Алексей Васильевич, 1921 г.р. Уроженец: РСФСР, Калининская область, Кировский район, Борисовский с/с, д.Копылы. Адрес семьи: мать Печникова Мария Ивановна, проживала: Ленинградская обл., Тосненский район, п.Красный Бор. Мобилизован Тосненским РВК в 1939 году. В 1941 году окончил 2-е Чкаловское авиационное училище летчиков-наблюдателей.



На фронт в состав ВВС Западного фронта прибыл вместе с полком 13 ноября 1941 года. Летал на самолете Р-5. Командованием 611-го ночного легкобомбардировочного авиационного полка был представлен к награждению орденом Красной Звезды. Приказом командующего Западным фронтом № 413 от 11.04.1942 г. награжден медалью «За отвагу».

• Воздушный стрелок-радист старший сержант ПРОНИН Борис Петрович, 1919 г.р. Уроженец: УССР, Киевская область, село Ставище. Мать Калущкая (Пронина) Антонина Васильевна, проживала: УССР, Сталинская область, город Сталино-45, пр.Металлургов, д.17. Окончил семь классов средней школы. Мобилизован Горловским ГВК Сталинской области УССР. Горловским ГВК в 1938 году направлен в Ворошиловградское военно-авиационное училище. Окончил Школу младших авиационных специалистов. Начало войны встретил в составе 46-го скоростного бомбардировочного авиационного полка находясь на аэродроме Шауляй Литовской ССР.

Так удалось установить данные экипажа, который был похоронен летом 1942 года на Кошчаковском кладбище раньше, чем был похоронен старший лейтенант Кузнецов в августе 1942 года, как и запомнила Вера Михайловна Антонова.

Забегая чуть вперед скажу, что перед тем, как было решено поставить новый памятник, удалось разыскать родных штурмана А.В.Печникова: его

01-1101 АНКЕТА КОМПСОБ

1. Фамилия имя и отчество заявителя	Печников Алексей Васильевич
2. Год рождения	1921
3. Место рождения: область, р-н, с/поселок, деревня, город	Калининской обл. Кировский р-н Борисовский с/с д. Копылы
4. Какому военному призыву, когда, в какую часть и когда призван	Тосненский РВК Ленинградская область 1941, и призывной пункт Чкаловское авиационное училище
5. Военное звание	Сержант
6. Звание по состоянию на дату представления	Сержант
7. Когда призван в армию	в июле 1941 года
8. Военная часть по состоянию на дату представления	Летная школа № 2 Чкаловского авиационного училища
9. Где проходил службу: часть, полк, авиационная группа, авиационный полк, авиационная эскадрилья, авиационная группа, авиационная эскадрилья и др. (указать в анкете)	Школа младших авиационных специалистов 4364

В документах архива Печников А.В. учтен пропавшим без вести.

Военный Комиссариат г. Сталино

НАЧАЛЬНИКУ ОТДЕЛА ПО ПЕРСОНАЛЬНОМУ УЧЕТУ ПОТЕРЬ СЕРВАНТОВ И СОЛДАТ СОВЕТСКОЙ АРМИИ

г.р. Москва.

Высылается анкета по розыску гр-на ПРОНИНА Бориса Петровича 1919 года рождения и справка выданная 46 скоростным бомбардировочным авиационным полком в том, что он в нем служил.

Центрально-Городской РВК г. Горловки данными о призыве ПРОНИНА Б.П. не располагает.

ПРИЛОЖЕНИЕ: По тексту на 2-х листах, только адресату.

СТАЛИНОВА В.Д. СТАРИ РАВНОЕНОМ ПОДПОЛКОВНИК

НАЧАЛЬНИК 4 ЧАСТИ РВК МАЛО Р

В документах архива Пронин Б.П. учтен пропавшим без вести.

родную сестру Валентину Васильевну Пельтман и ее сына (внучатого племянника) Алексея Пельтмана, которые прислали воспоминания:

«...Алексей Васильевич Печников родился в 1921 году в деревне Копылы Селижаровского района Калининской области. Он был третьем ребенком в семье. В 1927 году семья переехала на постоянное место жительства на станцию Поповка Ленинградской области. Глава семьи Печников Василий Федорович устроился работать мастером в горячий цех Ижорского военного завода. Его жена Печникова Мария Ивановна была домохозяйкой и воспитывала шестерых детей. Алексей Васильевич Печников был одаренным ребенком. Он отлично учился в школе, увлекался спортом, участвовал в соревнованиях по лыжам, а также в шахматных турнирах. Он был очень общительным и доброжелательным. У него было всегда много друзей. Алексей с детства мечтал быть летчиком и после окончания 10 класса в 1939 году поступил в Чкаловское летное училище. Последний раз дома он был в январе 1941 года. Алексея и его старшего брата, который проходил срочную службу, отпустили в отпуск. В сентябре 1941 года станция Поповка оказалась на передовой и связь с Алексеем прервалась. После окончания войны Печникова Мария Ивановна разыскивала сына. Она посылала запросы в различные инстанции. На очередной запрос ей пришел ответ, что Алексей Васильевич Печников пропал без вести при выполнении боевого задания на территории Польши...».

21 июня 2014 года Алексей Пельтман вместе с семьей приехал в Татарстан и принял участие в торжественно-траурной церемонии открытия нового памятника на могиле погибших летчиков.

Вот что Алексей писал после возвращения домой: «...Позвольте еще раз поблагодарить вас за теплую встречу в Казани, за проделанную работу по установлению исторической справедливости в отношении фактически брошенных и забытых своим командованием молодых ребят, летчиков-героев. За отлично подготовленное и проведенное мероприятие по открытию памятника. Спасибо, что устано-



Родные Печникова А.В. и поисковики на месте падения Пе-2.

вили и показали нам место крушения самолета. На меня, супругу и сына это произвело неизгладимое впечатление. Большое Вам спасибо.

На днях ездили в деревню Копылы (Тверская обл.), где сейчас в летний период проживает сестра Алексея (Валентина Васильевна) показали фото, видеоматериал и передали одну из книг, которые вы нам вручили. Она выражает Вам благодарность.

Также в деревню были доставлены земля с места крушения и деталь от самолета. В этом году отвезем все на кладбище к отцу Алексея. Благодарю за предоставленный материал по крушению самолета...».

После посещения места гибели самолета и церемонии открытия памятника с увековеченными именами погибших летчиков Алексей написал стихотворение, которое разрешил опубликовать на страницах данной книги:

*Мой дед отдал жизнь всего в двадцать лет...
Летать в облаках – мечтал ты всегда
Но в 41-ом случилась большая беда...
Ты первым отправился нас защищать,
И мирное небо нам возвращать.
Снаряды и пули, разрывы ракет
Все это... своими глазами... видел мой дед.*



Алексей Пельман открывает новый памятник на могиле летчиков. 21 июня 2014 г.

*От ужаса спас он планету в тот час...
И это наследие... бесценно для нас
Уж семьдесят лет... лежит он... в холодной земле,
Чтоб мы с Вами жили и видели свет.
Чтоб люди могли свободно дышать,
Жить, улыбаться и конечно мечтать!
Бесстрашным и смелым – таким был мой дед!
А деду было всего двадцать лет...
Умело разбил ты фашистов дотла
Что даже никто не поверил тогда
За подвиг ты свой достоин – звезды
И это решение было судьбы!
Медаль «За отвагу» – награда твоя.
Гордится тобою вся наша семья!*

Два экипажа 72 СБАП

А вот история установления имен погибших и захороненных в третьей могиле на Кошаковском кладбище оказалась более продолжительная и тоже интересная.

Вера Михайловна Антонова упоминала, что в одной из катастроф, которая произошла в районе деревне Кошаково, погибли шесть человек. Самой катастрофы Вера Михайловна не видела, но была свидетельницей захоронения. Видела, как готовили к похоронам шесть гробов, которые стояли на конюшне села Кошаково. Захоронение состоялось вечером, и могила находилась справа на склоне от входа на кладбище. Ее сын, Петр Сергеевич, писал:

«...Возможно ли обнаружить сейчас это захоронение? Трудно сказать, так как плотность захоронений большая, везде ограды, а тогда там были лишь бугорки и, если не изменяет память, что-то вроде небольших столбиков. А первое захоронение, находится слева от основных ворот, где сейчас им установлен памятник...».

Как вы помните, в самом начале рассказа мы говорили, что на памятнике, который был установлен в 2011 году школьниками Кошаковской средней школы, был увековечен штурман самолета 72-го СБАП лейтенант Поляков Борис Федорович, погибший 3 марта 1942 года. Его внучка – Ольга Игоревна в 2011 году была на церемонии открытия памятника.

После возвращения домой под впечатлением от увиденного Ольга Игоревна написала стихотворение:

*Есть в Татарстане много сел,
Но лишь одно меня тревожит.
То место, где погиб мой дед,
И это сердце часто гложет.
Кошаково – село игрушка!
Холмы, пригорки, ширь полей,
Макушки ярких кленов
И статных тополей...
Глубинка. Чудный здесь народ.
Вблизи от суеты столицы,
Вы все степенны,
Ваши лица полны добра и красоты.*

*Коцаково – село мечты,
Укромный, тихий уголок,
Пожить бы здесь еще денек,
От суеты отречься разом
И насладиться свежим взглядом
Той красоты, что с вами рядом...*

«С уважением и благодарностью к жителям села Коцаково, которые ухаживают за могилой моего деда – военного летчика Бориса Федоровича Полякова», – так подписала свое произведение Ольга Игоревна.

Оказалось, что преподаватель Коцаковской средней школы Галина Ивановна Викулова уже несколько лет переписывалась с Ольгой Игоревной. Вот строки из писем О.И. Поляковой:

«...Вы спрашивали о том, откуда мы узнали о гибели дедушки. В своих письмах, что я храню, дед писал в последнем письме, которое датировано 23 февраля 1942 года из г.Казань: «В случае чего-нибудь твой адрес (бабушкин) я дал Коле (Николай Павлович Литвинов – друг семьи, есть его фото у нас), он расскажет все коротко, через командование это очень долго и томительно. Лучше, по-моему, сказать сразу».

Из рассказов бабушки я помню, что в Казани в воздухе столкнулись два советских самолета и так погиб дедушка (в тылу). Откуда у нее такая была информация сказать не могу, может она переписывалась с другом деда, и он ей об этом написал, такие подробности мог знать только он, так как в скупых строках «погиб при исполнении служебных обязанностей» – многого не узнаешь.

В Коцаково бабушка написала письмо еще в далеком 1990 году. Это ее первое письмо (не знаю на военкомат или на школу она его адресовала), но она точно знала, что дедушка похоронен там. В 90-е годы были еще и пионерские, и комсомольские организации, она надеялась, что ее письмо без ответа не останется. И через какое-то время пришел ответ



Полякова О.И., внучка штурмана Пе-2 Полякова Б.Ф., на могиле летчиков в д.Коцаково. 2011 г.



Поляков Борис Федорович.



Литвинов Николай Павлович.

от Вас, Галина Ивановна, что действительно есть захоронение военных летчиков. Это письмо, одно из первых, храниться до сих пор у меня... А о нашем приезде к Вам в Коцаково, у меня была давняя мечта побывать на могиле дедушки, и вот в июне 2011 года, она исполнилась. И мы приехали к Вам, конечно жаль, что отец не дожил до этих дней, мы приехали бы все вместе...».

Дальше в письмах Ольга Игоревна с Галиной Ивановной обсуждали, что увековеченные на одном памятнике летчики Кузнецов и Поляков были с разных авиаполков и погибли в разное время, и поэтому не могут относиться к одному экипажу самолета.

Петр Сергеевич Антонов в письмах добавлял: «Это был экипаж в составе Б.Полякова (летчик?, штурман?, воздушный стрелок?). Второй член экипажа был – Фадеев (со слов матери, на пирамидке со звездой ранее была фотография в летном обмундировании и шлемофоне). Как совпадение, рядом с могилой экипажа есть могилы однофамильцев – Фадеевых, но это какое-то совпадение и ничего родственного там нет. Единственное, что рядом справа от могилы экипажа, есть могила Павловой В.Ф. (по девичьи – Фадеевой), вот она постоянно ухаживала за могилой экипажа и просила сельсовет, если что, похоронить ее рядом с экипажем, так как, слева были захоронены ее отец и брат... Еще один момент. Почему-то на месте захоронения этого экипажа, стояли только две красные пирамидки... По словам очевидцев, хоронили шесть человек. Было приготовлено шесть гробов, которые стояли на конюшне села Коцаково...».

Проверив полученные сведения в нашей базе данных, мы увидели, что в этот же день 3 марта 1942 года значатся погибшими в катастрофе в районе аэродрома Самосырово два летчика 72-го СБАП. Авиатора с фамилией Фадеев на тот момент в базе не нашли. По указанным обстоятельствам гибели этих двух летчиков выходило, что в этот день произошла катастрофа двух самолетов Пе-2 из состава 72-го скоростного бомбардировочного авиационного полка ВВС 7-й отдельной армии. В результате стали известны имена трех членов экипажей этих самолетов:



летчика лейтенанта Совета П.Д., летчика старшины Журавлева Л.З. и штурмана одного из самолетов лейтенанта Полякова Б.Ф. Но экипаж Пе-2 состоял из трех человек, и в документах об этой катастрофе говорилось, что экипажи погибли полностью. Получалось, что еще три имени нам были не известны.

И вот, проведя скрупулезную исследовательскую работу в Центральном архиве Министерства обороны РФ с документами 8-й ЗАБр, 9-го ЗАП, 72-го СБАП, удалось установить недостающие имена и все обстоятельства данной катастрофы. Кстати, в фондах учебных авиаподразделений (8-й ЗАБр и 9-го ЗАП) удалось найти только косвенные упоминания о катастрофе, а вот уже в делах 72-го СБАП нашли ее описание. Но и тут пришлось пересмотреть большое количество архивных дел полка и даже предвоенного периода, чтобы установить полные данные на погибших членах экипажей. Оказалось, что в документах приведены сведения с социально-демографическими данными только на летчиков и штурманов самолетов, а вот данные стрелков-радистов были представлены только в виде фамилий и воинских званий.

Для примера приведем ряд документов. Донесение штаба 9-го ЗАП в адрес командующего ВВС МВО:

«...Представляю материал по катастрофе самолетов Пе-2 № 2/15 с моторами М-105р № 125-14 и 115-1023 и Пе-2 № 20/14 с моторами М-105р № 125-18 и 115-980 пилотируемых пилотами 72 АП – младшим лейтенантом Совет Петром Демьяновичем и старшиной Журавлевым Леонидом Демьяновичем, происшедшей 3 марта 1942 года в 11.00 на площадке Самосырово (восточнее г.Казань, 12 км) во время выполнения 15-го упражнения программы переучивания на самолете Пе-2 (стрельба по щитам)...».

Акт расследования:

«...3 марта 1942 года звено командира звена старшего лейтенанта Захарова в составе 3-х летных экипажей имели задачу произвести учебно-боевой полет по упражнению 15 программы переучивания на самолете Пе-2.

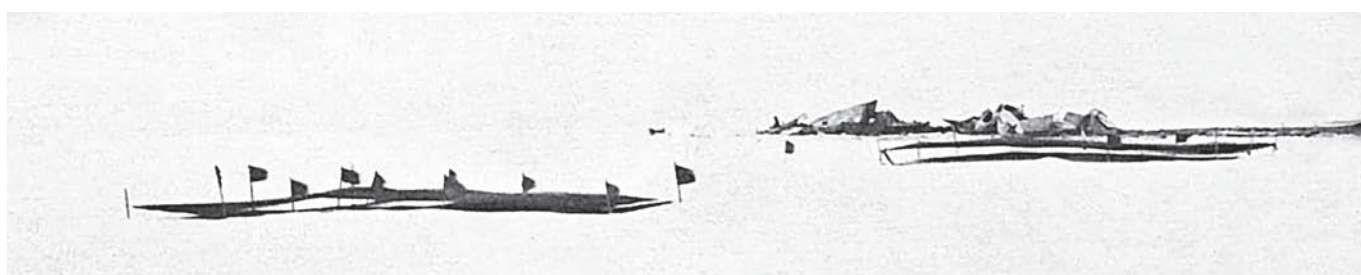
Кроме того, ставилось целью:

- 1. Отработка групповой слетанности звена.*
- 2. Дать практику командиру звена в управлении звеном в воздухе.*
- 3. Отработка согласованных действий звена в воздухе.*

В 9 часов 55 минут 3 марта 1942 года звено произвело взлет одиночно и в строю клин ушло на полигон, командир звена Захаров с первых заходов бомбы не сбросил и пошел на повторное пикирование, а ведомые сбросив бомбы ушли в район сбора и не дождавшись командира звена самовольно ушли на стрелковый полигон, первым летчик Совет, а за ним пилот Журавлев. Увидев цель и убедившись, что полигон открыт, летчик Совет сделал заход по большому кругу на высоте 700 метров вошел в плоскость стрельбы и перевел самолет в пики для стрельбы по щиту, в это время пилот Журавлев сделал малый круг на высоте 300 метров проходил над целью и не видя друг друга летчик Совет отрубил хвост у самолета пилота Журавлева и как видно убил себя, в результате столкновения оба экипажа в количестве 6 человек – погибли. Самолеты оба сгорели...».

Данные документы были составлены командованием 9-го запасного авиационного полка, в составе которого проходил курс обучения 72-й СБАП. К этим документам также прилагались фотографии с места катастрофы, рапорты целой группы офицеров: руководителя полетами из управления 8-й ЗАБр подполковника П.И.Кондратьева, командира 1 АЭ 72-го СБАП капитана Белявского, командира звена 1 АЭ 72-го СБАП старшего лейтенанта Захарова, механика авиазвена 72 СБАП воентехника 1 ранга Клюева, авиамеханика самолета воентехника 2 ранга Полякова. Но в этих документах ни разу не был озвучен полный состав экипажей разбившихся самолетов.

Лишь в документах 72-го авиационного полка, в деле с материалами по авариям и поломкам самолетов удалось найти проекты актов расследования, в которых был расписан состав экипажей самолетов:



Фотографии из акта расследования катастрофы летчиков Совета П.Д. и Журавлева Л.З.



Белявский Сергей Матвеевич.



Скок Иван Потапович.

«3 марта 1942 г. звено командира звена старшего лейтенанта Захарова в составе 3 летных экипажей:

1. Командир звена старший лейтенант Захаров, стрелок-бомбардир звена старший лейтенант Олешко, стрелок-радист сержант Пантелеев;

2. Летчик лейтенант Совет, стрелок-бомбардир звена лейтенант Поляков, стрелок-радист сержант Лемешко;

3. Пилот старшина Журавлев, стрелок-бомбардир лейтенант Фадеев, стрелок-радист младший сержант Бабешко...».

Это был первый документ, который принес нам фамилии всех членов экипажей самолетов. Стало ясно, что в братской могиле на кладбище в д.Кошаково также покоятся лейтенант Фадеев и сержанты Лемешко и Бабешко. Но в акте не указывались имена и отчества, не было даже их инициалов.

Дополнительно пришлось заказывать архивные дела 72-го СБАП за 1941 и 1942 годы (дела предвоенного периода оказались самыми полезными). Просматривая приказы по полку и сводные списки личного состава полка, были установлены полные данные на погибших: лейтенант Николай Васильевич Фадеев, сержант Леонид Фомич Бабешко и младший сержант Георгий Николаевич Лемешко. Таким образом, мы установили имена всех шести авиаторов, захороненных на Кошаковском кладбище.

• Летчик 1 АЭ 72-го скоростного бомбардировочного авиаполка 55-й смешанной авиадивизии ВВС 7-й отдельной армии лейтенант СОВЕТ Петр Демьянович, 1918 г.р. Уроженец: УССР, Днепропетровская область, Петропавловский (по другим сведениям, Межевский) район, с.Петропавловка. Мать Совет Евдокия Федотовна, проживала: УССР, Донбасс, ст.Никитовка, шахта «Комсомолец», хутор Васильевка. Кадровый, в РККА с января 1939 г. Кандидат в члены ВКП(б) с 1940 года. В 1933-м окончил восемь классов школы. В 1940-м окончил Ворошиловградскую военную авиационную школу. После окончания военной школы, в июне 1940 года направлен для прохождения дальнейшей службы в 72-й скоростной бомбардировочный авиаполк на должность младшего летчика. В этом полку встретил начало Великой

Отечественной войны. 18 июля 1941 года назначен на должность командира звена. В учетно-послужной карточке записано: «...13 июля 1941 года сбит огнем ЗА на территории противника. Список 55 САД вх. № 06682 от 27.07.1941 г. Исключен из списков, погиб, приказ ГУФУ КА № 0156/пог от 09.05.1942 г...». В архивных документах сохранилось упоминание, что 13 июля 1941 года самолет СБ, пилотируемый младшим лейтенантом Совет (экипаж: штурман старший лейтенант Визгалин Н.И., воздушный стрелок-радист младший сержант Жвакин В.Я.), не вернулся с боевого задания. Летчик самолета Совет и воздушный стрелок-радист Жвакин вернулись в полк 23 июля 1941 года, а штурман Визгалин погиб. В документах также отражена катастрофа в 72-м СБАП, произошедшая на аэродроме Гирвас (Карелия) 7 сентября 1941 года. В результате катастрофы самолета СБ летчик младший лейтенант Совет П.Д. и воздушный стрелок-радист сержант Бургов получили ранения, а штурман сержант Иванов А.В. погиб.

• Штурман самолета, адъютант АЭ 72-го скоростного бомбардировочного авиаполка 55-й смешанной авиадивизии ВВС 7-й отдельной армии лейтенант ПОЛЯКОВ Борис Федорович, 1914 г.р. Уроженец:



Рязанская область, г.Касимов. Жена Скорая Анна Генриховна. Кадровый, в РККА с 1938 года. Беспартийный. Военную авиашколу закончил экстерном находясь на сверхсрочной службе. 13 июня 1938 года присвоено воинское звание младший лейтенант, направлен для прохождения дальнейшей службы

в состав 30-й тяжелобомбардировочной авиаэскадрильи на должность младшего летчика-наблюдателя. 27 февраля 1940 года назначен на должность старшего летчика-наблюдателя в 72-й смешанный авиаполк ВВС 8-й армии. С полком принял участие в боях советско-финского конфликта 1939–1940 гг. С 21 июля 1940 года на должности старшего помощника адъютанта АЭ 72 СБАП. С 18 июня 1941 года на должности стрелка-бомбардира звена. 31 октября 1941 года присвоено звание лейтенант.

В документах 72-го СБАП, находящихся в ЦАМО, удалось найти следующие сведения о Полякове Б.Ф.: «...Приказ по 72 СБАП от 8 марта 1941 года.

...Произвести изменения в личном деле (гр.11) – младшему лейтенанту Полякову Б.Ф. из 4 АЭ вписав сына Игоря Б., родившегося 11 февраля 1941 года... Приказ по 72 СБАП от 16 июля 1941 года м.Бесовец.

По части строевой:

...Допускаю мл. лейтенанта Полякова Б.Ф. к исполнению должности адъютанта 4 АЭ...

Командир 72 полка, майор Скок.



Приказ по 72 СБАП от 22 июля 1941 года:

...Выплатить % скоростную надбавку, как фактически летающих на боевое задание с 22 июня 1941 года: ... 4 АЭ мл. лейтенант Поляков...

Приказ по 72 СБАП от 11 сентября 1941 года д.Девятина.

...Допускаю младшего лейтенанта Полякова Б.Ф., к исполнению должности адъютанта 3 АЭ...».

• Воздушный стрелок-радист 1 АЭ 72-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 55-й смешанной авиационной дивизии ВВС 7-й отдельной армии сержант ЛЕМЕШКО Георгий Николаевич, 1919 г.р. Уроженец: УССР, г.Одесса. Мать Попкова Александра Федоровна, проживала: УССР, г.Киев, ул.Энгельса, д.32, кв.14. Кадровый, мобилизован Ленинским РВК г.Киева в 1939 года. В составе 72-го скоростного бомбардировочного авиационного полка находился еще до войны. Упоминание о Г.Н.Лемешко встречается в нескольких приказах по 72 СБАП.

«– от 1 марта 1941 года. Допускаю: летные экипажи 4 АЭ закончившие 1-ю задачу КБП-БА-41г., с оценкой «хорошо», к выполнению 2-й задачи КБП-БА-41г.: (по экипажно) младший летчик Совет, младший летнаб Шумаков, стрелок-радист старшина Лемешко...» (звание – так в документе. – Прим. авт.);

– Приказ по 72 СБАП от 19 марта 1941 года. Полагать в очередном отпуску: мл. сержанта Лемешко с 19 марта 1941 года;

– Приказ 72 СБАП от 29.08.41 г., № 034 аэр. Гирвас. По личному составу. Во исполнение приказа командира 55 САД о переходе на новые штаты, ниже сего объявляю состав подразделений: 1-я АЭ воздушный стрелок-радист мл. сержант Лемешко Г.Н.;

– Приказ по 72 СБАП от 27.10.41 г., село Девятины. С объявлением штатно-должностного списка л/с 72 СБАП. 1 АЭ возд. стрелок-радист сержант Лемешко Георгий Николаевич».

Приказом командира 72-го СБАП от 27 декабря 1941 года откомандирован для выполнения специального задания с 2 декабря 1941 года. Этим специальным заданием стало прибытие части личного состава полка в город Казань для обучения на новые самолеты Пе-2.

• Летчик 1 АЭ 72-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 55-й смешанной авиационной дивизии ВВС 7-й отдельной армии старшина ЖУРАВЛЕВ Леонид Зиновьевич, 1920 г.р. Уроженец: РСФСР, город Свердловск (в настоящее время – Екатеринбург), ул.Завгоскина, д.6. Кадровый, в РККА с 1939 года. Беспартийный. В 1937 году окончил семь классов школы в городе Свердловске. В феврале



1939 года поступил курсантом в Пермскую военную авиационную школу. Переведен курсантом в Сталинградское военное авиационное училище в декабре 1939 года. Воинское звание сержант присвоено приказом командующего ВВС Красной Армии в 1941 году. С 6 января 1941 года на должности пилота в 72-м СБАП.

• Штурман экипажа 1 АЭ 72-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 55-й смешанной авиационной дивизии ВВС 7-й отдельной армии лейтенант ФАДЕЕВ Николай Васильевич, 1918 г.р. Уроженец: РСФСР, Ивановская область, г.Владимир, село Доброе (в настоящее время – Владимирская область). Кадровый, в РККА с 1939 года. Член ВЛКСМ с 1938 года. Окончил семь классов начальной средней школы. В 1939 году окончил паровозный техникум им. Дзержинского и поступил курсантом



в Харьковское военное авиационное училище по специальности летчика-наблюдателя. 28 ноября 1940 года после окончания училища назначается на должность младшего летчика-наблюдателя в 58-й скоростной бомбардировочный авиационный полк ВВС Ленинградского военного округа с присвоением воинского звания младший лейтенант. В мае 1940 года в этом же полку переводится на должность стрелка-бомбардира. Начало Великой Отечественной войны встретил вместе с полком под Ленинградом в составе 2-й смешанной авиационной дивизии Ленинградского фронта.

1 августа 1941 года был переведен в состав 72-го скоростного бомбардировочного полка 55-й смешанной авиационной дивизии ВВС 7-й отдельной армии. В архивных документах 72 СБАП отражено, что 26 сентября 1941 года при выполнении задания командования на самолете У-2 при перелете Девятины – Новинка, в р-не Озера экипаж самолета потерял ориентировку и совершил вынужденную посадку. Экипаж в составе летчика, помощника командира АЭ, старшего лейтенанта Ячменцева Николая Спиридоновича и штурмана младшего лейтенанта Фадеева Николая Васильевича – живы, вернулись в полк.

Приказом командира 72-го СБАП от 2 сентября 1941 года был направлен к новому месту службы – Учебный центр ВВС 7-й отдельной армии, где в короткие сроки экипажи полка получили навыки полетов и использования нового бомбардировщика Пе-2. После завершения учебы все военнослужащие вернулись обратно в полк.

«...Выписка из приказа ВВС 7-й отдельной армии (по личному составу) № 0404 от 20 декабря 1941 года. м.Алеховщина:

На основании Указа Президиума Верховного Совета Союза ССР от 18.08.1941 года и в соответствии с Постановлением ГКО СССР № 929 от 20 ноября 1941 года «О преимуществе в присвоении очередных воинских званий нач. составу Действующей армии», начальствующему составу частей ВВС 7-й отдельной армии присвоить очередные военные звания: лейтенант, стрелку-бомбардиру 72 СБАП младшему лейтенанту Фадееву Николаю Васильевичу...».

Приказом командира 72-го СБАП от 27 декабря 1941 года откомандирован для выполнения специального задания с 2 декабря 1941 года. Этим специальным заданием стало прибытие части личного состава полка в город Казань для обучения на новые самолеты Пе-2.

• Воздушный стрелок-радист 1 АЭ 72-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 55-й смешанной авиационной дивизии ВВС 7-й отдельной армии, младший сержант БАБЕШКО Леонид Фомич, (год рождения не установлен). Уроженец: РСФСР, Новосибирская область, г. Мариинск (в настоящее время – Кемеровская область). Кадровый, в РККА с ноября 1939 года.

Начало Великой Отечественной войны встретил в составе 44-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 2-й смешанной авиационной дивизии Ленинградского военного округа. В соответствии с приказом командира 72-го скоростного бомбардировочного полка от 1 августа 1941 года Л.Ф.Бабешко был зачислен в состав полка, как прибывший в группе летно-подъемного состава из составов 44-го СБАП и 58-го СБАП Ленинградского фронта для пополнения 72-го СБАП.

Но, судя по тому, что в документах полка есть упоминание, что Бабешко принимал участие в боевых вылетах полка ранее, скорее всего, приказ был составлен и подписан с большим опозданием. Так, в одном из донесений говорится, что 1 июля 1941 года самолет СБ (заводской номер 15/92) в составе экипажа летчика младшего лейтенанта Кожевникова, штурмана сержанта Варзар и воздушного стрелка-радиста Бабешко был подбит истребителями противника и совершил вынужденную посадку в районе Яньюкянями в Карелии. Экипаж самолета не пострадал и вернулся в полк.

Приказом командира 72-го СБАП от 2 сентября 1941 года был направлен к новому месту службы – учебный центр ВВС 7-й отдельной армии, где в короткие сроки экипажи полка получили навыки полетов и использования нового бомбардировщика Пе-2. После завершения учебы все военнослужащие вернулись обратно в полк.

Приказом командира 72-го СБАП от 27 декабря 1941 года откомандирован для выполнения специального задания с 2 декабря 1941 года. Этим специальным заданием стало прибытие части личного состава полка в город Казань для обучения на новые самолеты Пе-2.

Так закончилась история установления имен погибших членов экипажей двух самолетов 72-го СБАП.

21 июня 2014 года состоялась торжественно-траурная церемония открытия нового памятника на кладбище в деревне Кошаково на могиле погибших летчиков, где были увековечены имена всех десяти погибших членов экипажей самолетов Пе-2. На церемонии присутствовали представители администрации Пестречинского района, Кошаковского сельского поселения, ветераны, школьники, поисковики РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан. Отдавая почести погибшим летчикам от сегодняшних авиаторов, во время минуты молчания над кладбищем пролетели самолеты Центрального аэроклуба Республики Татарстан ДОСААФ России.

А завершить историю установления имен погибших летчиков, захоронных на Кошаковском кладбище, хотелось бы стихами внучки штурмана самолета Бориса Полякова – Ольги Игоревны Поляковой:

*На простом деревенском погосте
Где кругом стоит тишина
Есть могила военных пилотов
Здесь такая она одна.
Молодые, красивые, смелые
Жизнь свою положили зазря
По одной роковой случайности
Сиротой без них стала Земля...*





Город Чистополь. Аэродром 18-го ЗАП

Еще одним городом Татарстана, тесно связанным с использованием самолетов Пе-2 в годы Великой Отечественной войны, можно назвать Чистополь. Он находится в 140 км юго-восточнее Казани, на левом берегу реки Кама.

Аэродром в городе Чистополь был построен еще в предвоенный период и использовался системой Гражданского воздушного флота. Известно, что аэродром Чистополь входил в состав Уральского управления ГВФ. В настоящее время территория самого старого аэродрома города Чистополя уже давно застроена жилыми домами (район автовокзала).

В годы Великой Отечественной войны, в период с 26 июня по 5 июля 1942 года, в Чистополь был перебазирован из состава Северокавказского военного округа 18-й запасной авиационный полк, который вошел в состав сформированной на территории Татарской АССР 8-й запасной авиабригады.

8-й запасная авиационная бригада (8 ЗАБр) была сформирована 1 июля 1942 года (штаб с дислокацией в г.Казань). В ее состав входили 9-й запасной авиаполк (г.Казань), 18-й запасной авиаполк (г.Чистополь) и 3-й запасной авиаполк (г.Йошкар-Ола).

18-й ЗАП был вынужден эвакуироваться из г.Буденновска Орджоникидзевского (ныне Ставропольского) края в связи с приближением немецких войск. Вместе со штатным составом полка в Чистополь прибывают маршевые полки 202-й и 892-й бомбардировочные. Для военных нужд строится новый аэродром, который расположился в 7 км юго-западнее города Чистополь и в 6 км от деревни Ново-Александровка. Размер аэродрома был 1200 x 1400 метров. В послевоенное время аэродром становится основным аэропортом города, затем здесь базиро-



*Экипажу Пе-2 ставится боевая задача.
г.Чистополь. 25.03.1944 г.*

вались авиация Министерства сельского хозяйства, Чистопольский аэроклуб. В настоящее время этот аэродром не используется, на территории располагаются ангары сельхозхоздинга.

В начале июля 1942 года 18-й ЗАП приступил к выполнению поставленных перед ним задач по обучению летного состава прибывающих в Чистополь маршевых полков и одиночных экипажей. Численность авиагарнизона росла как в личном составе, так и в самолетном парке. Срочно требовалось расширять возможности. Для этого начинается строительство новых аэродромных площадок. Так, в приказах по 18-му запасному авиационному полку на летний период 1943 года указывается еще одно место дислокации – аэродром Галактионово, который находился в 8 км северо-западнее города Чистополь.

В соответствии с порядком производства полетов с Чистопольского военного аэродрома, в случаях ухудшения метеоусловий летчикам разрешалось использовать аэродром, который в архивных документах именуется как «город Чистополь ГВФ», позволяющий принимать самолеты У-2 и УСБ.

В рассказе о Чистопольском аэроузле необходимо сделать дополнение, что покрытие всех указанных аэродромов было травяное, что не позволяло эксплуатировать аэродромы в весенне-осенний периоды, когда наступала распутица. В целях исключения перерыва в боевой подготовке летчиков, полк в эти периоды перелетал на другие аэродромы – в Казань и Лопатино Горьковской области.

История 18-го запасного авиационного полка тоже заслуживает отдельного рассказа.

18-й ЗАП начал формироваться 1 июля 1941 года в городе Свердловске (обслуживался 778-м БАО). Командиром полка был назначен майор Шиханов, военным комиссаром – старший политрук Чепенко, начальником штаба – майор Четыркин.

10 августа 1941 года полк был перебазирован в г.Новочеркасск Ростовской области. 25 августа 1941 года командиром полка назначен подполковник Брюханов.



Изучение самолета Пе-2 в 18-й ЗАП. г.Чистополь.

10 октября 1941 года полк перебазируется в город Сальск Ростовской области (аэродром д.Капустичка, с обслуживанием 705-м БАО).

12 ноября 1941 года полк перебазируется в г.Буденновск Ставропольского края (обеспечение 702-м БАО). 9 марта 1942 года военным комиссаром полка назначен старший батальонный комиссар Меркурьев.

В период с 26 июня по 5 июля 1942 года 18-й ЗАП в составе двух маршевых полков (202-й БАП и 892-й БАП), перебазируется в г.Чистополь Татарской АССР. Перебазирование полка проходило железнодорожными эшелонами и летным отрядом в составе: двух самолетов УСБ и четырех самолетов У-2. 21 мая 1943 года начальником штаба полка назначают майора Назырова. 14 октября 1943 года командиром полка назначен майор Миклушевский.

10 мая 1944 года 18-й ЗАП выходит из подчинения 8-й ЗАБр и перебазируется в город Кировоград Украинской ССР. И в период с 20 ноября по 8 декабря 1945 года 18-й ЗАП был расформирован.

Таким образом, чистопольский период дислокации 18-го запасного авиаполка проходил с июля 1942 года по май 1944 года.

Поиском сведений о погибших и умерших в годы войны на территории Чистопольского района занимались поисковики отряда «Выстрел» под руководством Дмитрия Юдина.

В 2010 году один из бывших работников Чистопольского гражданского аэропорта Наиль Сабиров, рассказывал: «...В годы войны недалеко от города



Дмитрий Юдин, Илья Прокофьев, Наиль Сабиров.

Чистополь стоял 18-й запасной бомбардировочный авиаполк. На том месте, где он базировался, сейчас располагается аэропорт, который почти заглох. Я проработал там 11 лет, все это время мы изредка навещали находящиеся в лесу две могилы пилотов. В свое время похоронили, видимо, на опушке леса, а сейчас могилы – в глубине леса. На могилах стоят самодельные жестяные обелиски без табличек. Когда-то за могилой ухаживали пионеры из школы д.Нарат-Елга. Но и они не знали имен захороненных...».

Группа бывших авиаторов Чистопольского аэропорта передала эти сведения поисковикам.

Вместе решили, что надо обязательно выяснить имена погибших летчиков, инициировать перед администрацией района вопрос переноса двух забытых захоронений на городское кладбище Чистополя, установить погибшим достойный памятник.

Первоначальные документальные сведения были найдены в ходе архивно-исследовательской работы специалистами ВИПЦ «Отечество» Рафиком и Марией Салахиевыми. В Центральном архиве Министерства обороны РФ удалось найти документы о том, что 19 января 1943 года в районе д.Красный Ключ (район г.Чистополь) во время выполнения учебного полета произошла катастрофа самолета Пе-2 (заводской номер 2/119) из состава 18-го запасного авиационного полка. В составе экипажа переменного состава 3-й АЭ погибли: летчик сержант Криничный М.М., штурман самолета старший сержант Ванифатов В.К., воздушный стрелок-радист сержант Иванов С.Е.

Это была единственная катастрофа, произошедшая в 18-м ЗАП в районе города Чистополя.

В архивных документах была найдена информация об обстоятельствах катастрофы, акт осмотра и вскрытия трупов погибших, другие материалы.

По ходатайству поисковиков администрацией Чистопольского района было принято решение о переносе заброшенных могил в город Чистополь.

25-26 мая 2011 года сводной группой поисковых отрядов РОМО «Объединение «Отечество» РТ была проведена эксгумация останков из двух старых за-

Дневской области
5 сержант Ванифатов В.К.
№ 820
г. Спектор

НАЧАЛЬНИКУ ОТДЕЛА ПО ПЕРСОНАЛЬНОМУ УЧЕТУ
ПОТЕРЬ РАЙОННОГО И СЕРЖАНТСКОГО СОСТАВА
СОВЕТСКОЙ АРМИИ
ГОР. МОСКВА.

№ И III60 от 30.8.1955 года.

Сообщая, что 18 ноября 1946 года Скворцовский Райвоенкомат получил от Вес список извещений, где в порядке № 26 действительно было указано, что красносермеец ВАНИФАТОВ Владимир Кириллович, 1920 года рождения, уроженец с. Мелне Ерчики, Скворцовского района не находясь на фронте пропал без вести в апреле 1944 года. Но когда райвоенкомат вручил извещение отцу пропавшего без вести гр-ну ВАНИФАТОВУ Кириллу Андреевичу, то последний представил райвоенкомату справку в/части, где указывалось, что его сын был сержант, а не солдат. Указанная справка в/части была направлена Вес и от Вес 18 декабря 1946 года было получено вторично извещение № 635140 от 14.11.1946 года в котором указано, что сержант ВАНИФАТОВ Владимир Кириллович 1921 года рождения, уроженец с. М. Ерчики, Скворцовского района не находясь на фронте Отечественной войны пропал без вести в мае 1944 года. Извещение уже было выслано на имя матери пропавшего без вести гр-ки ВАНИФАТОВОЙ Евросинии, так как справка в/части также была выслана на её имя.

А поэтому все вышеперечисленные сведения относятся к одному и тому же ВАНИФАТОВУ, только он не пропал без вести, а погиб при катастрофе самолёта 19 января 1943 года и военное звание погибшего было старший сержант, 1921 года рождения.

СКВОРЦОВСКИЙ РАЙВОНКОМ
ПОДПОЛКОВНИК
СТАРИЙ ОМЦЕР РК
МАЙОР

12 СЕН 1955

Архивные документы на сержанта Ванифатова В.К.



хоронений. В первой могиле оказались захоронены три человека. По антропологической экспертизе все повреждения останков полностью совпали с описаниями из акта осмотра тел погибших, составленного в 1943 году. Тем самым было подтверждено, что в этой могиле был захоронен экипаж 18-го ЗАП, погибший при катастрофе самолета 19 января 1943 года.

Во второй могиле был захоронен один человек. Причем при эксгумации выяснилось, что в основании могилы ранее был установлен памятный знак, изготовленный из бывшей учебной бетонной бомбы, на боку которой была выцарапана надпись: «лейтенант Н.Максимов».

21 августа 2011 года останки погибших были торжественно захоронены на Авдеевском (старом)

православном кладбище города Чистополя. На месте захоронения был установлен памятник с их именами.

К этому моменту поисковикам удалось разыскать родных сержанта Ванифатова, которые попросили передать останки их родного человека для захоронения на родине. Племянница Ванифатова, Людмила Георгиевна, приехала в Чистополь, присутствовала на торжественном перезахоронении летчиков и затем увезла останки дяди на родину. Останки Владимира Кирилловича Ванифатова были захоронены в родном селе Малые Ерчики Сквирского района Киевской области Украины.

Установить полные данные на лейтенанта Максимова пока не удалось. Хотя за эти годы исследовано большинство архивных документов 18-го ЗАП 8-й ЗАБР и ВВС Московского и Приволжского округов.

В Чистополе удалось найти ветерана Великой Отечественной войны, бывшего работника метеослужбы 18-го ЗАП Бабенко Марию Алексеевну, которая лично принимала участие в захоронении: «...Умершего работника 18 ЗАП похоронили на опушке леса в момент передислокации 18 ЗАП в Казань. Его привезли прямо с баржи, с речного причала без документов. Привезли его шоферы автороты. В могиле похоронили одного, в гробу. Рядом была еще одна могила. Имен похороненных не помню. Могилы были недалеко от землянок полка...». Мария Алексеевна это запомнила еще потому, что она и ее подруга (парашютоукладчица) на могилу погибшего сплели венок из хвои.



Бабенко Мария Алексеевна.

Ее воспоминания указывают, что лейтенант Максимов был похоронен после гибели экипажа Кричного в январе 1943 года («рядом уже была другая могила»), а также то, что хоронили в теплое время года (привезли с пристани – значит река Кама была еще судоходна и не покрыта льдом). То есть, трагедия могла случиться в мае 1944 года при передислокации 18-го ЗАП из Чистополя в Кировоград.

Кроме воспоминаний М.А.Бабенко, на статью в газете «Чистопольские Известия» откликнулся Вячеслав Григорьевич Чехонин, который утверждал, что в лесу, в районе аэропорта, была могила с обелиском, с табличкой «Лейтенант Максимов, 1944 г. От комсомольцев Чистопольских Выселок». А также вспомнил про могилы летчиков ответственный за Мещанский лес бывший лесничий Владимир Александрович Мясников.

И если данных на лейтенанта Максимова пока найти не удалось, то о погибших членах экипажа самолета Пе-2 мы можем рассказать.



Эксгумационные работы в мае 2011 года в районе аэропорта Чистополь.

• Летчик сержант КРИНИЧНЫЙ Михаил Маркович, 1921 г.р. Уроженец: УССР, город Ворошиловград (в настоящее время – Луганск). Мать Криничная Евдокия Петровна, проживала: Ставропольский край, город Кисловодск, ул.Братская, д.5, кв.5. Последнее письмо получила от 12 июля 1942 года. (Как раз 7 июля 1942 года 18-й ЗАП перебазировался из Буденновска (СКВО) в город Чистополь.) Кандидат в члены ВКП(б) с 1942 года. В 1942 году окончил Ворошиловградскую военную авиационную школу пилотов. Согласно материалам, размещенным на интернет-портале Министерства обороны РФ (ОБД «Мемориал») значится пропавшим без вести в июле 1942 года.

• Штурман самолета сержант ВАНИФАТОВ Владимир Кириллович, 1921 г.р. Уроженец: УССР, Киевская область, Сквирский район, село Малые Ерчики. Отец Ванифатов Кирилл Андреевич. Мобилизован Фастовским РВК Киевской области в июле 1940 года.

Как уже было сказано, поисковикам отряда «Выстрел» удалось найти родных и близких Владимира Ванифатова. В одном из писем племянница Ванифатова Людмила Георгиевна написала:

«...Ваша новость просто огорошила не только меня, но и моих трех троюродных сестер и брата. Владимир Кириллович является двоюродным братом моему отцу Ванифатову Георгию Ивановичу. Его отец и мой дедушка родные братья. Я очень редко захожу в «одноклассники», у меня нет времени заниматься перепиской. Видно высшим силам было угодно, чтобы я сегодня прочитала ваше сообщение. Я не нахожу слов, как благодарить вас за эту информацию. Как благодарить тех, кто не безразличен к нашей истории. Весточка из прошлого. Не думала, что она может коснуться меня, моих родственников. Мы два дня обсуждаем это событие. У меня и одной из моих троюродных сестер есть намерение приехать на перезахоронение. Будем держать связь...».

• Воздушный стрелок-радист самолета сержант ИВАНОВ Сергей Ефимович (по другим данным, Ефремович), 1920 г.р. Уроженец: Ленинградская (ныне – Псковская) область, Стругокрасненский район, д.Логовища. Данные на погибшего на интернет-портале Министерства обороны Российской Федерации (ОБД «Мемориал») отсутствуют.

В октябре 2013 года поисковики отряда «Выстрел» показали мне место, где в годы войны находились жилые, хозяйственные и ремонтные землянки и блиндажи 18-го запасного авиационного полка. Там до сих пор с помощью миноискателя можно легко найти различные фрагменты от самолетов Пе-2: приборы, детали, инструменты, пулеметные ленты и прочее. Само летное поле аэродрома сейчас застроено ангарами и используется для хранения продукции и техники сельхозхолдинга. Кроме этого, мы сходили на место, где раньше в лесу находились могилы погибших...



Захоронение останков сержанта Ванифатова В.К. в селе Малые Ерчики Сквирского района Киевской обл. 2011 г.



Торжественное захоронение останков летчиков в г.Чистополь. 21 августа 2011 г.

Хочется думать, что в скором времени, рядом с дорогой, идущей к бывшему военному аэродрому будет стоять небольшой, пусть скромный, но очень нужный нашей Памяти памятник или стела, где будет рассказано о том, что в годы Великой войны в этих местах тоже ковалась наша Победа.



Начало проекта «Крылья Татарстана»

Мы рассказали о работе, связанной с самолетами Пе-2 и судьбами их экипажей, которая проводилась в Татарстане.

Так вот, еще одной мотивацией зарождения проекта «Крылья Татарстана» послужил опыт поисковой работы, проводимый инициаторами проекта на протяжении несколько десятков лет.

В 1990-е и последующие годы, работая на местах падения самолетов, извлеченные из болот и лесов обломки самолетов (а иногда это были очень объемные и неплохо сохранившиеся фрагменты) мы просто оставляли на местах их обнаружения, потому что не было техники, с помощью которой можно было бы вывезти эти детали из леса. А также потому, что большинству музеев эти фрагменты были не нужны. Поэтому спустя какое-то время поднятые обломки разламывались и растаскивались местным населением для сдачи в металлолом.

И вот, задумавшись о проекте, о том, что надо стараться найти еще сохранившиеся фрагменты самолетов и попробовать восстановить Пе-2, мы стали собирать информацию об обнаруженных и поднятых самолетах, вспоминать места наших прошлых работ.

О нашем проекте, который мы назвали «Крылья Татарстана», узнали многие наши коллеги – поисковики из других регионов страны. Они стали делиться информацией и приглашать нас для участия в совместных поисковых экспедициях по подъему сбитых самолетов Пе-2.

Сначала мы приступили к экспедиционной составляющей проекта: поиск, подъем, эвакуация с мест падения (вынужденных посадок) и доставка фрагментов Пе-2 в Казань. Особое внимание уделяя при этом установлению имен и судеб членов экипажей этих самолетов, а в случае их гибели – поиску останков, торжественному захоронению, поиску родных.

География экспедиций обширна: Ленинградская, Мурманская, Новгородская, Калужская, Смоленская, Псковская, Московская области, Республика Карелия.

Одним из немаловажных направлений проекта «Крылья Татарстана» стала информационная составляющая. Помимо восстановления легендарного бомбардировщика Пе-2, мы хотим как можно больше рассказать о тех, кто поднимал эти самолеты в воздух, кто держал штурвал, ловил в перекрестье прицела вражеские цели и наносил точные удары по противнику, кто огненными трассами бортового оружия отбивал атаки немецких истребителей.

Это истории о тех, кто в страшные годы войны, приближал нашу Победу.



1990 г. Новгородская область. Пе-2 116-й ОРАЭ.



Май 1991 г. Чудской Бор, Ленинградская обл. Мотор самолета Пе-2.



2001 год. Болото Соколий Мох, Ленинградская обл. Обломки Пе-2.



2009 г. Болото Соколий Мох, Ленинградская обл. Пе-2 225-го ББАП.

Самолет Пе-2 в районе деревни Бородухино Малоярославецкого р-на Калужской области

Первым самолетом, на месте падения которого мы работали уже в рамках проекта, был Пе-2, обнаруженный в 2010 году поисковиками малоярославецкого отряда «Беспокойные сердца» и коломенского отряда «Надежда».

В ноябре 2010 года Сергей Катков (п/о «Надежда») писал: «...Неделю назад мы ездили к друзьям в деревню (2 часа от Москвы) по своим делам. Почти перед отъездом решили проверить местную легенду «про самолет в 100 метрах за деревней». Единственный пожилой дядька сказал, что «там и нет ничего – после войны увезли на металлолом, и вообще летчик катапультировался». Но мы все же решили прогуляться в указанном направлении. Место нашли довольно быстро, была и воронка, но ни одного сигнала вокруг. Пройдя еще метров 100 посреди леса, наткнулись на первые куски авиа-дюралья. Мы его нашли!!! Далее полчаса крутились на пятке 5 x 10 метров – все фонило, но крупных кусков не было. Все найденные пластины и уголки были серого или голубого цвета. Попалась одна большая ржавая шестеренка. Уже пора было возвращаться и ехать домой, но, пробежавшись вперед, увидел двойную овальную воронку (3хб м, глубиной 0,5 м), которая фонила непрерывно. Вот и само место падения. Было ясно, что здесь надо работать плотно и неспеша, снимая весь дерн. Ковырнули на удачу один из множества верховых сигналов. Вместе с куском дюралья вывалилась головка бедренной кости... Менее чем за полчаса разведки мы нашли самолет с летчиком...

В понедельник на работе думалось только о самолете, поэтому через день с утра пораньше мы рванули к нему, плюнув на все дела и работу. Прибыли на место к обеду, принялись расчищать периметр для отвала. Заметно, что кто-то здесь ковырялся довольно давно, перекопав на полметра пару кусков по 1-2 м. Кроме того, вскоре нашлись садовая кованая тяпка и 2,5-метровый штырь-щуп. Сверху все в мелких горелых кусках дюралья. Попались первые гильзы 7,62 мм и 12,7 мм, все раскрыты «розочкой» – горели. Щупом набили два двигателя по краям – с глубины по пояс и глубже. Среди корней, позади левого движка попало полукольцо парашютной системы. Перед сном рубанул шурфик-водоотлив по центру воронки. На 1,5 штыках – обломанная кость (лопатка). Интересно, что с кем бы мы ни говорили в деревне, все в один голос утверждали, что летчик выпрыгнул с парашютом, самолет после войны увезли и делать там нечего.

Второй день. Начали в 8.30 с дальнейшей расчистки площади под отвал. К концу дня с глубины 0,7 м – в яме крупный рваный агрегат (латунный радиатор: «соты», дюраль, стальные трубы, сильно тянет бензином и маслом). В синей глине постоянно мелкие обрывки дюралья, гирокомпас с клеймом 038, другие непонятные агрегаты, разорванные гильзы 12,7 мм со звеньями ленты. Все найденные гильзы – 1941 год. Поверх конструкции шасси попала часть второго бедра летчика – головка, шейка и верхние 10 см. Чуть в стороне – еще одно парашютное полукольцо.

Третий день. За день убрали жижу вокруг шасси и расчистили его сверху. Сделано не особо много, но попалась фаланга пальца. Четко видно, что сверху ле-



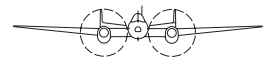
Сергей Катков, п/о «Надежда», г.Коломна

жит шасси, со всех сторон – дюраль обшивки, вдавленная при падении и оплетающая все агрегаты. Так как главная цель этого разведывающего все-таки попробовать найти номер движка, то тупо обкапываем вниз материк. Плотная красная глина, еле-еле идет, на лопатах приходится прыгать. Уже зарылись на 1,5-2 метра, но щуп улетает еще на метр вниз. В сливной яме – бульон – масляные пятна с бензиновой пленкой. Из второй воронки достаю разбитую ось левого колеса и части бронеспинки Пе-2.

В воскресенье к нам на подмогу подтягивается команда наших коллег из разных отрядов Москвы и Подмосковья. Одни расчищают кабину, где продолжают попадаться фрагментированные кости (части бедер, берцовых костей, позвонки), кольца парашютной системы, единственный мятый патрон Нагана, датчики с приборной панели. Лебедкой и бревнами выдергиваем шасси и медный радиатор, впечатанные в движок. Вот показался и сам дви-



Номера моторов самолета Пе-2. д.Бородухино.



жок – воткнут градусов под 70-80 в землю. Сверху – отломанные агрегаты. Первые разбитые карбюраторы в масле. На шильдах – 1941 год. Тип К-105БП.

Было понятно, что до темноты нам не успеть обкопать движок и вытянуть его, поэтому стали внимательнее смотреть на то, что уже открыто. Удача! На бортике верхнего левого цилиндра оказался нужный нам номер!!! – РА 135 – 1777. Без труда отыскиваем тот же номер на правом верхнем. Решаем попробовать докопать до верха правого движка и очень быстро находим нужную плоскость с номером РА 135 – 2166. Тут же раскапываем для достоверности номер на втором цилиндре. Все! Номера обоих движков есть, можно искать данные по этому экипажу. Кроме этого, нашли лючок, на котором краской нанесен номер 20/56.

Перед отъездом еще раз пообщались с местными жителями и даже нашли свидетеля, которому было 9 лет во время падения «пешки». По его словам, летела девятка наших самолетов, последний из которых стали преследовать три немецких истребителя. Дело было осенью 1941 года, деревенские копали картошку, видели весь бой и одинокий парашют недалеко от деревни. Парашютист повис на дереве метрах в 300-400 от крайних домов. Сразу же квартировавшие красноармейцы бросились к нему, а летчик, решив, что попал на немецкую территорию, хотел застрелиться. Но оружие было потеряно... С его слов, в самолете погибли два его товарища – 1921 и (или?) 1922 года рождения...».

Таким образом, были установлены номера моторов и самолета и обнаружены останки двух членов экипажа погибшего самолета.

Проведя кропотливую архивно-исследовательскую работу, проанализировав состав частей, участки работы и состояние материальной части этих авиаподразделений, коломенские поисковики с большой долей вероятности пришли к выводу, что этот случай относится к потерям 12 октября 1941 года 321-го бомбардировочного авиационного полка 77-й смешанной авиационной дивизии. К большому сожалению, акты на списание или еще какие-либо документы, где упоминались бы номера найденных моторов, найти не удалось. Но архивные данные точно совпадают с рассказом очевидца.

«...Оперативная сводка к 9-00 от 13.10.1941 г. по 77 САД.

12.10.1941 г. 321-й бомбардировочный авиаполк в 15-30 – 16-30 в составе 9 Пе-2 с высоты 1800-1900 м бомбардировал скопление мотомехчастей противника в районе Тишнево, Федорино, Бобыли, Асеньевская 25-30 км юго-западнее Боровска. Сброшено 53 ФАБ-100. После бомбометания атакованы 8-9 самолетами противника Ме-110. Один самолет сбил мл. лейтенант Кофтун А.И. другой самолет мл. сержант Силенок Г.Ф. Из боевого задания не вернулись 3 самолета – мл. лейтенанта Фоменко, лейтенанта Бирюкова, сержанта Евграфова. 4 самолета готовы к боевому вылету.



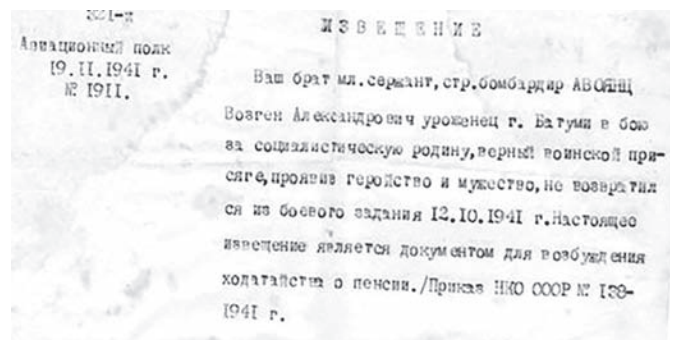
Илья Прокофьев и Елена Борисова – командир п/о «Беспокойные сердца» (г.Малоярославец).

Оперативная сводка к 9-00 от 15.10.1941г. по 77 САД.

...мл. лейтенант Фоменко, мл. лейтенант Харчиков, сержант Евграфов, мл. лейтенант Кучинов, сбитые в районе Рылово 12.10.1941 г., в 15-50 возвратились в свою часть, самолеты сгорели...».

Стало понятно, что 12 октября 1941 года были потеряны три самолета Пе-2 и девять человек личного состава полка. Из них позже, 15 октября 1941 года, в полк вернулось четыре человека, а пять пропали без вести.

Как говорилось выше, Сергей Катков и другие его товарищи неоднократно побывали в Центральном архиве Министерства обороны РФ, где просмотрели колоссальное количество архивных документов по всем бомбардировочным полкам и дивизиям, что были в конце 1941 года под Москвой на Юхновском направлении. Следует отметить, что из-за малочисленности нашей авиации и больших потерь в воздухе, группы «девяток» использовались в те дни крайне редко. Это было прослежено поисковиками при изучении оперативных сводок полков. Кроме этого, при подъеме обломков самолета на бронеспинке пилота, именно со стороны штурмана были выявлены вмятины от попадания сердечников авиационных снарядов. Получалось, что при таком попадании штурман самолета однозначно погиб бы, и не смог бы выпрыгнуть с парашютом. Соответственно, из этого самолета мог выпрыгнуть только пилот. А как указывалось в архивных документах, из трех экипажей, сбитых 12 октября 1941 года из состава 321-го бомбардировочного авиаполка, из одного вернулся штурман, из другого – пилот, а из третьего – два члена экипажа.



Извещение штурмана Авоянц В.А.

Опять же Сергей Катков уточнял: «...А вот на 100% экипаж мне вычислить не удалось. Документы 321-го БАП и 77-й САД Западного фронта не сохранили каких-либо материалов с номерами матчасти. Даже списки экипажей, погибших 12 октября 1941 года, нашлись только в одном документе – политдонесениях. Кроме того, в фонде № 35 я брал переписку 22-го завода с ГУ ВВС – номеров самолетов и моторов, отправляемых в сентябре-октябре 1941 года в части нет, есть только общее количество (130-й БАП – 20 шт., 321-й БАП – 3 шт. и т.д.). На основании рассказа очевидца (про девять советских самолетов, один сбитый истребителями немцев; про выпрыгнувшего члена экипажа, пришедшего в деревню и двух погибших, вроде 1920 и 1921 г.р.) ПРЕДПОЛАГАЮ, что это экипаж Евграфов – Авоянц – Комлев из 321 БАП 77 САД. Долго не буду расписывать, как в течение года я пересмотрел все, что смог найти по всем известным полкам, воевавшим в 1941 году под Москвой на «пеших». Изучил материалы БАП, САД, ВВС МВО, ВВС Западного фронта, ВВС 1 ВА (думал, что осталось про конец 41-го и там). В итоге осталась только один вариант – 321 БАП. Про вычисление экипажа – тоже можно рассказывать долго, ведь полк полностью был выбит за две недели.

Дальше мы предприняли поиск однополчан – из девяти экипажей, участвовавших в вылете 12.10.41 года. Войну пережили только два человека. Семью одного мы нашли в Москве пару лет назад после того, как нашли его самолет и его штурмана со стрелком-радистом под Дорохово. Семья второго затерялась в Латвии. Нашли и родню всех трех летчиков ПРЕДПОЛАГАЕМОГО экипажа данной «пешки»...».



• Командир экипажа сержант ЕВГРАФОВ Николай Кириллович, 1918 г.р., уроженец: УССР, Сталинская область, г.Славянск. Тогда 12 октября 1941 года остался жив, выпрыгнул с парашютом. Прошел всю войну. Что интересно, в архивных документах отражено, что его еще раз сбивали в 1942 году. Тогда Николай Кириллович был летчиком 279-го бомбардировочного авиаполка. 25 июля 1942 года (в другом документе указана дата 25 августа 1942 года) его самолет не вернулся с боевого задания из района Касторное (Курская обл.). Летчик выпрыгнул с парашютом из горящего самолета, обгорел, очнулся в плену в немецком госпитале в оккупированном Курске. Из госпиталя сбежал и 16 декабря 1942 года вернулся в часть.

По предположению поисковиков, под деревней Бородухино 12 октября 1941 года погибли два других члена экипажа самолета, который пилотировал сержант Николай Евграфов.

• Штурман самолета младший сержант АВО-ЯНЦ Вазген Александрович, 1921 г.р., уроженец: Аджарская АССР, город Батуми.

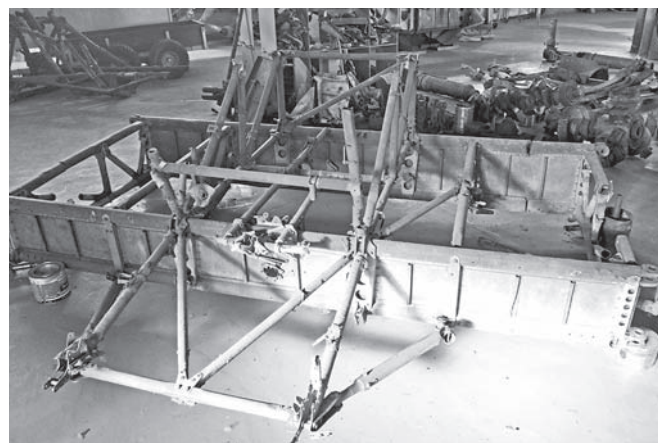


• Воздушный стрелок-радист младший сержант КОМЛЕВ Дмитрий Иванович, 1920 г.р., уроженец: Челябинская обл., Милоярский район, Симский завод.

Услышав от Сергея Каткова эти истории и узнав, что на месте

остались не извлеченные из воронки двигатели самолета, мы предложили нашим коллегам провести дополнительную экспедицию с целью подъема этих моторов. Заранее договорились, что один их моторов будет размещен в городе Волоколамске, где у наших московских друзей располагалась база и небольшой музей авиационной техники (где они тоже собирают и пытаются отреставрировать самолеты Як-1 и Ил-2), а второй мотор будет находиться в Казани.

И вот по договоренности со всеми участниками предыдущего подъема, в августе 2014 года мы, возвращаясь с Вахты Памяти, проходившей на Зайцевой Горе в Калужской области, съездили к этому самолету. В результате нашей совместной работы с ребятами из поисковых отрядов «Надежда» (Алексей Гуськов, из г.Коломна и Александр Кудрявцев из г.Волоколамск), «Беспокойные Сердца» (Елена Борисова, г.Малоярославец) в течение двух дней из воронки с глубины трех метров были извлечены оба мотора Пе-2. В экспедиции от Татарстана работали



Реставрация самолета Як-1. г.Волоколамск.



Работы на месте падения самолета.

поисковики: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Николай Иванов, Роман Тугеев, Андрей Мордвинов, Анатолий Скорюков, Диляра Гарипова, Динара Гарифудинова, Наталья Поводырева и Оксана Гришина.

Сухое лето позволило нам подъехать на машине почти к самому месту падения самолета. Сначала по полю, а затем по старой лесной дороге. Смастерив и установив треногу, мы окопали первый мотор. Затем с помощью трехтонной тали смогли его поднять на поверхность. На следующий день такую же операцию мы провели и с другим мотором. Причем, пришлось только завалить, а потом снова установить треногу, но уже над второй воронкой. Надо сказать, больше времени ушло на то, чтобы погрузить второй мотор в прицеп автомашины. Завершали мы погрузку уже в темноте, под проливным дождем. Но и с этой задачей мы справились.

Мотор, который мы доставили в Казань, оказался выпущенным заводом № 16, который в годы войны также находился в столице Татарской АССР. В настоящее время реставрированный мотор экспонируется перед входом в здание Всероссийской школы поисковика в Казани. Рядом установлена небольшая информационно-мемориальная табличка, которая рассказывает о его истории.

Хотя экипаж этого самолета установлен предпо-

ложительно, но мы специально озвучиваем и указываем имена членов экипажа, так как считаем, что книга, в которой напечатаны их имена и рассказано о их судьбах и есть им памятник... Реквием. Ведь эти ребята из 41-го года живут в нашей памяти, а значит они еще живы...

Но на этом история не закончилась. В октябре 2017 года при проведении Общероссийским общественным движением по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России» в Малоярославецком районе Калужской области межрегионального семинара-практикума организаторов авиационного поиска «Небо Родины» мы еще раз выехали на место падения этого самолета. Еще раз удалось там поработать. Только в этот раз с нами были поисковики из девяти субъектов Российской Федерации. На одном из дюралевых обломков самолета, был найден его заводской номер: 5/56, который, возможно, поставит точку в установлении имен погибших летчиков.

25 сентября 2019 года на воинском мемориале «Поле памяти» на территории Маклинского сельского поселения Малоярославецкого района Калужской области состоялось торжественное захоронение останков погибших.



Номер самолета Пе-2, найденного у д.Бородухино.



Части пристыжной системы, найденные на месте падения Пе-2.

Октябрь 2016 года. Место падения Пе-2 у деревни Макеиха Рузского района Московской области

Вернемся в 2016 год. Тем более, в предыдущей главе мы уже упомянули мероприятия, проводимые Общероссийским общественным движением по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России». Именно в 2016 году началась реализация проекта «Небо Родины», который объединил активных участников авиационного поиска и историков авиации. В рамках этого проекта в период с 13 по 17 октября 2016 года в Подмосковье прошел полевой семинар-практикум. Одним из объектов, на котором смогли поработать поисковики, было место крушения самолета Пе-2 в одном километре восточнее д.Макеихи Рузского района Московской области.

В результате работы поисковиками были найдены детали с номерами обоих моторов, остатки парашютной системы, а также фрагментированные останки одного из членов экипажа. Удалось найти и установить: на опорной шайбе ведомой шестерни редуктора от одного мотора М-105ра был выбит номер 135-1942, на второй такой шайбе с другого мотора нашли выбитый номер 135-2040, и на масляной помпе был найден еще один номер – 135-1260. Это говорит о том, что мотор был в ремонте и на нем использовались съемные агрегаты с другого донорского мотора. Кроме этого, поисковики нашли номер самолета – 8/50.

По результатам проведенных предварительных архивно-исследовательских работ были сделаны предположения о нескольких авиационных полках, из состава которых мог быть погибший экипаж: скорее всего данная потеря относится к периоду сентября 1941 – января 1942 годов, предполагаемые полки: 46, 321, 602, 603, 803 БАП.

Московские поисковики, работающие в этих местах, продолжают исследование в архивах с целью установить данные экипажа. Пока удалось найти, что сменный агрегат – масляная помпа с номером РА 135-1260 могла попасть на этот самолет только в сентябре 1941 года, когда авиационные полки получали и осваивали новую материальную часть – самолеты Пе-2 в Монино под Москвой. Так как сам мотор с заводским номером РА 135-1260 в дальнейшем был списан из состава 4-го гв. БАП (до декабря 1941 года носил номер 31-й СБАП) в феврале 1943 года на Волховском фронте. Скорее всего, в сентябре 1941

года при ремонте одного из моторов (135-1942 или 135-2040) на него попала съемная помпа с мотора 135-1260, который тогда тоже ремонтировали.

В поисковой работе на месте падения этого самолета принимали участие поисковики из 12 субъектов Российской Федерации, Татарстан представлял Илья Прокофьев. Для проекта «Крылья Татарстана» в этот раз удалось найти и привезти в Казань несколько приборов с панели пилота.



Найденные номера моторов.



Поисковые работы на месте падения Пе-2 у д.Макеиха.



Апрель и октябрь 2016-го. Район поселка Кневицы Демянского района Новгородской области

В апреле и октябре 2016 года по приглашению наших друзей и коллег из поискового отряда «Находка» (Демянский район Новгородской области, руководитель – Морзунов Александр Петрович) мы приняли участие в работах на месте падения еще одного самолета Пе-2.

Это место было показано жителями поселка Кневицы командиру отряда Александру Морзунову в январе 2016 года. С их слов в прошлые годы при прокладке узкоколейки были обнаружены останки экипажа, монеты. При первичном обследовании места падения в январе 2016 года был установлен номер одного из моторов самолета – М-105 № в12-320.

Это дало возможность найти в базах данных поисковиков информацию по этому самолету:

«...экипаж самолета Пе-2 № 15/08 с моторами М-105 №№ в12-318 и в12-320 из состава 260-го бомбардировочного авиационного полка 6-й смешанной авиационной дивизии ВВС Северо-Западного фронта был сбит в воздушном бою 21 августа 1941 года при бомбардировке противника в районе Хутынка-Взгляды и Взгляды-Котцы, атакован истребителями противника в районе Речные Котцы:

– заместитель командира АЭ старший лейтенант Ахалашвили Николай Григорьевич (Георгиевич), 1908 г.р.

– старший летчик-наблюдатель, старший лейтенант Троценко Тихон Никифорович, 1908 г.р.

– воздушный стрелок-радист, старший сержант Божков Степан Сергеевич, 1917 г.р.»

Прибыв в апреле 2016 года в Кневицы, мы еще до приезда друзей из отряда «Находка» успели загрузить наше полевое имущество в стоящий на окраине поселка гусеничный тягач. И когда приехали ребята, нам осталось только забросить в ГТТ их вещи

и двинуться в путь. От Кневиц нам пришлось ехать более 14 километров сначала по старой лежневке, проложенной вдоль газового путепровода, а затем – съехать и передвигаться по старой дороге в направлении урочища Пустыня на границе Демянского и Парфинского районов Новгородской области. В экспедиции от Татарстана принимали участие Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Анатолий Скорюков, Андрей Поляков, Андрей Артемьев, Роман Тугеев, Николай Иванов.

Весна выдалась поздняя, во многих ложбинах и под кронами хвойных деревьев еще лежал снег. Общая экспедиция, организованная Александром Петровичем Морзуновым, работала в местах, где в 1942 году войска 34-й армии Северо-Западного фронта пытались уничтожить окруженную группировку немцев в Демянском котле. Останки наших солдат поисковики из Великого Новгорода, Ярославля и Бреста (под руководством Петра Пицко, Республика Беларусь) находили каждый день.

Мы же на следующий день после заезда выдвинулись на место падения самолета Пе-2. Зимой, когда первый раз на этом месте побывали поисковики отряда «Находка», им удалось обнаружить вал редуктора, на котором был найден номер одного из моторов, обломки стойки шасси с частью моторамы.

Вот как описывал эти события Александр Петрович Морзунов:

«...Самолет мы отправились искать, когда снега было уже прилично. Однако по просекам, не без помощи лебедки, все же добрались до места. Машина, как и подавляющее большинство в наших местах, растащена сильно. Искали обломки долго. Уже уходя из леса, случайно наткнулись на торчащий из снега профиль от крыла. Чуть в стороне валялся вал разобранного редуктора, а на нем нашлось заветное колечко с № 12-320. Производить поиски по снегу не решились и отложили работы до теплого времени. Дома я в своих записях нашел сообщение о машине № 15/08 с двигателями В12-320 и В12-318 из состава 260-го БАП – не вернулся с боевого задания 21 августа 1941 года. Игорь Кун подсказал экипаж: ст. лейтенант Ахалашвили Н.Г., ст. лейтенант Троценко Т.Н., и ст. сержант Божков С.С.

Все вроде начиналось удачно...



Бирка с номером самолета.



Выбитый дублированный номер самолета Пе-2.



Номер одного из моторов.

Весной поехали поднимать летчиков, благо на Вахте недалеко стояли. Тут еще и Илья Прокофьев со товарищами подтянулись. Снег стаял. Место падения представляло собой старую делянку, на которой на поверхности лежало одно шасси и подмоторная рама. Делянку на этом месте сначала бульдозером разравнивали, а потом еще и распахали под посадку елей. Работы весной мы провели в тщетных поисках. Трудно было даже локализацию обломков кабины установить! Илья копал – вроде и приборы пошли, и обломки плекса, но при этом никакого намека на летчиков. Закопанного железа нарыли немало! Увы без летчиков...».

Да, весенняя экспедиция выдалась такой. Найти останки экипажа не удалось. Хотя и перекопали мы распаханный тракторами участок хорошо. Договорились, что еще сюда вернемся.

Осенью от А.П.Морзунова пришло сообщение: «...7 октября 2016 года. Позавчера я решил съездить еще разок. Что называется – на удачу! Скажем так, что повезло! Сначала откопалась регулировочная пряжка от ремней, затем застегнутый замок. И вдруг из комка земли вывалился шейный позвонок, затем еще один разломанный. В том же слое нашлась еще и монетка десятикопеечная 1940 года. Вот такая получилась разведка! Теперь копать надо, а площадь там от 100 до 400 кв. м. Собираемся с силами...».

В конце октября 2016 года по приглашению Александра Петровича мы тоже прибыли в Кневицы. Тогда от Татарстана присутствовали: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Андрей Мордвинов, Диляра Гарипова.

Но опять предоставим слово А.П.Морзунову:

«...28 числа закончилась полевая часть истории Пе-2 № 15-08. Экспедицию трудно назвать легкой. И поиски останков экипажа (все разбито и разбросано на большой территории) и погодные условия (внезапно выпал снег и буквально завалил и раскопы, и лагерь) – все стоило большого труда. Одно надо отметить положительно: люди в компании подобрались хорошие. Новгородские ребята из разных отрядов, казанские. Приехали даже сын и внук Алексея Маресьева! Найдены были останки экипажа. Немного и сильно битые. Три закрытых замка пристяжных ремней, куски обгорелого парашюта и строп, различные пряжки. Из частей самолета интересными показались прицел пилота и отлично сохранившийся прибор «обороты двигателя». Мелким битым железом была усеяна земля. Много расплавленного алюминия – самолет горел сильно. Теперь будем искать родных погибших. Похоронены все будут, скорее всего, 3 декабря. Памятник уже изготавливают...».

Все действительно было так. Мне, например, эта экспедиция запомнилась тем, что, когда возвращались вечером на бивак, находившийся метрах в ста от раскопа, и уже переодевшись сидели у костра, окружающий нас темный осенний лес был оглуши-



Новгородские и татарстанские поисковики на биваке экспедиции.

тельно молчалив. Ни одна звериная или птичья душа не издавали ни звука. И эта тишина действительно оглушала. Это был мертвый лес.

Торжественно-траурная церемония захоронения останков погибших летчиков состоялась 7 мая 2017 года. Похоронили летчиков на воинском мемориале в д.Исаково Демянского района Новгородской области. На могиле был установлен обелиск с именами и портретами погибших летчиков.

Благодаря работе большого круга специалистов архивного поиска удалось собрать информацию о жизни и судьбах членов погибшего самолета.

● Летчик самолета Николай Григорьевич АХАЛАШВИЛИ родился в 1908 году в городе Харькове. Окончил школу ФЗУ «Грознефти» в городе Грозный Северо-Кавказского края (в настоящее время – Чеченская Республика), где учился на слесаря в период с августа 1924 года по август 1928 года. Затем работал слесарем на нефтепроводе в г.Георгиевск. С октября 1929 года – слесарь лесозавода № 12 в городе



Новосибирске. С июня 1930 года опять работает на нефтепроводе в г.Грозный. С декабря 1930 года слесарь Харьковского авиазавода. В РККА с 1931 года. В августе 1933 года поступает курсантом в 7-ю военную школу летчиков (Приволжский военный округ), где проходит службу до декабря 1933 года. Переводится курсантом 4-й АЭ в часть НКО № 1605, которая сначала находилась в подчинении Украинского военного округа, а затем была подчинена Харьковскому военному округу. Войну встретил в составе 48-го бомбардировочного авиационного полка.



• Штурман самолета Тихон Никифорович ТРОЦЕНКО родился в 1908 году в селе Олизаровка Розважевского р-на Киевской области.



В Красной Армии с ноября 1930 года. Его жена Троценко Наталья Петровна (на момент гибели мужа) проживала: Украинская ССР, Днепропетровская обл., город Павлоград, ул. Козерлиная (предположительно, Казарменная. – Прим. авт.), д.25.

• Воздушный стрелок-радист самолета Степан Сергеевич БОЖКОВ родился в 1913 году в городе Ростов-на-Дону.



В 1928 году окончил школу в селе Шалаевка Киевского района Ростовской области, там же работал батраком по найму у кулака (так записано в его регистрационном бланке члена ВКП(б) в феврале 1940 года). С 1928 года по июнь 1932 года был студентом педагогического техникума в городе Новочеркасске, окончив который, стал работать учителем в начальной школе в д. Фомино-Свешниково. К 1936 году Степан Сергеевич уже был заведующим начальной школы. В ноябре 1936 года призван в ряды РККА и направлен курсантом в школу младших авиационных специалистов (ШМАС) воинской части № 90 в Киевский военный округ. В период с ноября 1937 года по июнь 1938 года проходил службу на должности стрелка-радиста в воинской части № 8842, а потом был переведен в 48-й бомбардировочный авиационный полк, где и встретил войну в звании старшего сержанта.

В ноябре 1936 года призван в ряды РККА и направлен курсантом в школу младших авиационных специалистов (ШМАС) воинской части № 90 в Киевский военный округ. В период с ноября 1937 года по июнь 1938 года проходил службу на должности стрелка-радиста в воинской части № 8842, а потом был переведен в 48-й бомбардировочный авиационный полк, где и встретил войну в звании старшего сержанта.

Как было сказано выше, начало Великой Отечественной войны весь экипаж погибшего бомбардировщика встретил в составе 48-го БАП. Из исторического формуляра полка известно, что 17 июля 1941 года 48-й СБАП из состава Юго-Западного фронта убыл в город Москву за самолетами. В период с 22 июля по 18 августа был укомплектован самолетами Пе-2 и уже под другим номером (260-й пикирующий бомбардировочный авиационный полк) перелетел на аэродром Крапивня в распоряжение командующего Северо-Западного фронта. Но, если быть точным с документальной точки зрения, то на базе 48-го СБАП были сформированы еще 261-й БАП и 244-й БАП. Кроме того, личным составом 48-го СБАП был пополнен 86-й БАП. А сам штаб и часть летчиков действовали в составе 17-й САД Юго-Западного фронта до сентября 1941 года и только потом убыли на переформирование. В действующую армию полк под номером 48-й БАП вернулся 6 марта 1943 года, в последствии входил в состав 218-й БАД.



Захоронение 7 мая 2017 года в д.Исаково.



Памятник на могиле экипажа.

26 апреля 2016 года. Урочище Пустыня на границе Демянского и Парфинского районов Новгородской области

Вернемся к весне 2016 года. Как мы говорили в предыдущей главе, в районе урочища Пустыня работала экспедиция из состава новгородских, ярославских и брестских поисковиков. В один из дней, когда мы возвращались с раскопа на месте падения самолета Пе-2 из 260-го СБАП, в лесу встретили Сергею Длинного (Длинный – это такой поисковый прозвище), а в миру это Сергей Николаевич Степанов, один из старейших поисковиков новгородской экспедиции «Долина». Он то и рассказал, что недалеко от Пустыни, всего метрах в 400-500, на краю болотца и небольшой песчаной сопочки, новгородские поисковики наткнулись на разбросанные обломки самолета – точно советского, так как на одном из найденных приборов были надписи на русском языке.

Уже на следующий день мы (из Татарстана: А.Коноплев, И.Прокофьев, А.Скорюков, А.Поляков, А.Артемьев, Р.Тугеев, Н.Иванов) вместе с новгородскими коллегами из отряда «Находка» были на этом месте. И действительно на небольшом лесном болотце лежали разбросанные обломки самолета Пе-2. Найденный прибор оказался прицелом бомбардировщика. По характерным признакам на местности было видно, что несколько, а может и десятки лет назад уже кто-то это место падения самолета раскапывал. На поверхности находились только мелкие обломки и фрагменты. К сожалению, информации о том, кто здесь работал до нас нет.

Обследовали близлежащую территорию, но, к сожалению, найти номера не смогли. Лишь на небольшом фрагменте дюралю виднелась часть заводского номера (цифра 2), но для опознания одна цифра нам ничего не дает.

Работы на этом месте падения мы еще продолжим.



Работы на месте падения самолета Пе-2 в районе урочища Пустыня.

События 2017 года

В 2017 году поисковиками РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан были проведены большие подготовительные работы для реализации проекта «Крылья Татарстана». 1 февраля 2017 года на расширенном заседании коллегии Министерства по делам молодежи и спорту РТ проект впервые был представлен широкой общественности.

Проект «Крылья Татарстана» в 2017 году был поддержан грантами и конкурсами в рамках VII республиканского молодежного форума «Наш Татарстан», в рамках конкурса на право получения грантов Кабинета министров РТ для общественных организаций (объединений), в рамках конкурса на право получения грантов детским и молодежным общественным объединениям РТ на реализацию социально значимых проектов и программ в области государственной молодежной политики.

С помощью грантовой поддержки нам удалось оснастить нашу базу различными необходимыми станками и оборудованием.

Кроме этого, в соответствии с поручением Президента РТ Р.Н.Минниханова по итогам заседания коллегии МДМС РТ «Об итогах деятельности за 2016 год и задачах на 2017 год», мероприятия по реализации проекта РОМО «Объединение «Отечество» РТ – «Крылья Татарстана» (восстановление легендарного самолета-бомбардировщика Пе-2 ранее выпускаемого в г.Казани) предложено внести в проект плана празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов в Республике Татарстан.

При содействии замглавы администрации Кировского и Московского районов города Казани Айдара Рафаиловича Загерова были организованы и проведены рабочие встречи с представителями Казанского авиационного завода им. С.П.Горбунова – филиала ПАО «Туполев», АО «Казанское моторостроительное производственное объединение», рядом предпринимателей Республики Татарстан. Проведены встречи с руководством Музея-заповедника «Казанский Кремль» и Национального музея РТ, где были достигнуты соглашения о поддержке проекта.

С мая по октябрь 2017 года были проведены экспедиции в Мурманскую и Московскую области, по результатам которых в Казань доставлены различные фрагменты Пе-2 (стойки шасси, подмоторная рама, авиационный мотор М-105 с навесными комплекту-



Загеров Айдар Рафаилович.



Коноплев А.Ю. у стенда проекта «Крылья Татарстана» на коллегии Министерства по делам молодежи и спорту РТ.

ющими, фрагменты центроплана, лонжероны крыла, фрагменты кабины и другие детали самолета).

В течение года на федеральном и местном телевидении выходили репортажи о ходе реализации проекта. В результате этой просветительской деятельности о проекте стали узнавать все больше и больше жителей Татарстана и всей России.

Так, в декабре 2017 года на электронную почту А.Ю.Коноплева пришло письмо от жителя города Советская Гавань Хабаровского края. К письму Александр Николаевич Сесёлкин приложил фотографии, на которых был запечатлен валяющийся в лесу фонарь от самолета Пе-2. Оказалось, что Александр Николаевич увидел репортаж по телевидению и вспомнил, что рядом с городом в лесном массиве видел фонарь от самолета. В письме Александр спрашивал, нужен ли нам для нашего проекта такой фонарь. Конечно же мы не могли отказать от такого подарка. И в марте 2018 года на наш адрес пришла объемная посылка из Советской Гавани, доставленная в Казань транспортной компанией, – фонарь от самолета.

Позже выяснилось, что это фонарь от самолета Пе-3. Но все равно это был шикарный подарок, так как при поисковых работах нам попадались только сильно деформированные фрагменты фонарей самолетов.



Переплет фонаря кабины Пе-3.

Пе-2 из состава 608-го ББАП 7-й ВА

Самой продуктивной в 2017 году стала экспедиция в Мурманскую область. Мы вместе с поисковым отрядом «Икар» (г.Заозерск, руководители – Владимир и Валерий Чернышевы) со дна озера Среднее Ваенгское поднимали фрагменты самолета 29-го бомбардировочного авиационного полка ВВС Северного фронта. Но об этом чуть позже.

А сейчас хотелось бы рассказать о том, как Валерий Петрович Чернышев, узнав, что мы приступили к реализации проекта «Крылья Татарстана», оказал нам огромную помощь – предложил забрать в Казань фрагменты и обломки самолетов Пе-2, которые накопились за многие годы его поисковой работы и находились на его базе в городе Заозерске Мурманской области.

Валерий Петрович Чернышев родился в 1949 году в Воронеже. В 1976 году окончил юридический факультет Воронежского государственного университета. С 1976 по 1982 годы – военный следователь военной прокуратуры. С 1982 по 2008 годы – судья военных трибуналов и судов. Последнее место службы – председатель военного суда Заозерского гарнизона (Мурманская область). Полковник юстиции. Заслуженный юрист Российской Федерации. До 2008 года руководил поисковой группой «Икар» (г.Заозерск). После выхода в запас вернулся в родной Воронеж, но продолжает жить на три города: Воронеж (сейчас он начальник отдела по авиации Воронежской региональной общественной организации историко-патриотическое поисковое объединение «Дон»), Вологда (где служит и живет младший сын) и Мурманск (здесь служит и живет старший сын Владимир – руководитель отряда «Икар»).

Самые многочисленные фрагменты, которые нам передал Валерий Петрович Чернышев, обломки самолета Пе-2, обнаруженного отрядом «Икар» в района озера Куккесьяур (Питкяярви) Мурманской области. Этот самолет 608-го ближнебомбардировочного авиационного полка 7-й воздушной армии Карельского фронта был сбит истребителями противника 12 августа 1942 года.

Следует отметить, что основные фрагменты самолета (хорошо сохранившаяся часть хвостового оперения) были уже переданы мурманскими поисковиками представителям компании ООО «Авиационно-реставрационная группа» под руководством Олега Юрьевича Лейко для работ по восстановлению самолета Пе-2, который в настоящее время восстановлен и экспонируется в Музее военной техники АО «Уралэлектромедь» в городе Верхняя Пышма Свердловской области. А фрагменты, которые не заинтересовали московских коллег по реставрации,

Валерий Петрович Чернышев предложил забрать нам и использовать для реализации нашего проекта «Крылья Татарстана».

Отказаться от такого подарка мы не могли и в один из дней, организовав грузовой транспорт, выехали вместе с Чернышевым в Заозерск. Загруженную фрагментами самолета машину (стойки шасси с остатками крыльев, фрагменты кабины и другие различные агрегаты) мы отправили в Казань, а сами вернулись в Североморск поднимать обломки самолета со дна озера Среднее Ваенгское.



Чернышев Валерий Петрович.

И так как фрагменты Пе-2, переданные нам В.П.Чернышевым, мы уже используем в работе по восстановлению самолета, который будет экспонироваться в Казани, то, думаю, необходимо подробнее рассказать об этом поиске и о судьбах членов экипажа этого самолета.

Лучше всего об этом написал внук командира экипажа самолета лейтенанта Егорова Алексея Николаевича – Олег Егоров. Свое исследование он опубликовал в Интернете и разрешил использовать нам в книге. Слово Олегу Егорову.

ИСТОРИЯ ЛЕТЧИКА И САМОЛЕТА

Войну нельзя считать законченной, пока не похоронен последний погибший солдат.

Авторство слов приписывается А.В. Суворову.

Летом 2013 года моя родная тетя – Мальцева Татьяна Леонидовна, в девичестве Егорова, стала рассказывать мне о семье Егоровых. Колоссальный пласт людских биографий и судеб большой русской семьи... Читатели оценят на примерах своих предков. И вот она упомянула о Егорове Алексее Николаевиче, летчике, моем двоюродном дяде. На досуге я стал искать его по базам «Мемориала» и «Подвига народа». И только в 2014 году, когда уже заканчивалась оцифровка архивных данных в ЦАМО, сведения о нем появляются. Интересно, что все, что о нем помнят и знают в семье, не совпадает по докумен-



там. Ни год рождения, ни место гибели, ни его место учебы в летной школе, ни многое другое. Меня это заинтриговало. Продолжаю поиск в Интернете, делаю множество запросов краеведам Карелии и Мурманской области. Регистрируюсь и общаюсь на множестве интернет-ресурсов, имеющих хоть какое-то отношение к военной авиации. Пытаюсь понять сам алгоритм фронтовой жизни, поиска в военной археологии и многого другого, мне абсолютно неизвестного и непонятного, понимая, что ничего в этом поиске мне не светит, так как прошло больше 70 лет.

И вдруг, о чудо, находится самолет. В 2010 году охотники нашли в тайге обломки самолета, а поисковики известной группы «Икар» из города Заозерск в Мурманской области побывали на месте – у озера Кольгмасъяур и осмотрели их. Стали известны номера двигателей и экипаж самолета Пе-2. Появились фотографии на сайте WW2. И лично мне оставалось только свести все к общему знаменателю.

По архивным данным ЦАМО самолет не вернулся с боевого задания. Полет был разведывательный, одиночный. И где упал – упоминаний нет.

Но по материалам финского военного архива SPK arkisto выяснилось, что финны все-таки были на месте падения самолета через три дня – 15 августа 1942 года, зафиксировали три обгорелых трупа и четыре неразорвавшиеся бомбы по 100 кг. Эти бомбы стали дополнительным архивным подтверждением, что самолет наш, так как «икаровцы» тоже видели эти бомбы. И тут встал самый главный вопрос – где останки экипажа. Обычно финны забрасывали трупы летчиков мхом, не захоранивали и не вывозили их куда-то. Но могилы «икаровцы» не видели, и с высокой степенью вероятности можно было судить о том, что ребята лежат там до сих пор, если их останки, конечно, не растаскали дикие звери.

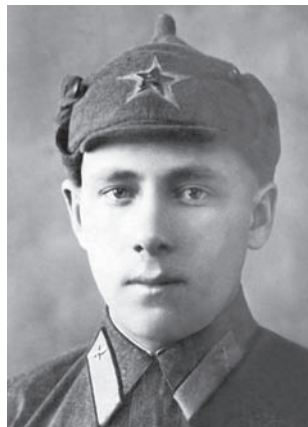
Эта история стала близка мне. Хотя иногда, глядя на себя со стороны, мне приходило на ум, что... ну... баловство это. Сколько лет прошло. Некоторым родственникам членов экипажа это не нужно – ребята просто банально не отвечают на письма. Даже для старшего поколения прошло уже много лет после войны, много лет бесцельного поиска родственников по архивам и учреждениям. Мне ведь он тоже дед двоюродный, для семьи вопрос уже давно закрыт. Не было у Алексея Николаевича ни жены, ни детей. Да и обращаясь к некоторым поисковым движениям от власти, я с удивлением для себя отметил, что все эти истории нужны им только для собственного пиара. Просил их о помощи и не получил. Лежат там эти ребята на камнях больше семидесяти лет, да и еще пролежат! Не пролежат! И уж точно забытыми не останутся. Это стало моим личным делом.

Но не все складывается так, как мы бы этого хотим. И наша история не имеет пока счастливого конца. Летчиков мы не нашли.

Сегодня я хочу рассказать историю о самолете. О людях, живших до нас и людях, живущих рядом с нами. Боевые события рассматриваются до конца августа 1942 года. Используются материалы, только подтвержденные исторически. То есть у меня есть все документы. Все, что спорно, не приводится. Расхождения в названиях населенных пунктов, орфографии – согласно документов.

Летчик.

ЕГОРОВ Алексей Николаевич родился в 1916



году. Точная дата неизвестна. Родовой дом находился в Уфе, где и была прописана его мама Елена Елизаровна, но место рождения почему-то село Енгальши Чишминского района Башкирской АССР. Окончил семь классов школы. 8 января 1937 года призван в армию Уфимским ГВК, Башкирская АССР,

Уфимский район. Член ВЛКСМ с 1938 года. 8 января 1939 года поступил курсантом в Ворошиловградскую военную авиашколу. 23 февраля 1939 года принял военную присягу. 30 июля 1940 года приказом НКО №03555 зачислен в 137-й скоростной бомбардировочный авиационный полк (стал Краснознаменным в 1940 году за отличие в советско-финской войне) на должность младшего летчика.

Командиры полка. Серебряков Н.Г. – 1939–1940 г.г.; полковник Удонин И.Д. с октября 1940 года по октябрь 1941 года; майор Спиридонов А.П. с октября 1941 года по январь 1942 года; Володин А.Н. с ноября 1941 – (?); подполковник Виноградов М.А. с января по ноябрь 1942 года; майор, подполковник Котов В.В. с ноября 1942 г. **Начальник штаба** – майор, подполковник Щиголь Д.И. с июня 1941 года по ноябрь 1942 года.

17 июня 1941 года приказом №029 по Северному фронту Егоров А.Н. назначен на должность командира звена в 137 СБАП. 22 июня 1941 года 137 СБАП базировался на аэродроме Африканда, имея в наличии 35 самолетов СБ. В середине июля 1941 года получил два самолета Пе-2. На 22 июня 1941 года полк в составе 1-й смешанной авиационной дивизии ВВС Северного фронта, с 15 февраля 1942 года в ВВС 14 армии (штаб в Ленинграде). 30 августа 1941 года полк летал на уничтожение живой силы и огневых точек противника. Самолет тов. Егорова был подбит ЗА и была повреждена плоскость, но, несмотря на это, задание было выполнено отлично. Самолет летчик довел на свой аэродром и произвел блестящую посадку – из наградного листа Егорова А.Н.

А вот те же события из других наградных листов. 30 августа 1941 года шесть СБ 137-го СБАП (известны вылетевшие: батальонный комиссар

Г.М.Лопатеев, младшие лейтенанты А.Н.Егоров, В.В.Макаров) трижды бомбили автоколонну противника юго-западнее Алакуртти. На самолете Егорова огнем ЗА пробита плоскость. Бомбардировщик совершил благополучную посадку на аэродроме Африканда. Экипаж командира звена младшего лейтенанта Алексея Николаевича Егорова не пострадал. 1 сентября 1941 года в течение дня четыре раза летал на разгром живой силы противника. Цель была сильно защищена ЗА. Каждый раз подходя к цели, враг пытался отогнать группу СБ огнем ЗА, тов. Егоров уверенно вывел свою машину на цель и сбросил бомбы на головы германских фашистов, за что тов. Егоров получил благодарность от командира наземных войск – из наградного листа Егорова А.Н.

В данном случае разговор идет об атаке транспорта в Алакуртти в составе шести экипажей с высоты 2500 метров.

Эти же события из других наградных листов. 1 сентября 1941 года шесть СБ 137-го СБАП (младшие лейтенанты А.Н.Егоров, В.В.Макаров) с высоты 2500 метров в трех вылетах бомбардировали автоколонны противника в районе Алакуртти и Вуориярви. В сентябре 1941 года из состава опытных летчиков и штурманов 137 СБАП был сформирован 608-й ближнебомбардировочный авиационный полк в составе ВВС 32 армии (14 армии), как войсковая часть непосредственного подчинения командованию фронта. Командир полка – майор Котов В.В. В действующей армии 608 БАП с 17.10.1941 года. 10 октября 1941 года группа летчиков Котова В.В. на ПС-84 отправилась за новой матчастью. 4 ноября – прибытие в Казань. С 1 ноября по 5 декабря 1941 года 137 СБАП переформировывался и пополнялся. 2 ноября 1941 года приказом №041(??) по Карельскому фронту Егоров А.Н. назначен на должность пилота 608 БАП. 27 января 1942 года, по воспоминаниям командира 118 ОДРАЭ Старикова Г.П., закончив переучивание на самолете Пе-2 и получив с завода самолеты, 608 полк из Казани улетел. Первая посадка была в Вологде, следующая 1 февраля – на прифронтовом аэродроме Обозерская. В Обозерскую с Африканды прибыл летный состав, оставшийся для ведения боевых действий на самолете СБ. В течение февраля и марта месяцев, летный состав, оставшийся на фронте, был переучен на самолете Пе-2 и весь летный состав полка в это же время отрабатывал бомбометание с горизонтального полета и пикирования. Закончив переучивание, полк вылетел на фронтовые аэродромы. Первая посадка совершена на аэродроме Колежма в 40 км восточнее Беломорска. Во второй половине апреля полк с аэродрома Колежма улетел. 9-10 февраля 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР №ГУК7/989/21924с на основании приказа №069 от 7 ноября 1941 года Военного совета Карельского фронта как наиболее отличившихся в

боях с немецкими захватчиками, за бои с германским фашизмом, за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество Егоров А.Н. был награжден орденом Красная Звезда. Из наградного листа: на фронте борьбы с германским фашизмом проявил мужество и отвагу по разгрому коммуникаций и живой силы противника. Имеет 27 боевых вылетов, из них после приказа НКО №0299 от 19.8.1941 г. имеет 11 боевых вылетов. Награда вручена. № ордена 23916. Дата вручения 29 декабря 1941 года. Место вручения Карельский фронт. Орденский документ №10995. Протокол №31.

10 февраля 1942 года приказом по 14 армии №041 Егорову А.Н. присвоено очередное воинское звание – лейтенант. 22 марта летчики на Карельском фронте, аэродром Колежма. 29 марта полк находился в резерве главного командования Карельского фронта. Из воспоминаний Мироненко Г.Т.: «...1 апреля 1942 года. Сегодня я дневал на аэродроме не один. А день был замечательный. Наши летали, много летали – целый день гудели моторы. И под этот общий шумок (учебных полетов) экипажи капитана Ивашкина и младшего лейтенанта Егорова сходили на боевое задание. Фотографировали результаты ночного бомбометания 20-го АП и аэродром на Тикиш-озере. Начало сделано!...».

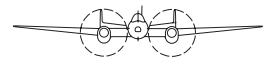
1 апреля 1942 года два Пе-2 608 БАП (капитан В.И.Ивашкин, младший лейтенант А.Н.Егоров) вылетали на фотографирование ночного бомбометания 20-го АП и аэродром Тикишозеро. 4 апреля полк перебазирован на аэродром Сегежа. 16 апреля полк перебазирован на аэродром Кица, разместились в совхозе Мурманский в бывшей школе.

23 апреля налет на аэродром Хибугтен (Норвегия) близ Киркинеса. Было две группы: скользящая и ударная с промежутком 18-20 минут. Из ударной группы возвратились все. Три машины привезли пробоины, и больше всех пострадала машина лейтенанта Егорова, но из строя не выведена.

Те же события из наградных листов.

23 апреля 1942 года рано утром три группы бомбардировщиков: шесть и девять Пе-2 из 608-го БАП (майор В.В.Котов, лейтенант Г.Ф.Масюков, майор М.С.Якунин, старший лейтенант А.М.Щетинин, лейтенанты В.Л.Маркелов, А.Н.Егоров) и восемь СБ из 80-го и 118-й ОДРАЭ (пять самолетов) (старший лейтенант А.С.Колесников) и 137-го полков (капитан Н.Т.Серебрянников) в сопровождении двадцати истребителей ЛаГГ-3 19-го ГИАП, Р-40 20-го ГИАП и «Харрикейнов» 760-го ИАП совершили почти одновременный налет на два немецких аэродрома Хейбуктен и Луостари. 25 апреля полк перелетел в Африканду. 17 июня полк перелетел в Кицу.

12 августа 1942 года (среда) не вернулся с боевого задания в районе Маятала. Донесение Управления ВВС Карельского фронта вх. 010623 от 7.09.1942



года. Согласно журнала боевых действий штаба ВВС 14 армии с 1.06. по 13.06.1942 года в 608 ббАП 12.08.1942 г. 1 самолетовылет. Пе-2 вел разведку войск противника по дорогам Маятало – Ивало. Самолет с задания не вернулся. Очевидно, сбит в воздушном бою, летчик лейтенант Егоров, штурман лейтенант Трифонов, стрелок-радист сержант Елисеенко. Еще 1 самолетовылет другого Пе-2 на разведку дороги Маятало – Ивало, отказ пулемета БС и возврат. И еще 1 самолетовылет Пе-2 на разведку дорог Талви-кюля и аэрофотографирование войска противника в районе Зап. Лутто и бомбардировал Талви-кюля.

18 августа 1942 года приказом по Карельскому фронту №053 присвоено очередное воинское звание – старший лейтенант. 19 декабря 1942 года вышел приказ №070 командира 137 КББАП майора Котова о списании нескольких самолетов Пе-2 с учета, в том числе и №4/11, как «не вернувшихся с боевого задания и на своей территории не обнаруженных». Матчасть 608 ББАП передали в 137 КББАП. 30 декабря 1942 года приказом ГУКа №01357 исключен из списка КА как пропавший без вести. Сам 608 ББАП с июля по ноябрь 1942 года в составе 19 армии. 28 ноября расформирован. 19 армия в действующей армии с 4 апреля по 20 ноября 1942 года в составе Карельского фронта.

В 1947–48 годах по рассказам родственников к ним пришли сослуживцы Егорова А.Н. и отдали «большую сумму денег, ордена и медали», так как до 1947-го государство доплачивало орденосцам.

Экипаж.

- **ЕГОРОВ Алексей Николаевич**, лейтенант, пилот. Уроженец: Башкирская АССР, Чишминский район, с.Енгальш, 1916 г.р., беспартийный. Призван Уфимский РВК, г.Уфа, 1937г. Мать Егорова Елена Елизаровна, Башкирская АССР, г. Уфа, ул. Усольская, дом №24.

- **ТРИФОНОВ Михаил Мартьянович**, лейтенант, стрелок-бомбардир.

Уроженец: Белорусская ССР, г.Жлобин, 1921 г.р., кандидат ВКП(б) с 1941 года, кандидатская карточка № 3476070. Призван Жлобинским РВК, г.Жлобин, 1939 года. Мать Трифонова Секлетя Исаевна, г.Вилейко, ул.Октябрьская, д.№25.

- **ЕЛИСЕЕНКОВ Яков Андреевич**, старший сержант, воздушный стрелок-радист. Уроженец: Смоленская обл., Спас-Деменский район, село Орефино, 1919 г.р., член ВЛКСМ с 1936 г., комсомольский билет № 4082446. Призван Кизеловский РВК Молотовской области, 1940 г. Мать Елисеенкова Евдокия Семеновна, Смоленская обл., Спас-Деменский район, с.Орефино.

12.08.1942 г. экипаж не вернулся с боевого задания. Район Маятало. Причины и последствия неизвестны – формулировка из именного списка безвозвратных потерь начальствующего и рядового состава частей ВВС Карельского фронта за период с 15 августа по 31 августа 1942 года для каждого члена экипажа.

Из наградного листа на Елисеенкова Я.А.: участвуя в Отечественной войне с 22 июня 1941 г., в должности воздушного стрелка-радиста сделал 27 успешно выполненных боевых вылетов, из них после приказа НКО №0299 15 успешно выполненных боевых вылетов. 31.03.1942 г. участвовал в бомбардировании аэродрома Алакуртти. При бомбардировании самолет на котором был тов. Елисеенков был атакован пятью истребителями противника. Мужественный воздушный стрелок не дрогнул перед опасностью, поливая прицельным свинцовым огнем стервятников, в результате им был сбит один истребитель противника, что подтверждено наземными войсками 19 Армии. 06.06.1942 г., участвовал в бомбардировании аэродрома Хебугтен. Самолет, на котором был тов. Елисеенков, атаковали два истребителя противника, но умелым ведением огня он не допустил стервятников на прицельную дистанцию. На обратном пути к своему аэродрому, в районе Сальмиярви, идя на небольшой высоте, были обстреляны зенитным, пулеметным и артиллерийским огнем. Тов. Елисеенков огнем своих пулеметов поливал вражеские огневые точки. 22.03.1942 г. участвовал в выполнении боевого задания по бомбардированию переднего края обороны противника в районе Кестеньга. Группа наших бомбардировщиков была встречена сильным огнем зенитной артиллерии. В этот вылет огнем своих пулеметов тов. Елисеенков заставил замолчать одну из огневых точек противника, за что командование полка объявило ему благодарность. Награжден орденом Красная Звезда.

Здесь заканчивается история летчика и начинается растянувшаяся на десятилетия история самолета. История его поиска.

Самолет.

Самолет Пе-2ФТ (фронтовое требование, хотя по советским документам такой аббревиатуры не было – просто номер серии) с заменой курсового и подфюзеляжных ШКАСов на УБ. Самолет изготовлен в ноябре 1941 года – присутствует надпись на внутренней поверхности хвостовой части самолета. Поступил в 608 ББАП в период с 8 по 20 января 1942 года и первоначально был на лыжном шасси. Но согласно воспоминаниям Леонида Леонидовича Селякова Пе-2ФТ с заменой ШКАСов на УБ пошли только от 28 февраля 1942 года. Делаем вывод о переоборудовании самолета на фронте. Пе-2 № 4/11 (числитель – номер самолета, знаменатель – номер заводской серии) с моторами М-105 мощностью 1100 л.с., 12 цилиндров (ресурс 100 моточасов)

№ 125-199 и № 125-241. Изготовлен на заводе № 22 в г.Казань (эвакуированный). На киле самолета два номера 1103 и 4/11, что позволяет сделать вывод – самолет либо после ремонта, либо № 1103 потерпел аварию и с него установили какие-то детали, например, килевую шайбу. Узлы самолета не имеют одного основного номера «11п04», соответственно делаем вывод о сборной конструкции.

Вооружение. 1 – ШКАС, 1 – УБ (правый передний найден на месте падения), оборонительное: 1 – ШКАС (у штурмана), 1 – УБ (подфюзеляжная точка), 1 – переносной ШКАС в бортовой шаровой установке (у стрелка-радиста найден шаровой шарнир на месте падения). С 22 серии стоят двигатели М-105РА с ВИШ-61Б. Самолет до 40-й серии, так как в хвостовой части вертикально стоят шесть кислородных баллонов. Потом ставили три. Дальность 1200 км. Потолок 8800 м. Нормальная бомбовая нагрузка 600 кг плюс на внешней 400 кг на каплевидных выступах под крылом (максимальная 1000 кг). Скорость 530 км/ч на высоте 5000 м, у земли – 452 км/ч. Взлетная масса 7536 кг, пустого – 5950 кг, максимальная – 8500 кг. 11 топливных баков, 1086 литров.

Противник. До начала 1942 года 5-й Воздушный флот люфтваффе. Затем все истребительные подразделения 5-го Воздушного флота люфтваффе были объединены в 5-ю истребительную эскадру JG5 Eismeer (Полярное море). Вооружение Bf 109, FW 190. К началу лета 1942 года – Bf 109 F-4. Базирование – аэродром Луостари.

Горно-стрелковый корпус «Норвегия» (после 10 ноября 1942 года – 19 горно-стрелковый корпус).

20-я горная армия (до 22 июня 1942 г. – армия «Лапландия»).

56-й полк воздушного оповещения (Luftnachrichten-Regiment 56). Его подразделения – роты управления полетами Flugmelde-Leit-Kompanie. Его оборудование – радары «Wurzburg-Riese» 6 шт., по паре на аэродромы «Петсамо» в Луостари (Pavian), «Салмиярви» (Stiglitz) и «Наутси» (Nashorn). В «Петсамо» дополнительно радар «Freya».

Отдельный егерский (пограничный) отряд Арми Пеннанена (Erillinen Osasto Pennanen – Er.Os.P.).

Две стрелковые роты, пулеметная рота, минометный взвод. Располагались: одна рота севернее реки Лутто, другая южнее. В лагере Атслем штатно была закреплена первая рота 136-го полка 2-й горной дивизии Вермахта.

День 12 августа 1942 года.

Попробуем восстановить эту дату возможно точно по разным источникам. По донесениям – журналам боевых действий ВВС 14-й армии Карельского фронта в день 12 августа 1942 года потерял один самолет бомбардировочных полков. А именно Пе-2 608 ББАП.

608 ББАП базировался 12 августа 1942 года на аэродроме Кица. В этот день зафиксировано два

самолето-вылета на разведку дороги Маятало – Ивало и один на разведку дороги Талвикюля. Первый Пе-2 вернулся на аэродром из-за отказа пулемета БС. Задание по разведке дороги Маятало – Ивало не выполнено. Второй самолет Пе-2 летчика Егорова вылетел также на разведку дороги Маятало – Ивало. Одиночный разведывательный полет. Разница во времени не известна.

Тут немного о районе Маятало – Наутси. Для прикрытия строящейся в то время ГЭС в Янискоски ПВО Наутси (позывной Насхорн) имело два радара Вюрцбург, управляющих огнем батареей 88 мм орудий. В Маятало находился штаб 163 пехотной дивизии Вермахта (боевая группа Рубеля).

Журнал боевых действий разделяет понятия населенных пунктов: Наутси, Маятало, Сальмиярви. Маятало иногда рассматривается как площадка или аэродром. Присутствует запись: обстреляны из района Маятало огнем ЗА. Начинаем переводить дневники Er.Os.P (пограничного отдельного отряда Пеннанена) с вставками из журнала боевых действий ВВС 14-й армии Карельского фронта.

12.08.1942 г.

13.00-15.00 Обстрел воздушной цели.

16.30 Бомбардировка 2-х вражеских самолетов. Дублирует сл. сообщение в 17.00.

17.00 Доклад «Сосны» (позывной KV) бомбардировка Суоникюля (это район базового лагеря Пеннанена, рота 2-й горной дивизии Вермахта тоже тогда базировалась в Суоникюля), разрыв 2-х бомб. Летящий самолет на большой высоте. «Можжевельник» (позывной KV) видел два самолета. Производил бомбардировку вероятно второй самолет Пе-2 608 ББАП, летавший на разведку Талвикюля. (Талвикюля и Суоникюля в принципе одно и то же место. Суоникюля – деревня, специально построенная для колтов (лопарей), ранее проживавших на территории СССР). Идентификация самолетов неясна, так как оба самолета летели приблизительно по одному курсу. С большой долей вероятности не наши, так как на месте падения самолета Егорова А.Н. найдены четыре бомбы по 100 кг, да и цель его была дальше. KV – обозначение финских полевых застав.

17.05 «Паспорт» (позывной KV) обнаружил пожар в двух направлениях.

17.10 Получил приказ командования ККК (пулеметной роты) отправить одного офицера, прапорщика Тансканена и 10 солдат гасить лесной и ландшафтный пожар в Ноллешвааран (район падения самолета Егорова А.Н.).

21.00 Доклад с Куккесярви прапорщик Миккола с отрядом отправляется оттуда в 20.00 в сторону Астолоярви.

21.05 Отправились младший сержант Келка + 1 солдат с приказом прапорщику Миккола вернуться в Паюнен, так как у него еще должен быть сухпай на 2 дня.



21.15 Погода ясная +16.

13.08.1942 г.

00.30 Вернулся мл. сержант Келкка.

08.30 Приказал ст. лейтенанту Паюлле отправить группу обследовать пожар в Ниинваара, прапорщик Миккола получил разрешение возвращаться в Астолоярви.

11.50 Погода пасмурная +20.

16.00 Доложили в сторону Койвуваара (пункт севернее Суоникюля) 12.08 в 20.00 о сбитом русском самолете 12.08 в 17.30.

16.05 Приказал «Рябине» отправиться обследовать место падения самолета, забрать оружие и бумаги.

14.08.1942 г.

09.45 Приказал лейтенанту Кильяндеру отправить 2+6 человек искать сбитый под Ноллениваара русский самолет.

12.00 Отправились ст. лейтенант Пеннанен в Таллунтаваара.

21.15 Приказал группе Пихлая «Рябине» выдвигаться и дал 6 человек на поиски самолета в районе Колгмасыур.

21.20 Приказал дозору Куккесярви отправить группу из 4-х человек искать самолет в южной части Пиетаняурярви.

15.08.1942г.

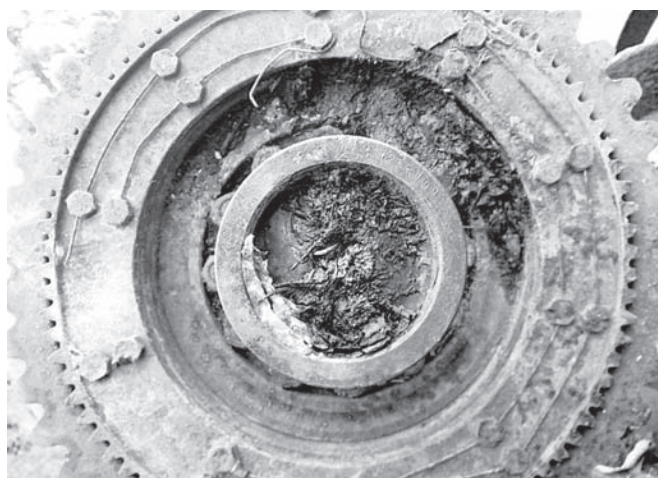
Одна группа обнаружила на южном берегу Кольгмасыура полностью сгоревший русский бомбардировщик (еще горевший?). Из экипажа три обугленных тела и 4 штуки вероятно 100 кг неразорвавшихся авиабомб. Самолет был сбит незаметно приблизившимся (?) немецким истребителем предположительно 12.8 после полудня. Ситуация изучается (?). Погода облачно, +18.

Интересная особенность. По финским дневникам советские самолеты часто сбрасывают бомбы в лес. Финны утверждают – зажигательные. Нельзя это утверждать, но регулярно возникают лесные пожары. У финнов есть даже специальные пожарные команды для тушения и пожарные вышки. В первые дни августа на передовой у финнов выступил развлекательный ансамбль Лео Ляхтеенмяки.

Попробуем проверить версию финнов, что самолет Егорова А.Н. сбил истребитель.

Смотрим на заявленные победы летчиков люфтваффе за 12.08.1942 г. Гауптман Гюнтер Шольц из Stab III/JG5 МиГ-1 в 14.30 (15.30 по Москве) на высоте 4000 м квадрат PQ 36 Ost/ 29 12. Место находится к северу от сопки Горелая Тарига и к западу от озера Пяйвеярв – довольно далеко от места падения Пе-2. Да и сложно эти два самолета спутать. Вероятнее он подбил ЛаГГ-3 20 ИАП ВВС СФ. Капитан Крылов ранен, самолет вернулся на аэродром. Вторая – Хартвейн в 14.28 (берлин.) южнее Колы заявил «Харрикейн». Немецкие данные неполные в связи с утратой некоторых документов.

Смотрим на заявленные победы финнов.



Найденные фрагменты самолета лейтенанта Егорова А.Н.



Памятный знак на месте падения.
Чернышев В.В., Чернышев В.П., Егоров О. (слева направо).



Обломки бомбардировщика Пе-2.

08.40-10.00 в районе Линдозера (Сегежский район, разъезд Шпаловой) юликерсантти Матти Лейнонен на MS-619 из Le.Lv.28 один «Харрикейн». Да и ареал обитания финнов был от Сегежи и южнее. Советские заявки (рассматриваем версию ошибки) три «Кобры» 19-го ГИАП заявили о сбитии Вф 109 к западу от поселка Мурмаши. Журналы наших ВНОСов очень расплывчатые и неточные, хотя самолет Егорова А.Н. упал недалеко от линии фронта разграничения.

Экспедиция 2015 года

Добирались мы до самолета два дня. Десятки килограммов на себе, десятки километров по воде и не меньше по болотам и тайге. Командир «Икара» Владимир Чернышев, а по совместительству и командир нашей экспедиции, сделал этот путь для себя в два раза длиннее, возвращаясь за оставшимися от очередного перехода вещами. И вот мы на месте, в районе т.н. Погодинских озер. В первый же день самолет начал открывать тайны дня 12 августа 1942 года.

Что найдено на месте. Сам самолет лежит в направлении строго на восток. В направлении ближайшего Погодинского озера. Развалился от удара об землю. Достаточно компактно, части фюзеляжа не более метра друг от друга. Мелкие детали разбросаны взрывом. Двигатели и бензобаки в десятках метров от фюзеляжа по направлению на северо-восток. Бомбы рядом с фюзеляжем в 10 метрах на юго-запад. Части фотоаппарата АФА-Б самолета. 4 бомбы по 100 кг. Курсовой УБ с загнутым стволом. Шасси не было выпущено, судя по сохранившейся опоре, но задний дутик выпущен. Или его достали из ниши позже. Шасси выпускал штурман – убит в воздухе? Или шасси не выпускали намеренно, тянули до озера? Много разорвавшихся при падении и пожаре боеприпасов, 7.62 и 12.7мм. Но патронные ящики пустые, а ведь самолет горел. Нет стреляных гильз. Ключевой момент. Детали парашютной и привязной систем пилота, а парашютная система у пилота своя особенная (у летчика – парашют летчика, ПЛ, у штурмана – парашют наблюдателя, ПН), найдены на месте кабины. Там же и осколки наручного компаса (был только у летчика?). Разорвавшиеся патроны от нагана найдены на месте стрелка-радиста. Все эти вещи были на людях (патроны в карманах). Вывод: экипаж в момент падения был в самолете на штатных местах. Там же и горели. Самолет весь в отверстиях от пуль. Входные отверстия спереди, сзади, снизу и даже сверху. Вероятнее всего был пойман истребителем и сбит. И самое главное свидетельство – направленное горение на одной из плоскостей. Пламя сдувало назад. Самолет горел в воздухе.

Выводы. Из всего вышесказанного понимаем, что с большой долей вероятности самолет был неожиданно обстрелян истребителем противника. На крыле самолета на месте падения видим следы



горения в воздухе – поток сдувал огонь по плоскости. Самолет горел в воздухе. Но пилот боролся за жизнь самолета до конца и пытался его посадить. На земле самолет лежит компактно, как при заходе на посадку. Никак не вертикальный удар. Да и найденные винты загнуты – крутились до конца. Финскую версию о пулеметном обстреле самолета 12.08.1942 г. с Суоникюля (Окса) не рассматриваем. Так как высота полета была больше 2500 метров. Погода по докладам ВНОС в тот день была «хорошей и благоприятствовала полетам вражеской авиации». Ошибка пилота и просто авария от удара об сопку исключены. Пилот был достаточно опытный. По наличию бомб на месте падения можно сделать вывод, что самолет был сбит по дороге на задание. Да и восточнее места падения не было никаких запасных целей достойных внимания, если допустить обратную дорогу и наличие бомб на борту. Это была уже зона ответственности восточных постов пограничников Пеннанена. На Пе-2 сброс бомб мог дублировать пилот и почему они оба, штурман и пилот не сделали этого – вопрос. На месте падения самолета установлен памятный знак.

Итоги работы. Двигатель М-105 № 125-241 находится в музее в Воронеже. Второй – у «Икара». Остатки отдельных частей находятся в п.Заозерск на складах поискового отряда «Икар». Вероятно будут донорами восстанавливаемого Пе-2 в Москве у Олега Лейко для заводского музея «УралЭлектроМедь» в г.Пышма. Родственники Елисеенкова Якова Андреевича проживают в г.Санкт-Петербург. О результатах поиска им сообщили. Родственников Трифонова Михаила Мартыновича найти не удалось.

Эпилог. Эпиграфом этого очерка стали слова русского полководца А.В.Суворова: война закончена, когда похоронен последний солдат. Я думаю, смысл этой фразы должен стать главным в поисковом движении, захоронении останков солдат и офицеров. Именно поисковики заканчивают эту войну, до сих пор идущую в наших головах и обществе, когда восстанавливают события, память и приносят покой людям, десятилетиями ищущим своих родственников. Многие умирают, так и не закончив поиски своих родных и не найдя покоя. Мне вот тоже в процессе поисков пришлось встретиться с официозом, безнравственностью и отказом в помощи. Одна фраза, сказанная моим родственникам в Уфе, чего стоит: К 70-летию (чего?) самолет будет поднят из болота (есть ли оно?) и будет установлена табличка (где?). По-моему мнению, это еще один выстрел в наше общество.

Для многих прошедшая война – святая. А ведь они оказались правы – табличка-знак в память о героях была установлена! Мне кажется, все истории поиска должны иметь похожее окончание – счастливое и в чем-то завершенное. Для Вечной памяти людей, отдавших жизнь ради нашей земли, ради нашей Родины.



Фотографии 1982 года, сделанные поисковой группой казанского авиазавода на месте падения самолета.



Фотографии из экспедиции 1982 года.

Я благодарю всех, помогавших мне. Семью Чернышевых – Валерия Петровича и Владимира Валерьевича, отца и сына. За организацию и прекрасное осуществление экспедиции к месту падения самолета. Это их поисковый отряд «Икар» выдержал удар недобросовестных людей, это с их решающей помощью будет захоронен экипаж самолета. Я все-таки надеюсь. Стурова Виктора Владимировича (среди своих Лопарь) – охотника, следопыта за обеспечение экспедиции. Участников форума «Блокгауз» за большую, во многом решающую помощь в понимании процессов, происходивших в Заполярье. Это: Зверев Юрий Иванович (особая благодарность), dad67, tuarg, rogi, koree4ka, факил, LSA, hellcat. Участникам форума «Финляндия по-русски» (russian.fi) за участие, человечность и бескорыстную помощь: Petter, tiskari, Otmorozok, Вова fenix. Участнику форума avtotravel.com: EUFI. Ресурсам: ЦАМО РФ, Подвиг народа, ОБД Мемориал, Авиационной энциклопедии «Уголок Неба», Wikipedia, Allaces.ru, sk16.ru, ww2.ru, ajerodromkolezhma.ru, warheroes.ru, ke.culture51.ru, airpages.ru, airwar.ru, parnasse.ru. Семье Кононовых (Юрий, Елена, Иван), Бондареву Олегу. Приношу извинения тем, чье имя не упомянул. Помогало очень много людей. Использовались военные дневники командира пограничного отряда Арми Пеннанена в финском военном архиве SPK arkisto (СотаПяйвиКурьят аркисто). Материал очерка можно рассматривать как базовый для дальнейшего поиска и установления истины всем желающим...».

Из вышеприведенного очерка становится понятно, что останки экипажа погибшего самолета пока так и не удалось обнаружить. Но внук лейтенанта А.Н.Егорова – Олег Егоров – вместе с Валерием и Владимиром Чернышевыми в очередной раз собираются на место падения самолета, чтобы найти останки экипажа.

* * *

В январе–феврале 2019 года эта история получила неожиданное продолжение.

В архиве музея казанского авиационного завода (в годы войны – завод № 22) нам удалось найти некоторые отчеты поисковой группы, которая была создана на заводе в 80-е годы прошлого столетия. Тогда казанские авиастроители тоже задумывались о том, что необходимо восстановить для истории Казани и Татарстана хоть один образец военного самолета Пе-2.

Судя по документам, заводские поисковики предприняли ряд экспедиций на места падений самолетов Пе-2, где надеялись найти более-менее целые фрагменты, которые можно было бы использовать для восстановления.

Так вот, один из отчетов рассказывал об экспедиции 1982 года на Кольский полуостров, в Мурманскую область.



«...Отчет поисковой группы о собранной информации по изделию Пе-2.

В поселок Приречный прибыли 29.07.82 г.

В поисках самолета Пе-2 помогли:

1. Лаптев Виктор Борисович – начальник горно-спасательного взвода. Он знает местонахождение самолета, к которому мы ходили.

2. Бодин Владимир – рабочий шахты (п.Приречный, ул.Горняков). Он водил нас к самолету. Знает еще 2-3 места, где лежат самолеты, но под водой. Марку их назвать не может.

3. Панев Николай – рабочий шахты. Ходил с нами к Пе-2. На озере Океан (местное название) также под водой видел самолет. Марку назвать не может.

4. Большаков Феликс Яковлевич – начальник шахты. Дополнительной информации не дал.

5. Беседовали со многими местными жителями – рыбаками, охотниками. Большинство из них также знают местонахождение неизвестных им по типу остатков самолетов.

6. Минц Михаил Вениаминович – начальник геологоразведывательной партии «Аэрогеология». Занимается аэрофотосъемкой Кольского полуострова. Видели на полуострове много самолетов. Типы самолетов назвать не могут.

Проезжая через Мурманск, заходили там в мурманский летный отряд. Командир ЛЮ – Никитичев. Разговаривали с Головенковым – начальником штаба ЛЮ. Посоветовал зайти в Мурманский музей. В музей ввиду нехватки времени не зашли. Сам Головенков дополнительной информации нам не дал.

В городке Сафоново встречались с полковником Бондаренко Владленом Алексеевичем. Создает музей самолетов ВОВ. В коллекции нет Пе-2. Давно ищет. Знает про самолет, к которому мы ходили и также знает еще две точки, где лежат остатки от самолета Пе-2. Собирается собрать все остатки и попытается сделать один самолет Пе-2 из них. Предлагал Ил-2 и СБ. Имеет карту, на которой отмечены точки, где лежат самолеты.

Состояние самолета Пе-2.

Самолет лежит у озера в метрах 150-200 от берега. По его состоянию можно предположить, что при падении произошел взрыв топливных баков. Шасси самолета находятся в положении «на выпуск». Это видно из хорошо сохранившейся задней стойки. Основные стойки серьезно повреждены. Общее состояние самолета неудовлетворительное. Фактически осталась 1/3 часть фюзеляжа (задняя). Сохранился также правый стабилизатор с рулем направления. Левого стабилизатора нет. Эти части самолета ремонтпригодные. Все остальное рассеяно по сопке в радиусе 50-100 метров. Среди этих обломков заслуживают внимание некоторые элементы конструкции, такие как: находящийся в удовлетворительном состоянии элерон от левого стабилизатора, лежащий метрах в 20-30 от места



Боец поискового отряда «Петсамо» Альберт Ничипорук.

падения, руль направления (лев), воздушные и кислородные баллоны, 6 авиабомб, 4 пулемета.

Крыльев фактически нет. Сохранилась небольшая часть правого крыла, но состояние крайне плохое. Оно представляет собой часть каркаса (габариты примерно 1500x1000x500) с весьма поврежденной обшивкой. Состояние левого крыла еще хуже – его практически нет, лишь по изогнутым лонжеронам, изуродованной стойке шасси и по кускам обшивки можно предположить, что эти обломки были когда-то крылом.

Сохранились, но сильно погнуты лопасти, воздушные винты. Заслуживают внимания двигатели самолета. Лежат они метрах в 50-80 от него и метрах в 25-30 друг от друга. Серьезных повреждений нет ни на одном из двигателей, довести их до соответствующего вида не составит большого труда. Повреждения их состоят в том, что кое-где повреждены топливные масляные трубопроводы, нет свечей, налет коррозии, но не большой, ну а в целом двигатели в хорошем состоянии.

В результате взрыва возник пожар (вся растительность вокруг самолета относительно молодая) поэтому неметаллических частей не осталось, встречаются слитки расплавленного металла.

Поисковая группа в составе: Иванова В. (цех 8), Ипполитова (цех 25), Сабурова А. (цех 7)...».

** * **

Ознакомившись с этим отчетом, мы, конечно, не знали, где точно находилось место падения самолета, и какие работы проводились там дальше. Поэтому я написал письмо нашему коллеге и другу из города Заполярный Альберту Ничипоруку. Альберт очень давно занимается изучением истории военной авиации на Севере, он поисковик отряда «Петсамо». За эти годы им лично и членами отряда найдены уже десятки самолетов, погибших в годы Великой Отечественной войны под Мурманском. Благодаря чему удалось вернуть из забвения имена членов их экипажей.

Так вот, я отправил отчет 1982 года Альберту и буквально через несколько часов получил ответ.

Оказалось, что он знает о каком самолете идет речь и сам был на этом месте!

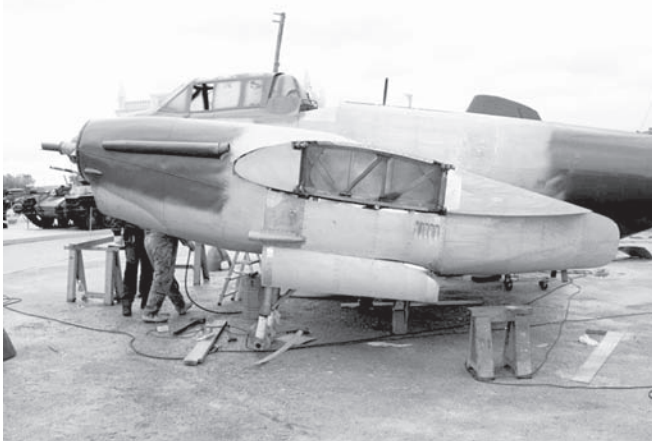
«...Я знаю этот самолет, был там в 2011 году летом. Это Пе-2 № 4/11 из 608-й ББАП, потеря 12 августа 1942 года. Олег Егоров – внук летчика, был на месте падения, установили там памятную доску. Водили его туда отец и сын Чернышевы.

Илья, рад, что моя информация пригодилась. По самолету в озере Океан не знаю. А вот как мне пригодился этот отчет! Человек по фамилии Бодин, который водил группу к самолету, это отец моих коллег по работе, братьев Олега и Сергея Бодиных. Парни давно рассказывали, что отец нашел в лесу наш самолет с останками летчиков. Ходил он тогда в военкомат, куда-то еще. Короче, везде его отфутболили. Не стали тогда заниматься. Он и похоронил недалеко от места падения останки. Я не знал, что за самолет нашел тогда этот человек. Сам он давно уже умер, спросить не у кого. После прочтения этого отчета стало ясно, что речь про Пе-2 Егорова. Дело в том, что на месте падения останков экипажа не нашли вообще, их там нет. Понятно теперь, что старый Бодин похоронил их рядом с местом падения. Олег Егоров хочет еще раз приехать на место гибели деда, уже с конкретной целью – искать место захоронения останков...» – так писал Альберт Ничипорук в нашей с ним переписке.

С Альбертом мы общались 11 февраля 2019 года, а уже 20 февраля в составе очередной экспедиции (о которой расскажем позже) были на озере Среднее Ваенгское под Мурманском и в полевой палатке общались с В.П.Чернышевым.

Я рассказал Валерию Петровичу, что на казанском авиазаводе сохранился отчет экспедиции 1982 года, оказавшийся с места гибели самолета лейтенанта Егорова. Это известие его очень взволновало, так как уже несколько лет они вместе с сыном Володей ищут останки погибшего экипажа. Уже через минуту я разговаривал по телефону с Олегом Егоровым, внуком командира экипажа самолета, и пересказывал содержание отчета.

По возвращении из экспедиции я переправил сканированные листы отчета Чернышевым и Олегу Егорову. Думаю, что эти документы и рассказ Владимира Бодина о том, что останки были им захоронены рядом с местом падения самолета, послужат хорошим подспорьем в очередной поисковой экспедиции. Не исключено, что в этой экспедиции примут участие и поисковики из Татарстана...



Отреставрированный бомбардировщик Пе-2 в г.Пышма, в котором использованы фрагменты самолета лейтенанта Егорова А.Н.



Место падения Пе-2 в районе ст. Фруктовая Луховицкого района Московской области

На месте падения этого самолета Пе-2 нам удалось поработать благодаря договоренности с поисковиками из коломенского отряда «Надежда» Алексеем Гуськовым и Сергеем Катковым. Они вычислили это место несколько лет назад по подсказке местного населения. Согласно историям, рассказанным очевидцами падения самолета, здесь погибли два летчика. Но в настоящее время никто не знал имен погибших и где они могут быть захоронены.

Вот как об этом вспоминал Алексей Гуськов, руководитель коломенского поискового отряда «Надежда»: «...Пять или шесть лет назад от случайного знакомого услышал легенду про упавший самолет на берегу Оки, в районе поселка Белоомут, с примерным описанием места. Выехав с товарищем в тот район, ничего не обнаружили. Разговорились с местными рыбаками. Рыбаки горячо отрицали наличие места падения самолета: «всю жизнь тут ловим, мы бы знали». Но один из них все-таки вспомнил, что на уроках в школе говорили про упавший на станции Фруктовая во время войны самолет, но произошло это на другом берегу Оки.

Встреча прошла в выходные, а в понедельник я позвонил в упомянутую школу. Секретарь позвала к



Командир отряда «Надежда» (г. Коломна) Алексей Гуськов.

телефону учительницу истории, та передала трубку другому учителю истории, и он (к сожалению, не помню его имени – контакт потерял вместе с телефоном) согласился показать место падения и рассказать, все что знает.

В ближайшие выходные наша встреча состоялась. Учитель привел нас на место падения и рассказал «легенду о самолете». Катастрофа произошла «...не в начале войны, война уже шла, погибли ДВА летчика, их тела увезли на телеге. Куда увезли, неизвестно...».

В первые же выезды коломенских поисковиков были сделаны неожиданные находки. При обследовании места падения были обнаружены фрагментированные человеческие останки погибших летчиков. К сожалению, самолет упал недалеко от населенного пункта, прямо на берегу реки Оки, где часто бывают рыбаки. Должно быть поэтому основные обломки самолета были вывезены с места падения сразу же после войны, а за последующие десятилетия растаскивались местным населением для различных хозяйственных нужд или сдачи в металлолом. Поэтому нам попадались лишь незначительные мелкие фрагменты самолета.

Но в один из выездов поисковикам «Надежды» повезло – удалось найти миноискателем небольшой обломок от двигателя М-105, на котором был продублирован заводской номер одного из моторов самолета. Но и тут, к сожалению, удача была омрачена – номер сохранился частично, читалась только начальная часть номера – «в13-5...».

К этому самолету в районе станции Фруктовая Луховицкого района Московской области мы иехали 30 июня 2017 года, возвращаясь после участия в семинаре-практикуме «Небо Родины», который проходил под Рязанью, где работали на месте падения самолета ДБ-3ф.

В этот раз от Республики Татарстан в поисковых работах принимали участие Илья Прокофьев, Ирина Ионенкова, Андрей Поляков, Николай Иванов.

Самолет упал на склоне высокого берега реки Оки. Обломки стали попадаться прямо на тропинке, которая идет вдоль берега. Мы смогли поработать



Управляющий делами РОМО «Объединение «Отечество» РТ Прокофьев И.Г. в ходе семинара «Небо Родины» рассказывает о проводимой работе спецпредставителю Президента РФ Иванову С.Б. и губернатору Рязанской области Любимову Н.В. Июль 2017 г.

несколько часов, и за это время нашли различные фрагменты от приборов, остекления кабины, часть брони от кресла пилота, гильзы от авиационных пулеметов БС и ШКАС 1941 года выпуска. Видно, что самолет горел после падения, так как был найден большой расплавленный фрагмент авиационного дюрала, в который вплавились с десятков патронов от пулемета ШКАС 7,62 мм. Попадались небольшие фрагменты от моторов самолета. Но, к сожалению, найти каких-либо номерных деталей нам не удалось.

По мнению поисковиков, данная потеря самолета может относиться к ВВС Западного фронта и, скорее всего, произошла в период октября – декабря 1941 года, когда советские войска вели бои на Зарайском направлении, но по «легенде» самолет упал позд-

нее. В 13 километрах по прямой находился аэродром Григорьевское, где в 1941 году базировались бомбардировщики. По крайней мере известно, что в конце октября – ноябре 1941 года там дислоцировались подразделения 57-й БАП, но на вооружении этого полка были самолеты СБ.

Занимающийся архивными исследованиями по выяснению обстоятельств гибели данного самолета Сергей Катков размышлял: «...анализируя установку двигателей с номером в13-5хх, надо отметить, что почти все такие моторы ставились на самолетах с 64-й по 66-ю серию, выпускаемых заводом № 22, начиная с сентября – октября 1941 года...».

Но нельзя исключать и другие даты гибели данного самолета. Так, буквально на другом берегу Оки, в годы войны находился авиационный полигон Белоомут. Например, в этом районе 5 ноября 1943 года в катастрофе разбился самолет Пе-2 из состава 35-го бомбардировочного авиационного полка, в результате которой погибли:

- летчик старший младший лейтенант Благов Анатолий Васильевич;
- штурман звена старший лейтенант Конев Василий Васильевич;
- штурман экипажа младший лейтенант Козубский Николай Петрович.

На месте падения Пе-2 у станции Фруктовая поисковиков еще ждет полевая работа, а также продолжатся архивные исследования обстоятельств гибели летчиков. Вполне возможно, что рано или поздно, мы назовем имена погибших членов экипажа и их останки обретут покой на воинском мемориале.



Работы на месте падения самолета.



Пе-2 у деревни Ожогоино Солнечногорского района Московской области

Возвращаясь из поисковой экспедиции в Республике Беларусь, 27 сентября 2017 года мы заехали на место падения самолета Пе-2 у деревни Ожогоино Солнечногорского района Московской области.

В работе экспедиции на территории Республики Беларусь принимали участие отряды «Разведка» из города Казани и «Татнефть-Поиск» из города Нижнекамска, входящие в Региональную общественную молодежную организацию «Объединение «Отечество» Республики Татарстан. Сроки проведения экспедиции были с 11 по 26 сентября 2017 года.

Белорусская экспедиция состояла из двух этапов. Первый прошел в Брестском районе Брестской области, где поисковики Татарстана работали совместно с военнослужащими 52-го отдельного специализированного поискового батальона Вооруженных Сил Республики Беларусь и брестским

поисковым отрядом «Возвращенные имена» (руководитель – Петр Николаевич Пицко). Работа велась в районе сел Медно – Берестье – Рогозна – Дубицы, где были обнаружены останки одного военнослужащего 34-го стрелкового полка 75-й стрелковой дивизии, погибшего в период 22–23 июня 1941 года. При погибшем был обнаружен подписанный котелок с инициалами «Д.П.П. 1915 г.р.». Кроме того, была проведена разведка предполагаемого места гибели военнослужащих Красной Армии, которые в первые дни войны попали в немецкую засаду в районе деревень Гута – Новосады – Новолесье. Это место находится вблизи границ трех стран: Беларуси, Украины и Польши.

Вторая часть экспедиции проходила в Крупском районе Минской области, где поисковиками Татарстана по согласованию с Управлением по увековечению памяти защитников Отечества и жертв войн Вооруженных Сил Республики Беларусь проводились мероприятия по проверке сведений о местах падений советских самолетов в период Великой Отечественной войны. Бесценную информацию, полученную от местных жителей, собрали и обработали историки-краеведы Крупского района Анатолий Иванович Радченко (село Денисовичи) и Василий



Миляуша Котенкова – командир отряда «Татнефть-Поиск».



Поисковики общаются с местными жителями.



Участники экспедиции в Республике Беларусь. Сентябрь 2017 года.

Васильевич Лопатин (агродорожок Докудово). В результате были обнаружены и обследованы места падений двух самолетов бомбардировщиков А-20 «Бостон» и истребителя Як-9, погибших в июне 1944 года, одного советского бомбардировщика Дб-3а, погибшего в июле 1941 года. Получены сведения о местах гибели еще четырех самолетов, работы на местах падений которых будут продолжены. В совместных поисковых работах принимали участие представители белорусской группы военной истории и археологии «Рубон» (г.Гродно, руководитель – Дмитрий Геннадьевич Киенко).

В этих работах поисковикам Татарстана оказали неоценимую помощь руководство ПАО «Татнефть», исполнительные комитеты Брестского района Брестской области и Крупского района Минской области, Ухвальский сельский совет депутатов и жители белорусских сел. Их отзывчивость и понимание важности такой работы очень способствовали поиску.

* * *

Но давайте вернемся в Солнечногорский район Московской области.

О том, чтобы поработать на месте падения самолета Пе-2 под Москвой, мы, конечно, заранее договорились с нашими друзьями из коломенского поискового отряда «Надежда». Сергей Катков (заместитель командира) не смог сам присутствовать на этом выезде, но связал нас с Владиславом Львовичем Басовым – человеком, который хорошо знает это место и заинтересован в нашей работе.

Фрагменты самолета Пе-2 были обнаружены при проведении подготовительных работ для строительства трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург еще несколько лет назад. На обломки наткнулся сотрудник компании ОАО «Зинвест» Илья Юрьевич Овсянников, когда разведывал пешком кратчайший маршрут для подвоза топлива для строительной техники. В это время его организация, которая выступала генеральным подрядчиком работ на строительстве трассы, проводила вырубку и переработку порубочных остатков, строительством временных дорог и водопропускных труб трассы. Оказалось, что Илья Юрьевич является также одним из добровольцев по поиску пропавших без вести людей из организации «Лиза Алерт». Поэтому находка заинтересовала его. Он связался и сообщил об этом поисковикам коломенского отряда «Надежда». Ребята несколько раз выезжали на это место, нашли старожилов, которые рассказали легенду об этом самолете, не раз обследовали район падения самолета, но найти номерные детали им так и не удалось.

И вот в сентябре 2017 года мы (Александр Коноплев и Илья Прокофьев) прибыли поздно ночью на заранее обговоренное место, переночевали в машине, а утром, сварив и выпив кофе с бутербродами, стали ждать нашего проводника Владислава Басова.

Обломки самолета находились прямо на опушке леса, западнее деревни Ожогоино. Было видно, что



Александр Коноплев на месте падения Пе-2 у д.Ожогоино.

основные обломки самолета были сданы в металлолом, наверное, сразу после войны. На месте остались хорошо сохранившаяся подмоторная рама со стойкой шасси, которые крепились к остаткам центроплана и лонжеронам крыла. В течение дня мы втроем смогли обследовать прилегающую территорию с помощью металлоискателей и пришли к выводу, что место, где сейчас находятся оставшиеся обломки самолета, и есть непосредственно место жесткой вынужденной посадки. Ранее московские поисковики предполагали, что сюда на опушку леса обломки самолета были притащены трактором с поля, когда его пахали под сельхозкультуры. Так рассказывал один из старожилов. Якобы осенью 1941 года на поле сел на вынужденную посадку подбитый двухмоторный самолет, а один из погибших членов экипажа был похоронен рядом. И остатки самолета были отбуксированы тракторами на край поля уже после войны, чтобы они не мешали пахать землю. Мы нашли много различных мелких фрагментов бомбардировщика рядом с остатками центроплана и лонжероном крыла, и это стало еще одним подтверждением, что именно здесь и приземлился самолет. А за послевоенное время, лес разросся и теперь обломки находились в лесочке.

Для нашего проекта «Крылья Татарстана» было решено использовать хорошо сохранившуюся подмоторную раму самолета. Оставалось ее отстыковать от стойки шасси. Этим мы и занимались весь остаток дня. Так как все эти конструкции больше 60 лет находились на поверхности, все стыковочные болты покрылись толстым слоем коррозии. Попытка их раскрутить не принесла результата. Хорошо, что мы заранее, еще утром, съездили к Владиславу Львовичу на дачный участок и взяли генератор, который позволил нам использовать «болгарку» (угловая шлифовальная машина). К сожалению, через час работы



наша старая «болгарка» разлетелась прямо в руках у Александра Коноплева. Пришлось срочно садиться за руль и ехать в ближайший строительный магазин за новой. Ехать пришлось километров 20. Я успел добраться до магазина прямо к его закрытию. Но «болгарок» в продаже не было. И удачно, что в магазине оставался его хозяин. Узнав, что нам срочно нужна угловая шлифовальная машина, он предложил мне ту, которой работники магазина уже пользовались. Выбирать не приходилось и, купив бэушную «болгарку», я бросился к машине и поехал обратно в лес. За время моего отсутствия Коноплев с помощью кувалды, зубила и «крепкого словца», смог выбить несколько болтов крепления шасси, которые успел еще немного подпилить «убитой» ранее «болгаркой».

Отсоединив конструкции подмоторной рамы и стойки шасси, мы смогли все это загрузить в нашу «ГАЗель» и уже в темноте отвезли генератор Владиславу Басову. В доме у Владислава Львовича мы, воспользовавшись гостеприимством хозяина, помылись и перекусили. К часу ночи тронулись в путь – в направлении города Казани.

Буквально через неделю от Сергея Каткова пришло письмо, в котором он рассказывал о ходе архивного исследования по этому самолету. Как вы уже поняли из вышесказанного, ни нам, ни московским коллегам найти номера самолета и моторов так и не удалось. Поэтому для установления обстоятельств гибели данного бомбардировщика и судеб его экипажа приходилось использовать только косвенные данные. По результатам обследования поисковики знали точное место, где сел на вынужденную посадку подбитый самолет. По рассказу местных жителей было известно, что это произошло поздней осенью 1941 года. Что при посадке (или ранее, еще в воздухе) погиб один из членов экипажа. По непроверенным данным (сомневались даже местные жители) погибший, якобы, был похоронен рядом с местом приземления самолета (по другим рассказам, тело погибшего увезли для захоронения в другое место). Вот от этих сведений и приходилось отталкиваться в работе с архивными документами.

Сергей Михайлович Катков уже очень давно занимается изучением истории применения авиации в боях на Западном фронте и поэтому накопил довольно объемный архив сведений, собранных на основе изучения архивных документов авиационных воинских формирований (полков, дивизий, ВВС фронта и Воздушной армии), принимавших участия в боях на этом направлении. Изучив оперативные сводки, донесения бомбардировочных авиационных полков, которые действовали в этом районе в конце 1941 – начале 1942 годов и имели на вооружении самолеты Пе-2, к данным обстоятельствам больше всех подходил следующий случай.

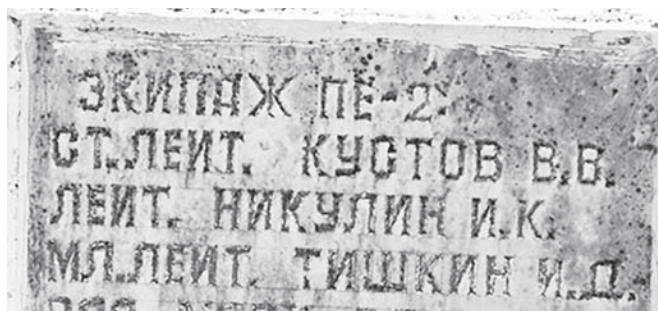
6 ноября 1941 года был подбит истребителями противника и совершил «жесткую» вынужденную посадку в районе д.Шапкино (8 км юго-западнее

Солнечногорска) самолет Пе-2 из состава 136-го бомбардировочного авиационного полка 46-й смешанной авиационной дивизии ВВС Западного фронта. Самолет оказался разбитым и не подлежал ремонту. Пилотировал самолет командир АЭ старший лейтенант Виктор Васильевич Кустов, штурманом был лейтенант Василий Трифонович Солдатенко, который в донесении значился убитым в воздухе. Имя воздушного стрелка-радиста самолета в донесениях не указывалось. В оперативной сводке было записано: «...радист выпрыгнул на парашюте в районе Солнечногорск. Место нахождения не известно...».

Указанная в оперативной сводке деревня Шапкино находилась как раз на противоположном краю поля, где поисковики и нашли обломки самолета. Получалось, что место, указанное в документах, на 100% совпало с местом обнаружения обломков.

136-й ББАП начало войны встретил в составе 19-й БАД Киевского особого военного округа. Самолеты СБ, Як-2 и Як-4, которыми был оснащен полк, базировались на аэродромах Белой Церкви и Нехворощь. После понесенных потерь, получив новые самолеты Пе-2 и обучив личный состав полетам на них, полк вошел в состав 46-й авиадивизии и принял участие в боях под Москвой.

• Летчик самолета старший лейтенант КУСТОВ Виктор Васильевич родился в 1907 году в деревне Луги Ленинградской области. Погиб спустя месяц 30 ноября 1941 года. Вместе с ним погибли стрелок-бомбардир лейтенант Иван Кузьмич Никулин и воздушный стрелок-радист младший лейтенант



Место захоронения экипажа старшего лейтенанта Кустова В.В. в д. Степаново Дмитровского района Московской обл.

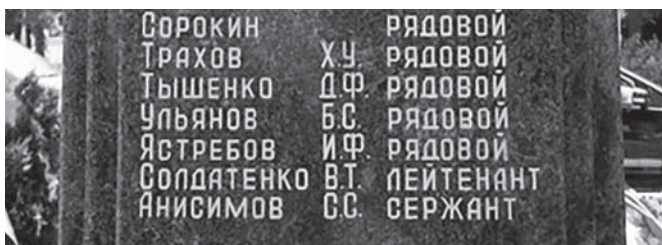
Иван Дмитриевич Тишкин. Их самолет упал в Парамоновский овраг у деревни Степаново Дмитровского района Московской области. Но найти их останки, установить имена и похоронить с отданием всех положенных почестей смогли лишь в мае 1985 года.

• Штурман авиационной эскадрильи лейтенант СОЛДАТЕНКО Василий Трифонович родился в 1912 году в селе Ново-Федоровка Пятихатского района Днепропетровской области. Семья проживала в Казахской ССР, Алма-Атинская область, Кугалинский район. Кадровый, на службу в РККА поступил в 1934 году. Участник советско-финской войны 1939–1940 гг., в составе 57-го СБАП на должности штурмана звена: «...За образцовое выполнение задания на фронте борьбы с финской белогвардейщиной награжден Орденом «Красное Знамя...» – так записано в документах.

В Обобщенном банке данных «Мемориал» представлены только два документа о судьбе В.Т.Солдатенко. Но даже эти документы неправильно указывают отчество погибшего и противоречат друг другу. Так в них указано:

«– помощник штурмана АЭ 136-го легкомобардировочного авиационного полка, лейтенант Солдатенко Василий Григорьевич, погиб 05 ноября 1941 года на Западном фронте.

– штурман АЭ 136-го ближнебомбардировочного авиационного полка, лейтенант Солдатенко Василий Трофимович. Уроженец: УССР, Днепропетровская обл. Убит 06 ноября 1941 года. Жена Хомякова Мария Романовна, проживала: г.Фрунзе».



Место захоронения лейтенанта Солдатенко В.Т. в г.Солнечногорск Московской обл.



Солдатенко Василий Трифонович.

С помощью Интернета удалось разыскать родных штурмана самолета, которые разместили в сети уникальные документы: орденские книжки, письмо сослуживца и справку из штаба полка.

Из этих документов удалось узнать, что Василий Трифонович Солдатенко, оказывается, был награжден вторым орденом Красного Знамени, но уже после смерти.

«...Справка. Дана настоящая гражданке Хомяковой Марии Романовне в том, что ее муж лейтенант Солдатенко Василий Трифонович за образцовое выполнение заданий на фронте борьбы с германским фашизмом приказом войсками Западного фронта от 18.12.1941 г. № 0405, награжден вторым орденом «Красное Знамя». Орденские документы не были высланы ввиду гибели лейтенанта Солдатенко. Начальник штаба 136 АП майор Цветков...».

Но самым уникальным документом оказалось письмо сослуживца Солдатенко, которое рассказывало о смерти Василия Трифоновича:

«...Бузулук. 1 февраля 1942 года.

Мария Романовна!

Что это тяжело для тебя, но факт совершился. Василий погиб смертью героя в бою с фашистскими варварами при защите нашей родной Москвы 6-го ноября 1941 года в районе города Солнечногорска. Смерть его была мгновенной, он встретил ее так, как подобает большевикам. Его работа была оценена по заслугам – он был награжден правительственным вторым орденом «Красное Знамя» за об-



Орденская книжка Солдатенко В.Т.

разцовое выполнение заданий на фронте борьбы с германским фашизмом уже после смерти.

Находился он в экипаже с В.В. Кустовым, который и привез его труп для похорон в г. Солнечногорск...».

Прочитав эти строки, мы поняли, что после вынужденной посадки на поле у деревни Шапкино летчик самолета Виктор Кустов доставил тело погибшего друга в город Солнечногорск, где его и похоронили. Это подтверждается архивной справкой ЦАМО РФ от 23.01.1986 г., в которой указано: «...похоронен в г. Солнечногорск...».

Также в документах учета, в паспорте воинского захоронения «Мемориальное захоронение «Солдат-освободитель» в г.Солнечногорск (пл.Советская) в списке захороненных значится лейтенант Солдатенко Василий Трифонович, 1912 г.р., дата смерти: 06.11.1941 г. А на мемориальных плитах самого памятника выбито: «Солдатенко В.Т. лейтенант».

Но на этом история не закончилась. В октябре 2018 года дочери Василия Трифоновича – Светлане Васильевне вручили удостоверение о награждении ее отца орденом Красного Знамени.

Об этом очень подробно было написано на сайте городского поселения Одинцово (Московская область), где в настоящее время проживают родные штурмана самолета:

«Орден в память об отце...»

Первого октября в Одинцовском военном комиссариате состоялось поистине долгожданное событие. Военный комиссар Одинцово полковник Вячеслав Борисович Клявинь вручил награду дочери летчика, героически погибшего в годы Великой Отечественной войны.

«Война, наверное, не закончится до тех пор, пока не будет найден последний воин, сложивший голову за Родину, пока не будут захоронены со всеми почестями останки павших, пока все награды не найдут своих героев и не будут вручены им самим или их родным...» – сказал Вячеслав Борисович.

Будущий 1 Октября 1941.
Мужик Солдатенко
Вот это не только был пилот, но и отличнейшим образом выполнял свои обязанности на фронте. Он был награжден орденом Красного Знамени за образцовое выполнение заданий на фронте борьбы с германским фашизмом уже после смерти. Находился он в экипаже с В.В. Кустовым, который и привез его труп для похорон в г. Солнечногорск.
Вот это не только был пилот, но и отличнейшим образом выполнял свои обязанности на фронте борьбы с германским фашизмом уже после смерти. Находился он в экипаже с В.В. Кустовым, который и привез его труп для похорон в г. Солнечногорск.

Справка
Дано настоящая справка Кавалеру Марии Коваленко в том, что ее муж лейт. Солдатенко Василий Трифонович за образцовое выполнение заданий на фронте борьбы с германским фашизмом приказом Военного Совета Западного фронта от 18.12.41г. №4085 награжден вторым орденом «Красное Знамя».
Судящие документы не были выданы ввиду смерти лейт. Солдатенко.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ 862
Фамилия, имя и отчество СОЛДАТЕНКО Василий Трифонович
Военное звание Лейтенант
Должность, часть Штурман Авиационной эскадрильи 136 Ближне-Бомбардировочного Авиационного Полка.
Предлагается к Ордену "Красное Знамя"
1. Год рождения 1912 г. 2. Национальность Украинец
3. С какого времени состоит в Красной Армии 1934 г. 4. Партия Член ВКП/б/с 1941г.
5. Участие в боях (где и когда) Участвовал на фронте борьбы с Финской белоэскадронной.
6. Имеет ли ранения и контузы Не имеет.
7. Чем ранее награжден (за какие отличия) За образцовое выполнение задания на фронте борьбы с Финской белоэскадронной на-гражден Орденом "Красное Знамя".
8. Каким РВК призван Куталинским Р.В.К. Алаш-Атинской Обл.
9. Постоянный домашний адрес (предоставляемого и награжденному или его семье)
I. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг
I. 17.10.41 г. эскадрилья в составе 8 самолетов производила бомбовое поражение мото-мех частей противника у ст.БОРОДИНО. При подходе к цели противник открыл ураганный зенитно-пулеметный огонь которыми были выведены из строя правый мотор ведущего, вследствие чего в первом заходе бомбы сбросить ведущему не удалось. Перевзв команду заместителю штурмана вышел из строя и скрываясь в облаках произвел вторичный заход. На втором моторе СОЛДАТЕНКО произвел отличное бомбометание уничтожив до 20 авто-машин с пехотой противника.

Письмо сослуживца, справка и наградной лист на Солдатенко В.Т.

Участник двух войн Василий Трифонович Солдатенко родился в 1914 году в деревне Ново-Федоровка Пятихатского района Днепрпетровской области (в официальных документах значится 1912 год рождения, два года приписаны, чтобы поступить в летное училище).

До войны, в 1938 году Василий Трифонович служил на Дальнем Востоке. С женой (Марией Романовной Хомяковой) познакомились и поженились в Киргизии. В 1940 году на Дальнем Востоке у них родилась старшая дочь. Перед самой войной их часть переправили в Бердичев.

5 ноября 1941 года штурман эскадрильи 136-го ближнего бомбардировочного авиационного полка лейтенант Солдатенко при выполнении боевого задания был атакован истребителями противника и погиб в воздушном бою в районе города Солнечногорск.

Буквально за несколько месяцев до этой трагедии в Харькове у него родилась вторая дочь, Светлана, которая и пришла принять награду за своего отца. К сожалению, он так ни разу и не увидел дочь. Но Василий Трифонович знал о рождении Светланы, а в семье помнили об отце и муже. Его искали, пытались узнать, где он погиб, где похоронен... И не случайно его внук Василий назван в честь деда.

На запрос 1985 года о захоронении В.Т.Солдатенко в 1986-м Солнечногорский военкомат ответил, что все отдельные захоронения времен войны перезахоронены в центре города, где находится памятник погибшим. Там своими глазами и увидела Светлана Васильевна на стеле выгравированное и увековеченное имя своего отца. Каждый год в День Победы, в дни памяти и скорби они вместе с сыном приезжают к этой стеле.

И в военкомате был не менее волнующий исторический момент. Военный комиссар В.Б.Клявинь от имени президента Российской Федерации «за мужество и героизм, проявленные в годы Великой Отечественной войны, за образцовое выполнение заданий на фронте борьбы с германским фашизмом» вручил дочери фронтовика удостоверение о награждении ее отца – Василия Трифоновича Солдатенко – орденом Красного Знамени. (Это второй орден Красного Знамени Василия Трифоновича.)

«В такие моменты всегда хочется еще раз напомнить нашему молодому поколению о том, что Россия жива и будет жить, пока в наших сердцах жива память о тех, кто отдал свои жизни за наше настоящее и будущее» – отметил В.Б.Клявинь.

Надо также отметить, что одинцовские поисковики, советы ветеранов, военный комиссариат, дети и внуки павших в годы Великой Отечественной войны бойцов ведут постоянную работу по поиску погибших воинов, принадлежащих им вещей, наград и т.д.

Присутствующий на мероприятии председатель Совета ветеранов Одинцовского района Николай

Романович Якушев вместе с ветеранами помогают в этой работе поисковикам по мере своих возможностей, а главное – они делают все для того, чтобы живущие ныне ветераны войны жили, как можно дольше и были в этой жизни социально защищены. Николай Романович лично поздравил семью В.Т. Солдатенко – дочь Светлану Васильевну и внука Василия Юрьевича – с тем, что, спустя долгие годы, награда, наконец-то, нашла своего Героя!...

Яна Феофанова».



Вручение наградных документов Солдатенко В.Т. дочери погибшего.



События 2018 года

2018 год по реализации проекта «Крылья Татарстана» был очень насыщенный. Помимо организации и проведения поисковых экспедиций по местам падений самолетов, проводились мероприятия, направленные на освещение в средствах массовой информации, продвижения проекта на разных уровнях власти, в области оснащения материальной базы РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан необходимыми станками, оборудованием и материалами.

25 февраля 2018 года в Казани в Доме работника образования состоялась премьера документального фильма «Крылья Победы. Оборона Заполярья». Фильм был посвящен поисковой экспедиции «Крылья Татарстана», которая состоялась в августе 2017 года в Мурманской области, где со дна озера Среднее Ваенгское поисковики поднимали обломки самолета Пе-2 из состава 29-го бомбардировочного авиационного полка ОМАГ ВВС СФ, погибшего 14 августа 1942 года.

А 13 марта 2018 года этот фильм был представлен в Казанском государственном медицинском университете. Данное мероприятие было приурочено к 40-летию клуба подводного плавания КГМУ «Бентос», аквалангисты которого принимали самое непосредственное участие в работе поисковой экспедиции на озере.

Первая полевая экспедиция началась в конце января 2018 года. В этот раз представители поисковых отрядов «Разведка» (Казань) и «Татнефть-Поиск» (Закамский регион РТ) Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Владимир Котенков, Анатолий Скорюков, Вадим Николаев в период с 26 января по 5 февраля 2018 года посетили Новгородскую, Псковскую и Брянскую области.

Цель поездки – совместная работа с местными поисковыми отрядами на местах падений Пе-2 для выявления обстоятельств гибели этих самолетов и установления имен экипажей и их судеб. Кроме этого, поисковики Татарстана смогли извлечь, собрать и эвакуировать фрагменты самолетов, которые планируется использовать при реставрационных работах по восстановлению самолета Пе-2.

Экспедиция была проведена благодаря помощи ПАО «Татнефть» и на средства государственной поддержки, выделенные в качестве гранта в рамках заочного этапа Всероссийского конкурса молодежных проектов среди граждан Российской Федерации в возрасте от 14 до 30 лет в 2017 году в номинации «Поддержка волонтерских и творческих инициатив».

Затем в течение года был проведен ряд поисковых экспедиций в Ленинградской, Московской, Калужской, Мурманской, Смоленской областях и в Республике Карелия. Всего за 2018 год удалось об-



Пресс-конференция во время ЧМ-2018 по футболу. г.Казань



Выставка «Крылья Татарстана» на аэродроме в Куркачах.



Ольга Ившина – корреспондент Русской службы «Би-Би-Си».



Павел Черноглазов – командир п/о «Книга памяти» КНИТУ-КАИ.

следовать места падений 13 самолетов Пе-2. Удалось выяснить судьбы 24 членов экипажей этих самолетов. Со всех обследованных мест падений в Казань были доставлены эвакуированные из лесной глуши фрагменты и обломки самолетов, которые можно использовать для восстановления уникального музейного экспоната – самолета Пе-2.



Маганов Н.У.

Часть указанных экспедиций была проведена благодаря поддержке, оказываемой ПАО «Татнефть». Поэтому инициативная группа проекта выражает огромную благодарность генеральному директору Наилу Ульфатовичу Маганову и поисковикам отряда «Татнефть-Поиск» (Закамский регион).

Кроме этого, поисковики благодарят депутата Казанской городской думы Альмира Александровича Михеева, оказавшего помощь в организации доставки в Казань фрагментов самолетов Пе-2, обнаруженных в ходе поисковых экспедиций.

В апреле 2018 года, заранее договорившись с руководством, мы посетили Казанский национальный исследовательский технический университет имени А.Н.Туполева (КНИТУ-КАИ). А точнее 3-й корпус, где находится кафедра конструирования и проектирования летательных аппаратов. В этом нам помог студент КНИТУ-КАИ и командир поискового отряда «Книга Памяти» Павел Черноглазов. В стенах университета нам удалось ознакомиться с образцами техники, которая представлена как учебные пособия для студентов. Таковыми являются фрагменты самолета Пе-2 (заводской номер 428-51): хвостовая опора самолета (в разрезе), целая стойка шасси, на которой полностью видна схема управления подъемом и выпуском шасси, мостик управления самолетом, штурвал управления, основное колесо. Дело в том, что еще в период выпуска самолетов Пе-2 на 22-м авиационном заводе в 1945 году некоторые фрагменты самолета были переданы в авиационный институт для их использования при обучении студентов.

К сожалению, на данный момент нам ни в одном из архивов Российской Федерации не удалось найти чертежей самолета Пе-2. Выпускавшие эти самолеты заводы в Казани и в Иркутске по разным причинам и обстоятельствам эту документацию уничтожили.

А в КНИТУ-КАИ мы смогли сделать фотографии элементов конструкции, необходимых фрагментов самолета Пе-2.

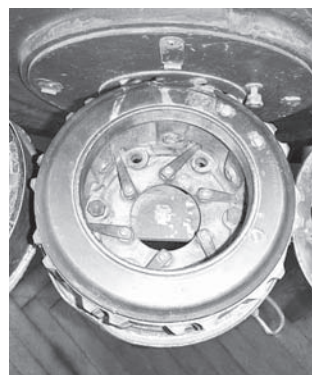
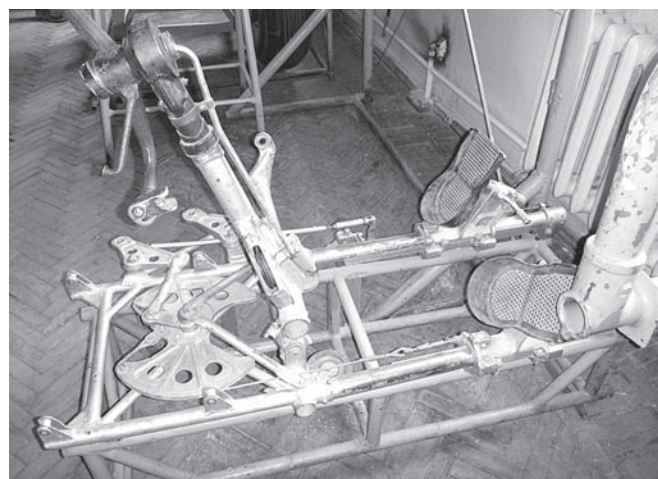
На этом наше сотрудничество с университетом не закончилось. В октябре 2018 года мы смогли ознакомиться и поработать с фондами библиотеки

КНИТУ-КАИ. Этому способствовала советник ректора, директор Научно-технической библиотеки КНИТУ-КАИ, профессор, доктор педагогических наук Галина Васильевна Ившина. В библиотеке мы нашли уникальные книги и альбомы по интересующей нас теме – Пе-2, изданные в период 1941–1944 годов.

Следует отметить, что Галина Васильевна – мама нашей коллеги-поисковика, а сейчас корреспондента Русской службы «Би-Би-Си» в Лондоне Ольги Ившиной. Ольга – постоянный участник многих наших экспедиций уже на протяжении 10 лет.

В период с 7 по 10 июня 2018 года в Казани прошли торжественные мероприятия, посвященные 50-летию поискового движения Татарстана «Снежный десант» и 25-летию РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан. В рамках этого события 7 июня на территории Выставочного центра «Казанская ярмарка» на базе Исторического парка «Россия – моя история» (Казань, Оренбургский тракт, 8, павильон №2) состоялось торжественное открытие мультимедийной выставки «Имена из солдатских медальонов». Одним из основных объектов выставки был стенд с фрагментами нескольких самолетов Пе-2, привезенными поисковиками с мест падений самолетов.

22 июня 2018 года поисковики Татарстана приняли участие в пресс-конференции, которая состоялась в пресс-центре чемпионата мира по футболу–2018 в городе Казани. Управляющий делами РОМО «Объ-



Фрагменты самолета Пе-2 в КНИТУ-КАИ. г.Казань



единение «Отечество» Республики Татарстан Илья Геннадьевич Прокофьев рассказал аккредитованным на чемпионате журналистам о ходе реализации проекта «Крылья Татарстана» по восстановлению легендарного самолета-бомбардировщика Пе-2, который в годы Великой Отечественной войны строился на авиационном заводе в городе Казани. В ходе пресс-конференции были показаны фрагменты фильма «Крылья Татарстана. Оборона Заполярья».

18 августа 2018 года поисковики приняли участие в авиационном празднике, посвященном Дню ВВС России и 85-летию со дня образования Центрального аэроклуба Республики Татарстан ДОСААФ России. Праздник состоялся на аэродроме Куркачи Высокогорского района Республики Татарстан. Поисковики развернули и показали выставку, рассказывающую о реализации проекта «Крылья Татарстана».

11 сентября 2018 года в помещениях Региональной общественной молодежной организации «Объединение «Отечество» Республики Татарстан прошла встреча поисковиков объединения с новым министром по делам молодежи Республики Татарстан Дамиром Фаттаховым. Поисковики рассказали о реализуемых ими проектах, провели для гостей ознакомительную экскурсию по музею, поисковому центру, учебным классам Школы поисковика «Поисковый фронт». Состоялось обсуждение актуальных для всех поисковиков вопросов. Дамир Ильдусович с интересом посетил мастерские РОМО «Объединение «Отечество» РТ и осмотрел восстановленные моторы и другие элементы конструкции самолета Пе-2.

Следует отметить, что РОМО «Объединение «Отечество» РТ на средства различной грантовой поддержки проекта проводит работы по формированию материально-технической базы для работы по восстановлению самолета. Уже приобретены и установлены семь станков и специальных приспособлений. Имеются в распоряжении боксы, в которых все до-

ставленные фрагменты самолетов Пе-2 проходят полный цикл разборки, обработки от коррозии и восстановления.

В октябре 2018 года РОМО «Объединение «Отечество» РТ с проектом «Всех назовем поименно» было признано победителем конкурса на предоставление в 2018 году субсидий из федерального бюджета некоммерческим организациям на проведение мероприятий по содействию патриотическому воспитанию граждан Российской Федерации. Организатором конкурса выступило Федеральное агентство по делам молодежи. Оператор конкурса – Роспатриотцентр.

Проект «Всех назовем поименно», предусматривал подготовку и печать второго дополненного издания «Биографического каталога военнослужащих Военно-воздушных сил Красной Армии, Военно-морского флота и Гражданского воздушного флота, погибших в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. на территории Республики Татарстан».

Данная книга была подготовлена и издана в декабре 2018 года.

25 января 2019 года в информационном агентстве «Татар-информ» прошла организованная Республиканским агентством по печати и массовым коммуникациям «Татмедиа» презентация второго издания книги «Всех назовем поименно».

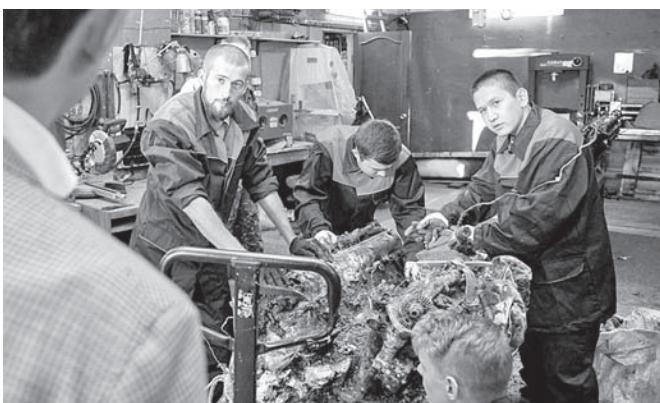
Книга содержит социально-демографические данные, сведения о прохождении службы, судьбе и месте захоронения летчиков, штурманов, воздушных стрелков-радистов, авиаспециалистов наземных служб, преподавателей и военнослужащих других подразделений Военно-воздушных сил Красной Армии, Военно-морского флота, Гражданского воздушного флота, погибших при исполнении служебных обязанностей и умерших в госпиталях на территории Татарской АССР в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.



Ответственный секретарь ООД «Поисковое движение России» Елена Цунаева рассказывает о выставке «Имена из солдатских медальонов». г.Казань, 7.06.2018 г.



Министр по делам молодежи РТ Дамир Фаттахов в цехе реставрации моторов РОМО «Объединение «Отечество» РТ. г.Казань, 11.09.2018 г.



Работа в мастерских по реставрации самолета Пе-2.

Напомним, что в первое издание была включена информация о 218 членах летно-подъемного состава, сведения на которых были установлены сотрудниками поискового центра на тот момент. После выхода в свет книги специалисты поискового центра продолжали вести архивно-исследовательскую работу с документами Центрального архива Минобороны России и другими архивными источниками. Благодаря этому удалось найти новые сведения об авиаторах, погибших на территории республики в годы Великой Отечественной войны.

Во втором издании книги добавлены 23 неизвестных ранее имени, из них 15 авиаторов в документах учета безвозвратных потерь ЦАМО РФ значатся пропавшими без вести. Таким образом, общее количество имен, увековеченных в книге, достигло 241. Также, обновлены данные о местах захоронения и увековечения погибших авиаторов, а в некоторых случаях значительно дополнена ранее имевшаяся информация. В книге представлены редкие и ранее не опубликованные фотографии из семейных альбомов авиаторов и архивов Российской Федерации.

Как говорилось выше, на базе РОМО «Объединение «Отечество» РТ уже сейчас оборудованы боксы и мастерские, которые позволяют на первом этапе проекта проводить работы по консервации и частичной реставрации доставленных в Казань фрагментов самолетов Пе-2. Мастерские оснащены оборудованием и станками. К началу 2019 года силами инициативной группы проекта удалось отреставрировать и восстановить два мотора М-105, ведутся работы по реставрации и сборке подмоторных рам и стоек шасси самолета.

В реставрации бомбардировщика Пе-2 принимают участие Александр Коноплев, Анатолий Скорюков, Андрей Артемьев, Вадим Николаев, Владислав Мухин, Олег Арбузов. Реставрация проводится в свободное от основной работы время. Большую консультативную поддержку проекту оказывает санкт-петербургский поисковик, авиареставратор Виктор Николаевич Дудин.



Дудин В.Н.



Январь 2018 года. Болото Сучан. Новгородская область

Первым регионом, куда отправилась наша рабочая группа в 2018 году, стала Новгородская область. Еще в 2017 году на болоте Сучан Парфинского района было обнаружено место падения самолета Пе-2. С 27 по 30 января 2018 года мы работали совместно с коллегами из отряда «Новгородская кадетская рота» Новгородской поисковой экспедиции «Долина» под руководством Анатолия Константиновича Иевлева.

Самолет упал в болото, причем в летний период оно во многих местах почти непроходимо. Место падения самолета оказалось очень топким, поэтому решено было провести работы зимой. Ледяная корка, которая покрыла болото, дала возможность подъехать к месту падения, но, конечно, на вездеходе – любая автомашина не пройдет. Добираясь до края леса к болоту, мы оставляли УАЗик и пересаживались в вездеход «Арго», либо в прикрепленные к нему сани. Тем, кому не доставалось места в этом транспорте, вынуждены были передвигаться пешком.

На поверхности болота были видны лишь фрагменты одной стойки шасси самолета и изогнутые лонжероны крыла. Над местом, где на глубине более пяти метров прощупывался один из моторов самолета, стояла тренога из бревен, сделанная нашими новгородскими коллегами еще зимой прошлого года. То есть, мы подвесили к ней нашу трехтонную лебедку и нам не пришлось строить новую конструк-



Иевлев А.К.



Губанов В.И.

цию. С помощью крючьев, насаженных на длинные лаги, мы цепляли в болоте обломки самолета. Если мы руками не могли вытянуть его на поверхность, то перецепляли крюк, заранее соединенный металлическим тросом, к лебедке, и с ее помощью поднимали тяжелый фрагмент на поверхность. В это же время постоянно работала помпа, которая постепенно выкачивала воду и торфяную жижу из воронки.

Необходимо отметить, что новгородские поисковики в прошлые выезды уже смогли поднять из болота очень много фрагментов самолета и навесных агрегатов от мотора. Кроме того, из болота удалось извлечь обрывки советских пропагандистских листовок на немецком языке, которые должны были быть разбросаны над территорией противника. По всей видимости, самолет упал в болото отвесно и ушел на большую глубину. Мы так и не смогли добраться до мотора, хотя во время выкачивания воронки и «ловли на крючок» постоянно попадались фрагменты от навесных агрегатов мотора (карбюраторы, насос, маслорадиатор и др.). После завершения всех проведенных выездов на это место мы были очень довольны тем, что из болота удалось извлечь хорошо сохранившуюся стойку шасси самолета с целой крышкой колеса (не рваной и даже не лопнувшей камерой).

В работе экспедиции принимали участие поисковики Новгородской области: Анатолий Иевлев, Валерий Губанов, Сергей Кондратьев, Владимир Журавин, Николай Гусев и Павел Екимов. Поисковики Татарстана выражают искреннюю признательность и благодарят их за теплый прием и совместную дружную работу на месте падения самолета. Базовым лагерем была выбрана почти угасшая деревня Ярцево, где мы разместились в двух деревенских избах. Теплая русская печка и приготовленный в ней ужин быстро согревали наши промерзшие тела после проведенного на болоте морозного дня, продолжительных поездок на УАЗике и вездеходе «Арго».

Итогом работы экспедиции стало установление обстоятельства гибели бомбардировщика и судьбы экипажа по обнаруженным номерам самолета и моторов. В этом помог историк авиации из Москвы Борис Владимирович Давыдов.



Новгородские и казанские поисковики – участники экспедиции в январе 2018 года.



На месте падения самолета.



Установлена тренога.



Номер одного из моторов самолета.



Советские листовки на немецком языке.



Оказалось, что на Пе-2 (заводской № 14/192), выпущенном заводом № 22 в г.Казани 9.05.1943 года, разбился экипаж Героя Советского Союза, командира 72-го отдельного разведывательного авиаполка подполковника Ивана Дмитриевича Завражного.

Обстоятельства гибели этого самолета были подробно описаны в акте расследования катастрофы и в приказе по полку:

«...За август месяц полк имеет тяжелую потерю в лице командира полка подполковника Завражного и штурмана полка майора Симончук. Обстоятельства потери следующие: 28 августа 1943 г. в 7.03 на самолете Пе-2 вылетел на выполнение боевого задания. При подходе к линии фронта появилась течь масла правого мотора, по истечении времени течь масла увеличилась и мотор задымился. Попытка командира полка посадить на ближайшую площадку к положительному результату не привела. Самолет резко терял высоту и в районе населенного пункта Бяково упал в болото. В результате стрелок-радист младший лейтенант Рождественский спасся на парашюте, подполковник Завражный и майор Симончук погибли. Причину течи масла выявить невозможно – самолет затонул...».

В результате катастрофы погибли:

- командир полка подполковник (28 сентября 1943 года присвоено звание Героя Советского Союза, посмертно) Иван Дмитриевич ЗАВРАЖНОВ, 1906 г.р., уроженец: РСФСР, город Рязань. Жена Анна Ивановна проживала: РСФСР, Рязанская область, Рыбновский район, село Старое Батурино;

- штурман полка майор Дмитрий Илларионович СИМОНЧУК, 1912 г.р., уроженец: УССР, город Одесса. Жена Елена Феодосьевна (Федосовна) проживала: Узбекская ССР, Ташкентская область, Беговатский район, село Киятское, врачебный пункт;

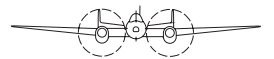
- начальник связи АЭ младший лейтенант Георгий Илларионович РОЖДЕСТВЕНСКИЙ (в этом вылете исполнял обязанности флагманского воздушного стрелка-радиста) из горящего самолета успел выпрыгнуть с парашютом.

Тела подполковника Завражного и майора Симончука были похоронены однополчанами 30 августа 1943 года на аэродроме Макарово Бологовского района Калининской (ныне Тверской) области, где в то время базировался полк. В послевоенное время останки погибших были перенесены на воинский мемориал в п.Выползово.

Выживший в том вылете Г.И.Рождественский прошел всю войну и завершил ее в звании старшего лейтенанта, награжден семью боевыми орденами.

Поисковики новгородской экспедиции «Долина» планируют на месте падения Пе-2 и гибели экипажа установить памятный знак, где будут указаны фамилии летчиков и обстоятельства гибели.

По общему решению новгородских и татарстанских поисковиков мы еще раз проведем экспедицию на месте падения этого Пе-2.



А сейчас давайте подробнее расскажем о тех, кто выполнял боевое задание на этом самолете.

* * *

Личность командира полка подполковника Ивана Дмитриевича ЗАВРАЖНОВА поистине легендарная. Родился 11 ноября (в учетно-послужной карточке – января) 1906 года в городе Рязани в семье железнодорожника, родители воспитывали семь детей. Там же в Рязани Иван окончил начальную железнодорожную школу и с 1921 года стал работать в депо Рязань-I учеником слесаря, тогда же вступил в комсомол. Был призван в Красную Армию и начал прохождение воинской службы красноармейцем в бригаде Котовского.



В 1923 году по путевке комсомола И.Д.Завражнов был направлен в Ленинградскую военно-техническую летную школу, которую окончил в 1926 году. Получил назначение в город Георгиевск на Ставрополье. Позже направлен в летную школу в город Оренбург, по окончании которой получил назначение в истребительный отряд в город Баку. В 1929-м вместе с семьей переехал в город Киев, служил летчиком-истребителем. В 1931 году был переведен в город Борисоглебск инструктором в летное училище, где прослужил семь лет. За это время обучил не одну сотню курсантов. В 1931-м стал членом ВКП(б). В 1934-м – на должности командира отряда 2-й военной школы пилотов. В 1936 году капитан И.Д.Завражнов как лучший командир представлен к ордену Красной Звезды. Это было первое коллективное награждение летчиков, их вызвали в Москву, вручал ордена М.И.Калинин. С апреля 1937 года – командир учебной авиаэскадрильи 2-й военной школы летчиков-истребителей.

В 1938 году И.Д.Завражнов – слушатель Высшей

летно-тактической школы в г.Липецке. 4 ноября 1938 года его переводят в город Старая Русса на должность старшего инструктора по технике пилотирования 58-го скоростного бомбардировочного авиационного полка. В составе этого же полка принял участие в военных действиях на территории Западной Украины и Западной Белоруссии в сентябре 1939 года. Затем зимой 1939–1940 гг. – в советско-финляндской войне на Карельском перешейке.

За это время его награждают медалью «За отвагу» (1939 г.) и орденом Красного Знамени (1940 г.).

25 апреля 1940 года присвоено воинское звание майор. 19 ноября 1940 года переведен на должность заместителя командира 72-го скоростного бомбардировочного авиационного полка в Карелию. Там его застала Великая Отечественная война. В составе полка вылетал на самолете СБ на бомбардировку финских войск в Карелии.

С декабря 1941 года по март 1942 года 72-й СБАП был направлен на реформирование в г.Казань, где на базе 9-го запасного авиационного полка прошел курс обучения полетам на самолетах Пе-2. В это время, 21 января 1942 года, И.Д.Завражнову присвоено очередное воинское звание – подполковник.

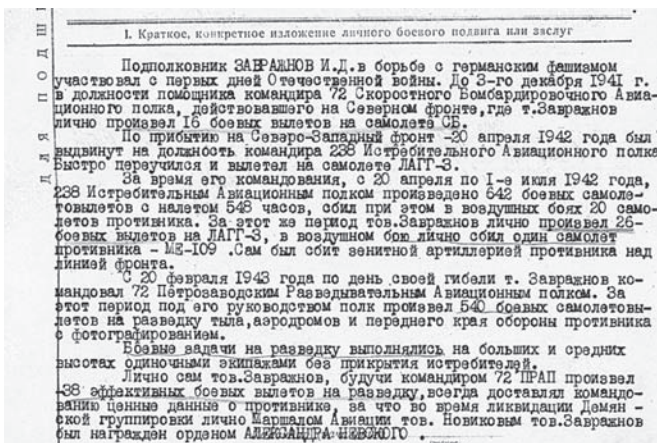
В конце марта 1942 года полк был переброшен на Северо-Западный фронт. С 20 апреля по 28 июня 1942 года командовал 238-м истребительным авиационным полком 239 ИАД 6 ВА, где продолжал совершать боевые вылеты, но уже на самолете-истребителе ЛаГГ-3. В один из боев был сбит, но смог спастись и вернуться в полк.

Следует отметить, что еще до 1938 года И.Д.Завражнов освоил полеты на 10 типах самолетов: «Фоккер-03», «Мартин-Саид», «Аврио», У-1, У-2, Р-5, И-2, Ут-1, И-16, СБ.

С июля 1942 года командир АЭ 8-го отдельного учебно-тренировочного смешанного авиационного полка. О причинах понижения в должности И.Д.Завражнова мы расскажем чуть позже.

С 15 октября 1942 года Завражнов уже на должности командира 6-й отдельной дальне-разведывательной авиационной эскадрильи 6-й воздушной армии. А в декабре 1942 года его назначают командиром АЭ в переформированный из ближнебомбардировочного в отдельный разведывательный, его родной полк, который становится 72-м отдельным разведывательным авиаполком (ОРАП) 6-й воздушной армии. Приказом народного комиссара обороны СССР от 17 апреля 1943 года И.Д.Завражнов назначен на должность командира полка (но, судя по архивным документам, он исполнял обязанности командира полка еще с декабря 1942 – января 1943 года).

Из наградного листа к представлению звания Героя Советского Союза: «Подполковник Завражнов в борьбе с германским фашизмом участвовал с первых дней Отечественной войны. До 3 декабря 1941 года в должности помощника командира 72-го скоростного бомбардировочного авиац. полка, действо-



Наградной лист Завражнова И.Д.



Командир полка Завражнов И.Д. (крайний слева) на построении.



Завражнов И.Д. (крайний слева)

вавшего на Северном фронте, где тов. Завражнов лично произвел 16 боевых вылетов на самолете СБ. По прибытию на Северо-Западный фронт 20 апреля 1942 года был выдвинут на должность командира 238-го истребительного авиационного полка. Быстро переучился и вылетел на самолете ЛаГГ-3. За время его командования, с 20 апреля по 1 июля 1942 года 238-м истребительным авиационным полком произведено 642 боевых самолето-вылета с налетом 548 часов, сбил при этом в воздушных боях 20 самолетов противника. За этот же период тов. Завражнов лично произвел 26 боевых вылетов на ЛаГГ-3, в воздушном бою лично сбил 1 самолет противника Ме-109. Сам был сбит зенитной артиллерией противника над линией фронта. С 20 февраля 1943 г. по день своей гибели тов. Завражнов командовал 72-м Петрозаводским разведывательным авиационным полком. За этот период под его руководством полк произвел 540 боевых самолето-вылетов на разведку тыла, аэродромов и переднего края обороны противника с фотографированием. Боевые задачи на разведку выполнялись на больших и средних высотах одиночными экипажами без прикрытия истребителей. Лично сам тов. Завражнов будучи командиром 72 ОРАП произвел 38 эффективных боевых вылетов на разведку, всегда доставлял командованию ценные данные о противнике, за что во время ликвида-

ции Демянской группировки лично Маршалом Авиации тов. Новиковым тов. Завражнов был награжден орденом Александра Невского...».

Звание Героя Советского Союза присвоено 28 сентября 1943 года, посмертно.

Работа в разведке была сложной. Летали на задания одни, без сопровождения, только днем в ясную погоду. Редко кто возвращался на целом самолете. 37-летнего Завражнова молодые летчики полка называли Батей за то, что бережно относился к ним, постепенно приучая к сложным заданиям. Самые трудные из них выполнял самостоятельно, несмотря на запреты командования.

Согласно справке налета на подполковника Завражнова, общий итог боевых и тренировочных вылетов за период с 1926 года по 20 мая 1943 года составил 9658 с налетом 3326 часов, в том числе общий боевой налет – 156 вылетов, 170 часов. Летал на 31 типе самолетов.

И.Д.Завражнов был награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда».

В целях увековечения памяти в городе Рязани его именем назван проезд, на здании депо ст.Рязань установлена мемориальная доска. В поселке Выползово (г.Тверь) решением поселкового Совета 3-я Сенная улица переименована в ул.Завражнова.



На могиле Завражнова 9 мая 1978 года. Однополчане 72-го ОРАП.



Воинский мемориал в п.Выползово Тверской обл.



* * *

Под стать командиром был и штурман полка майор Дмитрий Илларионович СИМОНЧУК. Родился 23 сентября 1912 года в городе Одессе. С малых лет работал на сельхозработках. В 1929 году вступил в комсомол. Окончил семь классов неполной средней школы. В Красную Армию Дмитрий Илларионович поступил 19 мая 1931 года курсантом Одесской пехотной школы (Украинский военный округ), закончил которую 7 ноября 1934 года командиром взвода.



В декабре 1935 года в звании лейтенанта окончил обучение в Военно-морской школе летчиков и летчиков-наблюдателей им. Сталина (СКВО). Направлен на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 24-й легкобомбардировочной авиаэскадрильи 13-й авиационной бригады. С июня 1938 года штурман звена 38-й скоростной бомбардировочной авиаэскадрильи 78-й авиационной бригады.

Участвовал в военном конфликте у озера Хасан в 1938 году в составе 3 АЭ 59-го скоростного бомбардировочного авиационного полка на должности старшего летчика-наблюдателя – начальника вооружения АЭ. 2 ноября 1938-го присвоено воинское звание старший лейтенант.

В составе 72-го смешанного авиаполка участвовал в советско-финской войне зимой 1939–1940 гг. (в мае 1940 года 72 САП преобразован в 72 СБАП).

Начало Великой Отечественной войны встретил в должности штурмана АЭ, летал на самолетах Пе-2 и СБ. В октябре 1941 года назначен на должность штурмана 72-го СБАП. В ноябре 1941 года присвоено воинское звание капитан. В одном из вылетов в 1941 году при аварии самолета получил ранение (перелом ключицы). 21 августа 1942 года приказом командующего ВВС Северо-Западного фронта присвоено очередное воинское звание майор.

За годы войны и до момента гибели Д.И.Симончук был награжден двумя орденами Красного Знамени (09.10.1942г., 21.08.1943г.) и двумя орденами Отечественной войны 1-й степени (22.02.1943г., 31.08.1943г.), медалью «За оборону Ленинграда».

* * *

Должность флагманского воздушного стрелка-радиста в том роковом вылете исполнял начальник связи АЭ младший лейтенант Г.И.Рождественский. В тот день 28 августа 1943 года ему удалось выпрыгнуть с парашютом и остаться в живых.

Георгий Илларионович РОЖДЕСТВЕНСКИЙ родился в 1914 году в городе Шахты Ростовской области. В Красной Армии с 1936 г. Участник военного конфликта у озера Хасан в 1938-м, где был награжден медалью «За отвагу». Затем принимал участие в боях советско-финляндской войны зимой 1939–1940 гг.



Начало Великой Отечественной войны встретил в звании старшины в составе 72-го скоростного бомбардировочного авиаполка на должности воздушного стрелка-радиста. В одном из наградных листов записано: «...в качестве воздушного стрелка-радиста, где произвел 33 успешно-выполненных боевых вылетов и сбил лично 1 самолет противника типа Ме-109, и в группе 4 самолета противника типа Ю-52 – за что был награжден орденом «Красная Звезда» в 1942 году...».

Г.И.Рождественский прошел всю войну и завершил ее в звании старшего лейтенанта. За годы войны награжден боевыми орденами Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны 1-й, дважды 2-й степеней и медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда».

Занимаясь подготовкой материалов к этой книге мы с удивлением узнали, что потомки Георгия Илларионовича Рождественского проживают в Алексеевском районе Татарстана. Удалось найти внука – Гайсина Марата Рафаэлевича, который многое рассказал о своем дде. Воспоминания о войне в их семье хранятся очень бережно, передаются из поколения в поколение, к тому же Георгий Илларионович и его жена Мария Кузьминична прошли всю войну вместе, оба служили в 72-м авиационном полку.

«...Девичья фамилия Марии Кузьминичны – Макарова. Родилась она в 1920 году в Кировской области. В 1940 году поступила в Петрозаводское педагогическое училище. 22 июня 1941 года была вызвана в военкомат и направлена в авиационный полк, где служил дед – Георгий Илларионович. М.К.Макарова служила в штабе, в секретной части. С 1941 по 1948 год они прошли военную службу вместе. В 1942

ИМЕННОЙ СПИСОК
ревозвратных потерь 72 Петрозаводского развед
за период с 20.8.43 по 29.8.43 г.

№	Фамилия имя отчество	Воинское звание	Должность	Место и год рождения	Взрослым	Когда и по какой причине погиб
1	ЗАВРАЖЕВ Иван Дмитриевич	полковник	командир полка	г.Рязань, 1906 г. в/вп/4/ с 1931 г. 0246003.	✓	28.8.43 г. при выполнении боевого задания на разведку-погоню. С-е сгорел
2	СИМОНЧУК Дмитрий Илларионович	майор	штурман полка	г.Одесса, 1912 г. в/вп/4/ с 1941 г. в/в №-401556.	✓	28.8.43 г. погиб при выполнении боевого задания на разведку-погоню в р-не д.Дьяково, Ст.Русского р-на, на с-те Пе-2

Донесение о потерях 72-го ОРАП.



Мария Кузьминична и Георгий Илларионович Рождественские в 1945 году. 72-й ОРАП.

году поженились. По долгу службы Мария Кузьминична оформляла документы, в том числе о гибели, если летчики не возвращались с задания. Похоронку ей пришлось писать и на своего мужа. Возвращаясь на аэродром, Пе-2 загорелся, командир приказал деду покинуть самолет. После прыжка парашют у деда зацепился за самолет и некоторое время они падали вместе. Обрезав стропы, он смог приземлиться и видел падение самолета. В течение недели дед добирался до своих. По прибытии он некоторое время был в СМЕРШе. Все это время в части экипаж считали погибшим. Георгия Илларионовича сбивали два раза. В большинстве случаев разведывательный Пе-2 летал без прикрытия. А однажды самолет деда сбили советские зенитчики.

Больше о войне нам рассказывала бабушка. Самое тяжелое, говорила она, когда гибли экипажи. Также очень трудными были условия проживания: часто жили в землянках, в сырости – ведь это Карелия. Бабушке приходилось и обслуживать самолеты: разбирать пулеметы, смазывать, заправлять патронами, и это все на холоде. Все понимали, что от качества их работы зависит жизнь летчиков. Она участвовала и в общих аэродромных работах: укрепление взлетной полосы, маскировочные работы. У Марии Кузьминичны есть награды: медаль «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина».



Г.И.Рождественский. 1967 г.

В 1945–1948 годах их полк базировался в Грузии. Затем они демобилизовались и переехали в с.Шаранга Нижегородской области. В 1952 году родился сын Владимир, а в 1956 году родилась дочь Татьяна (это моя мама). После смерти Георгия Илларионовича в 1978 году бабушка переехала жить к дочери в Татарстан...».

* * *

В послевоенные годы издавались воспоминания и мемуары военачальников и простых солдат. Многие в них не упоминалось или приукрашивалось из-за советской цензуры. К сожалению, причины гибели командира 72-го ОРАП Ивана Завражнова в этих мемуарах тоже были приукрашены – не мог же из-за простой технической неисправности погибнуть отважный летчик да еще Герой Советского Союза.

Тем не менее, в мемуарах генерала Федора Петровича Польшина «Боевые маршруты», который был в то время командующим 6-й воздушной армии, можно почерпнуть много интересных деталей.



Польшин Ф.П.

«...Представление о воздушных разведчиках, людях мужественной и романтической профессии было бы неполным, если бы я не рассказал еще об одном человеке – об И.Д.Завражнове. Выше о нем лишь упоминалось. Есть люди, образ которых постепенно стирается

из памяти. Но такого, как Иван Дмитриевич, забыть нельзя. В 6-й воздушной армии его знали буквально все. О нем рассказывали случаи, напоминающие легенды. Силой Иван обладал необычайной. Но не только и не столько этим он снискал себе славу. Был он прежде всего смелым, хорошо подготовленным летчиком и прекрасным командиром. В части его любовно называли «Иван Завражнов – трижды отважный». И в рифму, и во всех отношениях правда. На груди у него, кроме боевых орденов, красовались три медали «За отвагу». Ими Иван Дмитриевич особенно гордился. (И.Д.Завражнов был награжден одной медалью «За отвагу». – Прим. авт.)

В начале войны Завражнов водил в бой бомбардировщик, потом переучился на истребителя. И тут воинское счастье ему на время изменило. Правда, виноват в этом, прежде всего, он сам.

В ненастную погоду, когда мела пурга, Ивану Завражнову вдруг захотелось побывать «в гостях» у немцев. Завел мотор «лага» и, ни у кого не спросив, даже никого не поставив о своем вылете в известность, махнул в самый центр демянского котла на базовый аэродром Глебовщина. Гитлеровцы, понятно, не ждали «гостя» в такую погоду и никакого противодействия нашему одиночному истребителю не оказали. А тот, как хозяин, прошелся над стоянками транспортных самолетов и выпустил по ним весь комплект боеприпасов.

Дерзкой вылазкой Завражнов нанес немалый урон фашистам. На свой аэродром он возвратился благополучно. Герой да и только! Но генералу Кондратюку, привыкшему во всем соблюдать надлежащий порядок



и дисциплину, такая «самодеятельность», конечно, не понравилась. Он снял Завражнова с должности командира 238-го истребительного авиаполка и отправил в Максатиху, располагавшуюся в глубоком тылу. Там, в учебном полку, я и встретил его осенью 1942 года, когда прибыл на Северо-Западный фронт. (Кондратюк Даниил Федорович, на тот момент генерал-майор авиации, командующий 6-й воздушной армией. – Прим. авт.).

– Какими судьбами вас сюда занесло? – спрашиваю Завражнова, которого знал еще по войне с белофиннами. Тогда он летал на самолете СБ, служил в авиабригаде Пятыхина. А она входила в состав ВВС 13-й армии, которыми я командовал.

– За непочтение родителей, – с горькой усмешкой ответил Завражнов и, ничего не тая, рассказал о своем проступке. – О снисхождении просить не смею, – добавил в заключение. – Наказан поделом. Только вот душа разрывается на части, когда вижу, как к фронту идут самолеты. Словно в ссылке себя чувствую.

Командиром учебно-тренировочного полка в Максатихе был в то время подполковник Лисов. Спрашиваю его:

– Как работает Завражнов?

– Отлично, но рвется на фронт. Надо его отпустить.

Я пообещал Завражнову заступиться. Но, как только заговорил о нем в штабе, Кондратюк вскипел. С трудом сдерживая себя, заявил:

– Не позволю разводить партизанищину. Пусть поболтается на учебном самолете, а когда поумнеет – видно будет.

Короче, Кондратюк и слышать не хотел о возвращении Завражнова на прежнюю должность. Но вскоре Кондратюк уехал в Москву, командующим армией назначили меня. Через несколько дней погиб командир отдельного 72-го разведывательного авиационного полка. Кем его заменить?

(За время боевой работы 72-го ОРАП погиб всего один командир полка – И.Д.Завражнов, до Завражнова обязанности командира полка исполнял старший батальонный комиссар, Герой Советского Союза Григорий Аверьянович Таряник, который заменил ушедшего на повышение бывшего командира полка подполковника Ивана Потаповича Скока. – Прим. авт.).

Тут я и вспомнил об «изгнаннике» Иване Завражнове.

– Согласны? – спросил его при встрече.

– Разведчиком? Да это же просто здорово! Я всю жизнь об этом мечтал, – просял Иван Дмитриевич.

Так и стал Иван Завражнов командиром разведывательного полка. Здесь его ненасытная до опасностей натура развернулась во всю ширь. В самую ненастную погоду он уходил на задания и неизменно привозил исчерпывающие сведения о противнике.

Когда решалась судьба Рамушевского коридора, Иван Дмитриевич почти каждый день водил свою «пешку» над лесами и болотами Прильменья. Ко-

ман্ডующий Военно-воздушными силами наградил его орденом Александра Невского.

Весной 1943 года у нас на северо-западе наступило, как я уже сказал, временное затишье. Вдруг меня вызвал командующий фронтом. Когда все деловые вопросы были решены, И.С.Конеv спросил:

– Что там у вас случилось с подполковником Завражновым? Мы его вызвали к 15 часам на военный совет. Послушать и вам будет нелишне.

«Уж не натворил ли опять чего-нибудь Иван? – шевельнулась во мне тревога. Ни с того ни с сего командующий фронтом вызывать бы его не стал». Сижу, поглядываю на часы. На дворе дождь, молнии сверкают – 15 часов, а Завражнова нет. 15.10 – нет. Конеv, подвинув к себе какую-то бумагу, говорит:

– Наверняка правильно тут о нем написано. Сразу видно – к порядку человек не приучен.

Член военного совета фронта генерал-лейтенант Владимир Николаевич Богаткин, сидевший с Коневым рядом, промолчал, потом поднялся, отошел к окну и, ни к кому не обращаясь, сказал:

– Ну и погодка...

В это время дверь открылась и на пороге выросла могучая фигура Завражнова. На нем не было ни сухой ниточки, под ногами тотчас же образовалась лужа воды.

– Разрешите? – вскинул он огромную ручищу к мокрому виску.

Конеv кивнул головой. Завражнов подошел к столу, засунул руку в карман и долго извлекал оттуда вдвое сложенную измокающую летную книжку.

– Вот! – положил он ее на стол перед командующим.

Конеv раскрыл книжку, расправил ладонью промокшие листки и углубился в содержание записей.

– Так, так, – вдруг заинтересовался он. – Значит, сведения об обороне противника на участке 34-й армии доставили вы? – Завражнов кивнул головой.

– И разведка аэродромов в Старой Руссе – ваша работа? – Завражнов снова кивнул головой. Что не вылет, то подвиг. Подобравший Конев как бы между прочим сказал:

– А ведь на тебя, Завражнов, заявление к нам поступило. Будто сам на разведку не летаешь, прикрываешься славой подчиненных.

Завражнов недоуменно пожал плечами. Я вступил за командира полка:

– Это клевета, товарищ командующий.

– Ну, все ясно, – накрыл ладонью заявление Конев. – Теперь скажите, почему вы опоздали на 15 минут?

– В четырех километрах отсюда с машиной что-то стряслось. Мотор заглох. Я бросил ее и побежал, вот и... опоздал.

Конеv нажал на столе кнопку. Вошел порученец.

– Сколько у нас в резерве машин?

– Четыре, товарищ командующий.

– Так вот, мое распоряжение – один из виллисов передать подполковнику Завражнову.

– Спасибо, товарищ командующий, – расчувствовался и даже покраснел от неожиданности Завражнов.

Погиб Завражнов 28 августа 1943 года. На обратном маршруте после выполнения задания его самолет зажали в клещи вражеские истребители и подбили. До линии фронта оставалось еще далеко. Прерывисто дыша, Завражнов время от времени спрашивал по переговорному устройству штурмана:

– Вася, скоро линия фронта?

(Для справки: штурмана 72-го ОРАП майора Симончука, который погиб вместе с Завражновым, звали Дмитрий. – Прим.авт.).

– Скоро, товарищ командир, скоро.

Штурман чувствовал: с командиром творится что-то неладное, но не смел его спросить об этом. А Завражнов, смертельно раненный, с трудом уже управлял подбитой машиной, которая с каждой минутой теряла высоту. Когда наконец миновали линию фронта, Завражнов, собрав остаток сил, выдохнул:

– Прыгайте. Все прыгайте. И прощайте... Штурман и стрелок оставили машину. Летчик, выбрав какую-то прогалину, все же посадил машину. Но вылезти из нее уже не смог. Когда осмотрели бездыханное тело Завражнова, поразились: вражеский снаряд вошел ему в грудь и разорвался уже на вылете, за спиной. Ровно через месяц, 28 сентября, в газетах был опубликован Указ Президиума Верховного Совета о присвоении Завражнову Ивану Дмитриевичу звания Героя Советского Союза. Но самого героя тогда уже не было в живых...».

В завершении рассказа думаю необходимо вкратце рассказать об истории самого полка.

Полк был сформирован в феврале 1939 года как смешанный (САП). Базировался на аэродроме Бессовец под Петрозаводском. По состоянию на 9 октября 1939 года в полку имелось: 1-я и 2-я АЭ на самолетах И-15бис, 3-я и 4-я АЭ на самолетах СБ.

10 октября 1939 года 1-я АЭ выбыла из состава полка в связи с переброской в г.Кемь (Карелия). К началу советско-финляндской войны полк входил в состав ВВС 8-й армии, имея в составе 23 самолета СБ и 15 самолетов И-15бис.

15 декабря 1939 года 2-я АЭ исключена из состава полка. 11 января 1940 года из состава Киевского особого военного округа в состав полка прибыла эскадрилья на самолетах И-153. К 12 февраля 1940 года из ОКА-1 – личный состав трех АЭ самолетов СБ. По состоянию на 22 февраля 1940 года в полку было шесть АЭ: 1–5-я АЭ на самолетах СБ, 6-я на самолетах И-153. Последняя выбыла из состава полка 25 апреля 1940 года. С этого времени полк стал именоваться бомбардировочным – 72-й СБАП.

За время боевых действий в советско-финляндской войне полк совершил 1308 боевых самолетовылетов, сбросив 650 тонн бомб, 965 тысяч листовок и 120 мест продуктов и медикаментов для окруженных частей 56-го стрелкового корпуса.

Летом 1940 года непродолжительное время входил в состав 5-й смешанной авиационной дивизии (САД), затем был переведен в состав 55-й САД. Перед началом войны полк базировался на аэродромах Бессовец и Старая Русса.

22 июня 1941 года имел на вооружении 45 самолетов СБ (в том числе 5 неисправных) (по другим данным, 34 СБ), а также 4 Пе-2, еще не освоенных экипажами. В 1941 году воевал на Карельском фронте. В декабре 1941 года основная часть личного состава убыла в Казань в оперативное подчинение командования 9-го запасного авиаполка (ЗАП). В январе–марте 1942 года полк перевооружен бомбардировщиками Пе-2. С конца марта по июнь 1942 года вел бои в составе 6-й ударной авиационной группы (УАГ) на Северо-Западном фронте. С середины июня 1942 года входил в состав 241-й бомбардировочной авиадивизии (БАД). 20 ноября 1942 года переформирован в разведывательный авиаполк (72-й ОРАП). Входил в состав 6-й ВА. На вооружении имел самолеты Пе-2. На конец 1942 года в полку осталось семь Пе-2, из них четыре исправных. 1 декабря 1942 года в состав полка влилась 6-я отдельная дальне-разведывательная эскадрилья (ОДРАЭ). С мая до 10 июля 1944 года полк вел оперативную воздушную разведку на люблинском направлении. В середине ноября 1944 года вошел в состав 16-й ВА. Участвовал в освобождении западных районов Белоруссии и восточной части Польши, в боях за плацдармы на Висле и помощь повстанцам Варшавы. Принял участие в Висло-Одерской и Берлинской операциях.

Р.С. 30 марта 2019 года в рамках церемонии торжественного открытия республиканской «Вахты Памяти-2019», которая прошла в Парке Победы в Казани, поисковики Татарстана передали на хранение в семью Рождественских–Гайсиных планшет с фотографиями и фрагментами самолета, на котором летал их отец, дед и прадед. На церемонии присутствовали дочь – Гайсина Татьяна Георгиевна, ее муж Рафаэль Рифович, внуки и правнуки.



Дочь Г.И.Рождественского – Гайсина Татьяна Георгиевна с мужем и внуками.



Зима 2018 года. Псковская область

Второй точкой, куда мы отправились в начале 2018 года, стала Псковская область. Встретившись в городе Пскове с руководителем областной военно-патриотической поисковой общественной организации «След «Пантеры» Геннадием Владимировичем Корольковым, участники экспедиции выехали в Пустошкинский район.

С 31 января по 2 февраля 2018 года поисковики Татарстана совместно с руководителем поискового отряда «Рубеж» Сергеем Константиновичем Калининым провели поисково-разведывательный выезд на одно из озер Пустошкинского района Псковской области. Здесь, как рассказывали местные жители, находили обломки погибшего в годы Великой Отечественной войны самолета.

В результате проведенных работ с применением магнитометров была обследована поверхность озера и в одном месте обнаружена большая аномалия, которая, скорее всего, говорит о том, что на дне озера находится потерпевший катастрофу самолет. К сожалению, глубина залегания подводного объекта более шести метров и поэтому проверить принадлежность и тип самолета поисковикам не удалось.

Продолжить работы на озере псковские поисковики планируют в летний период с использованием специальной техники.

Кроме этого, татарстанским поисковикам для реализации проекта «Крылья Татарстана» псковичи передали фрагмент хвостового оперения самолета Пе-2, на котором сохранился заводской номер самолета №13/105, по которому еще предстоит выяснить судьбу экипажа самолета.



Выбитый номер на хвостовой части самолета Пе-2.

Эти обломки Пе-2 были обнаружены в 2009 году отрядом «Рубеж» под руководством Михаила Николаевича Романова в районе деревни Третьяково Невельского района Псковской области. Романов был одним из лучших специалистов по исследованию истории советской авиации и поиску мест гибели советских самолетов в годы Великой Отечественной войны. К большому сожалению, он ушел из жизни в 2015 году. В завершении этой экспедиции мы посетили могилу М.Н.Романова на кладбище рядом с деревней Васильки и почтили его память.



Могилка псковского поисковика М.Н.Романова на кладбище д.Васильки.



Поисково-разведывательные работы на льду озера.

Февраль 2018 года. Брянская область

Третьей точкой экспедиции начала 2018 года стала Брянская область, куда поисковики Татарстана были приглашены руководителем Дятьковского поискового отряда «Честь и Родина» Валерием Викторовичем Кондрашовым.

Брянские поисковики передали несколько фрагментов от самолета Пе-2 и моторов М-105 (обломки двух моторов М-105 №№ Б11-088 и р125-48, стойку шасси). Один из моторов был обнаружен и поднят в 2015 году в районе населенного пункта Огорь Жиздринского района Калужской области. Данные фрагменты будут использованы в работе по восстановлению самолета Пе-2 в городе Казани в рамках проекта «Крылья Татарстана».

По установленным номерам моторов началась поисково-исследовательская работа с документами Центрального архива Министерства обороны с целью установления обстоятельств его гибели и судьбы экипажа. Пока нам удалось выяснить, что один из моторов (а именно № р125-48) значился в составе 2-го бомбардировочного авиационного полка 204-й бомбардировочной авиадивизии 1-й воздушной армии и списан как потерянный за период с 5 по 10 октября 1942 года, приказ по 204 БАД от 8 октября 1942 года. Списан с самолетом Пе-2 № 14/18 со вторым мотором М-105 № 135-1723. Работа по установлению судьбы самолета и экипажа еще продолжается.

За оказанный теплый прием поисковики Татарстана выражают особую благодарность руководителю Дятьковского отряда «Честь и Родина» Валерию Викторовичу Кондрашову и бойцам отряда Евгению Лукину, Владимиру Ломаченкову, Василию Рыбко, Владимиру Селиверстову, Павлу Кузякину.

* * *

После такого продолжительного «вояжа» по трем областям – Новгородской, Псковской, Брянской – мы вернулись домой 5 февраля 2018 года, доставив в Казань фрагменты трех самолетов Пе-2.



Номер мотора самолета Пе-2.



Поисковики отряда «Честь и Родина». Второй слева руководитель отряда Кондрашов В.В.



Погрузка мотора.



Погрузка шасси Пе-2.



Весна 2018 года. Болото Пятницкий мох. Кингисеппский район Ленинградской области

Весенняя экспедиция по местам падений Пе-2 состоялась в Ленинградскую область с середины апреля 2018 года и тоже была насыщенной.

С 15 апреля сводный поисковый отряд Региональной общественной молодежной организации «Объединение «Отечество» Республики Татарстан (Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Анатолий Скорюков, Андрей Поляков, Владислав Мухин, Олег Арбузов, Алия Галяутдинова) работал совместно с кингисеппским поисковым отрядом «Форпост» под руководством Виктора Костюковича. Также в работе экспедиции приняли участие поисковики из Санкт-Петербурга (Кирилл Лебедев, Николай Михайлов и Виктор Дудин).

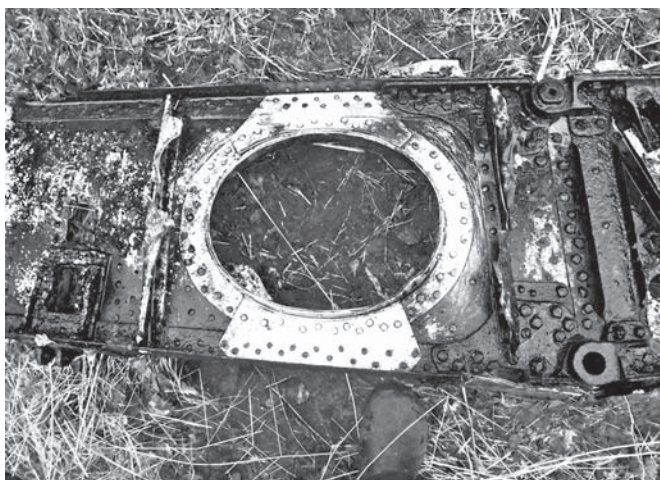
Первой точкой весенней экспедиции стало место падения советского самолета Пе-2 в Кингисеппском районе на болоте Пятницкий Мох. Это место поисковикам показали местные жители, которые обнаружили обломки, собирая ягоды на этом болоте. По словам одного из старожилов, в послевоенные годы с этого места катастрофы, якобы, вывезли останки летчиков для захоронения в ближайшем поселке.

Нам удалось разбить наш бивак в полутора километрах от места падения, на сухом месте, на старой насыпной дороге, которая была построена в 60-е годы для разработки песчаного карьера и торфоразработок. Но эти 1,5 км пешком по болоту давались очень нелегко. На болоте снег почти сошел, но под мхом оставался нерастаявший лед. И если по дороге к самолету он играл роль хорошего наста и мы в



Личный состав 13-го ОРАП 13-й ВА. 1944 г.

первые дни, передвигаясь по болоту, почти не проваливались, то на месте падения со льдом пришлось «повозиться», так как он мешал пробивать щупами моховую подушку болота для поиска фрагментов самолета. Тяжело приходилось и нашей технике. Если первые выезды гусеничный транспортер «Арго» преодолевал легко, то несколько весенних дней спустя мы часто повторяли одну и ту же фразу «хорошо, что он плавающий». В один из дней и это не помогло – «Арго» провалился в небольшую воронку на болоте



Лонжерон крыла.



Технологические номера на лонжеронах крыла, указывающие на предполагаемую серию самолета.

и мы смогли вытащить наш транспортер только с помощью лебедки и «грубой мужской силы».

К сожалению, номеров самолета или моторов найти не удалось, но по характерным деталям Пе-2 определенной серии можно с большой долей вероятности говорить, что данный самолет погиб в 1944 году. Так, на лонжеронах крыла обнаружены технические номера: 205-15 и 205-14. Также на месте падения поисковики обнаружили фрагменты обмундирования одного из членов экипажа самолета.

Архивные исследования дают основания предположить, что данный самолет может относиться к потере бомбардировщика Пе-2 (заводской номер 3/129) из состава 13-го отдельного разведывательного авиационного полка 13-й воздушной армии Ленинградского фронта, который не вернулся с боевого задания 18 января 1944 года.

По экипажу данного самолета мы смогли найти сведения, которые приводим ниже.

• Летчик самолета лейтенант МАТВЕЕВ Петр Иванович родился в 1922 году в деревне Проскуринская Владимирского района Ивановской области (в настоящее время – Судогодский район Владимирской области). Там же проживал его отец Иван Тимофеевич. Сам Петр Иванович окончил шесть классов средней школы. В Красную армию был призван Владимирским РВК в 1940 году. Поступил курсантом в Кировабадскую военную авиационную школу, окончил которую 25 сентября 1941 года с присвоением воинского звания сержант. Направлен для прохождения дальнейшей службы на должность пилота в состав 44-го скоростного бомбардировочного авиационного полка, который в это время вел боевые действия под Ленинградом. После того, как полк был выведен на переформирование, П.И.Матвеев попал в штат 18-го запасного авиационного полка, который дислоцировался в городе Чистополь Татарской АССР и входил в состав 8-й запасной авиационной бригады со штабом в Казани. В марте 1943 года направлен на Ленинградский фронт.

10 апреля 1943 года назначен на должность пилота звена управления 13-го отдельного разведывательного авиационного полка 13-й воздушной армии Ленинградского фронта. 18 мая 1943 года присвоено воинское звание младший лейтенант. С 18 июня 1943 года – летчик 13-го ОРАП. 2 сентября 1943 года присвоено воинское звание лейтенант. За время пребывания в полку был награжден медалью «За оборону Ленинграда» и орденами Красной Звезды и Красного Знамени.

• Штурман самолета младший лейтенант ШАГАНОВ Павел Михайлович родился в 1923 году в городе Черкесск Орджоникидзевского края (в настоящее время – Карачаево-Черкесская Республика). Отец Михаил Тихонович Шаганов проживал по адресу: г.Черкесск, ул.Зольная, д.31. В Красную армию был мобилизован Черкесским РВК в 1941 году. В 1942 году окончил Грозненскую военную авиационную



Вездеход «Арго» провалился в воронку.



Коноплев А.Ю. и Скорюков А.Н. обнаружили стойку шасси Пе-2.



Коноплев А.Ю. на месте падения самолета.



школу стрелков-бомбардиров с присвоением воинского звания сержант. На 20 июля 1942 года значился в штате 18-го запасного авиационного полка (г. Чистополь Татарской АССР), где проходил обучение боевому применению самолета Пе-2.

10 апреля 1943 года назначен на должность летчика-наблюдателя в состав 13-го отдельного разведывательного авиационного полка 13-й воздушной армии Ленинградского фронта. 16 июля 1943 года присвоено воинское звание младший лейтенант. За время пребывания в полку был награжден медалью «За оборону Ленинграда» и орденом Красная Звезда.

• Воздушный стрелок-радист самолета сержант ФЕТИСОВ Александр Ерменович родился в 1922 году в деревне Зубовка Кимовского района Тульской области. Там же проживала его мать – Мавра Григорьевна. В Красную армию мобилизован Кимовским (по другим данным, Узловским) РВК в 1941 году.

В состав 13-го ОРАП Александр Фетисов попал в июне 1943 года. За время пребывания в полку был награжден медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда» и орденом Отечественной войны II степени.

В наградных материалах к ордену записано:

«...21 августа 1943 года при разведке лужского узла им было обнаружено на ст. Луга 10 ж/д составов до 270 товарных вагонов, на аэродроме Коростовичи 11 самолетов, а на аэродроме Городец 17 самолетов противника. Несмотря на то, что в этот момент самолет Пе-2 был подбит прямым попаданием снаряда ЗА, пока летчик тянул до района Волосово на одном моторе, где сделал искусную посадку на топкое болото, – тов. Фетисов все данные сумел передать по радио командованию. Пробираясь к своим в район Приморской группы войск вместе со всем экипажем резал телефонную связь противника, а когда штурман был тяжело ранен (штурман подорвался на противопехотной mine. – Прим. авт.) непосредственно помог ему добраться до своих войск, оказав ему своевременную помощь, сделав несколько перевязок. Командование Приморской группы получило ценные данные о расположении огневых средств противника и оборонительных рубежей...».

Это было описание боевого вылета Александра Фетисова в составе экипажа летчика младшего лейтенанта Евгения Митрошина и штурмана младшего лейтенанта Михаила Коготкова 21 августа 1943 года.

В разных источниках отчество Александра Фетисова записано по-разному: в Книге Памяти Тульской области он учтен дважды как Еремеевич и Ефремович. На сайтах Министерства обороны РФ (ОБД «Мемориал» и «Подвиг народа») – Ерменович. Также в некоторых документах звание Фетисова указано как сержант, а в других как старший сержант.

По документам Кингисеппского РВК воздушный стрелок-радист сержант А.Е.Фетисов значится захороненным в братской могиле в д.Ново-Пятницкое, что находится в шести километрах севернее от места падения самолета, которое мы нашли. И как говори-



Поисковики на биваке экспедиции.

лось выше, один из старожилов рассказывал кингисеппским поисковикам, что с этого места катастрофы в послевоенные годы останки экипажа перевозили для захоронения. Можно предположить, что при этом были обнаружены документы только сержанта А.Е.Фетисова, а документов летчика и штурмана самолета не нашли, и поэтому в захоронении учтена только лишь фамилия стрелка-радиста самолета.

Но названные имена погибшего экипажа и их судьба – это только предположение по составу экипажа найденного самолета, которое требует дополнительной проверки и продолжения полевых работ на месте падения самолета.

Здесь хочется сделать небольшое «лирическое» отступление и рассказать, каким по весеннему теплым и солнечным выдался первый рабочий день экспедиции (но не все остальные). Пока мы устанавливали палатки и обустраивали наш бивак, светило жаркое солнце, что позволило принять первые в этом году «солнечные ванны». Но все последующие дни, проведенные в Ленинградской области, прошли при низком и хмуром небе, с небольшими дождями и сильным холодным ветром.

Еще эта экспедиция запомнилась ежевечерним просмотром Кубка России по футболу (мы все болели за команду Ленинградской области «Тосно», ставшую победительницей), а также серии хоккейных игр казанского «Ак Барса» с московским ЦСКА за Кубок Гагарина. Трансляции матчей мы смотрели на ноутбуке, но чтобы поймать слабый и очень неустойчивый сигнал Интернета, приходилось выстраивать хитрые конструкции из ящиков и коробок.



Андрей Поляков выступает в роли антенны для сигнала Интернета.



*Казанские и кингисеппские поисковики.
Вручение грамоты Костюковичу В.В.*



Болото Пятницкий мох. Второй самолет

С 18 апреля на том же болоте Пятницкий мох мы начали работу на втором самолете. Место падения этого Пе-2, точнее, место вынужденной посадки, находилось ближе к российско-эстонской границе, на берегу Нарвского водохранилища. Расстояние от базового лагеря экспедиции – более семи километров.

Самолет обнаружен был кингисеппским поисковым отрядом «Форпост» Виктора Костюковича еще в 2002 году. Но более-менее обстоятельное обследование обломков самолета ребята смогли провести только в 2011 году. Тогда было установлено, что у самолета горел правый мотор, он совершил вынужденную посадку.

Основной центроплан самолета, скорее всего, был разобран еще во время войны. Было видно, что аккуратно сняты правый двигатель и правое колесо, снят и частично разобран левый мотор. Кингисеппским поисковикам удалось обнаружить кресло пилота, пулеметную турель ВУБ-1 (УБТ), фонарь со 110 серии самолета, гильзы к авиационному пулемету 12,7 мм, створки люка шасси, на которых были найдены две бирки с выбитым номером 4413. На стенке переднего лонжерона центроплана была найдена круглая шильда с заводским номером самолета 4/155. По данному номеру, проведя архивно-исследовательскую работу, удалось установить, что данный самолет относился к 140-му бомбардировочному авиационному полку 276-й бомбардировочной авиационной дивизии 13-й воздушной армии.

Из документов Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации стало известно,



Виктор Костюкович.



Илья Прокофьев крепит фалу на треногу.



Андрей Поляков на погрузке фрагментов самолета на «Арго».



Подъем из болота центроплана самолета Пе-2.



В.Дудин, А.Коноплев, А.Скорюков доставили фрагменты центроплана в базовый лагерь экспедиции.

что бомбардировщик Пе-2 № 4/155 был подбит зенитной артиллерией противника 9 марта 1944 года при выполнении боевого задания в районе Сиргала (Эстония). С горящим мотором совершил вынужденную посадку на болото Пятницкий Мох. Самолет сгорел. Экипаж самолета: летчик младший лейтенант Катунев Алексей Степанович, штурман младший лейтенант Емец Михаил Алексеевич, воздушный стрелок-радист младший сержант Нефедов Сергей Георгиевич – остались живы, благополучно вернулись в полк. У экипажа это был 10 боевой вылет.

Вот как этот боевой вылет описан в Акте расследования:

«...Самолет Пе-2 бортовой номер 6, заводской номер 4/155 с моторами М-105ра №№ в13-645 и в12-220.

9 марта 1944 года в 9.58 с аэродрома Сиверская экипаж в составе 9 Пе-2 вылетел на бомбардирование артпозиций противника в районе Сиргала. Группа и данный экипаж в составе ее дошла до цели, атаковала цель и с левым разворотом пошла на свою территорию. Бомбардирование производилось по ведущему в зоне обстрела огнем зенитной артиллерией противника, группа производила противозенитный маневр. При обстреле огнем ЗА был подбит правый мотор, из патрубков начало выбрасывать черное пламя, мотор задымил, началась сильная тряска его. Экипаж шел за группой, перешел линию фронта и начал отставать. Пожар мотора усиливался. Младший лейтенант Катунев произвел посадку на своей территории, с убранными шасси на болото Пятницкий мох, южнее ст. Салгай 14 км. Экипаж пытался тушить самолет, но после взрыва плоскостных бензобаков пламя быстро распространилось и самолет сгорел...».

И если в марте 1944 года для экипажа все обошлось благополучно, то, к сожалению, 16 августа 1944 года данный экипаж, в этом же составе, не вернулся с боевого задания.

- Летчик самолета младший лейтенант КАТУНОВ Алексей Степанович, родился в 1922 году в селе Большая Ижмора Заметчинского района Тамбовской области. Окончил девять классов школы. Вместе с родителями проживал в городе Чкалов (в настоящее время – Оренбург). В Красной Армии с 1940 года. В 1941 году окончил 1-е Чкаловское авиационное училище, в 1942 году – Кировабадскую школу пилотов, в 140-й БАП переведен на должность летчика в январе 1944 года. К 23 апреля 1944 года, когда Алексея Катунева представляли к ордену Красного Знамени, он совершил 26 боевых вылетов. Приказом командира 276-й бомбардировочной авиадивизии 29 апреля 1944 года награжден орденом Красная Звезда.

- Штурман самолета младший лейтенант ЕМЕЦ Михаил Алексеевич родился в 1921 году в селе Федоровка Карловского района Полтавской области Украинской ССР. Окончил 10 классов школы. В Крас-



Нефедов Сергей Георгиевич.

ной Армии с 5 июля 1941 года. Затем в 1942 году окончил Харьковское военное авиационное училище стрелков-бомбардиров.

Но вместо авиации Михаила Алексеевича направляют на должность командира взвода 289-го истребительно-противотанкового артиллерийского полка Резерва главного командования на Ленинградский фронт. Воинское звание младший лейтенант присвоено 1 января 1943 года. Участник боевых действий на Ленинградском фронте с 1943 года, награжден медалью «За оборону Ленинграда». В январе 1944 года М.А.Емец возвращен в авиацию – направлен на должность штурмана самолета в состав 140-го БАП. Приказом командира 276-й бомбардировочной авиадивизии 29 апреля 1944 года награжден орденом Красная Звезда.

- Воздушный стрелок-радист самолета младший сержант НЕФЕДОВ Сергей Георгиевич родился в 1925 году в селе Рязаново Николо-Черемшанского (в настоящее время – Мелекесского) района Ульяновской области. В январе 1943 года призван в Красную армию. Окончив 65-ю школу младших авиационных специалистов в сентябре 1943 года, направлен в состав 140-го БАП на должность воздушного стрелка-радиста. Награжден медалью «За оборону Ленинграда». 10 апреля 1944 года представлен командованием полка к ордену Красная Звезда, но приказом по дивизии был награжден медалью «За отвагу».

Но вернемся на Пятницкое болото под Кингисепом. Судя по фотографиям с этого места, которые



нам прислал Виктор Викторович Костюкович еще до экспедиции, на месте вынужденной посадки остались значительные фрагменты центроплана самолета, крыльев, нижней части кабины и тормозные решетки (тормозные щитки для пикирования). Все эти части и фрагменты мы решили использовать в проекте «Крылья Татарстана» для восстановления Пе-2.

Поэтому в этой экспедиции нам предстояло выполнить следующие работы: отстыковка и демонтаж узлов и агрегатов самолета, их эвакуация с болота до нашего базового лагеря. Этот процесс происходил несколькими способами. У нашего транспортера-вездехода «Арго» мы предварительно сняли тент и лобовое стекло, а на заднее сиденье поставили ящик с оборудованием, и таким образом добились горизонтальной поверхности для перевозки. На транспортер грузились самые массивные и тяжелые фрагменты самолета, а вот на сцепку мы брали фрагменты по весу меньше, но габаритные по длине, заранее расстелив под ними баннеры. Все это крепилось стяжками и веревками. Вот таким способом мы несколько дней перевозили фрагменты самолета к месту базового лагеря.



Заводской номер самолета на шильде.



Фрагменты самолета с технологическими номерами.



Возвращение участников экспедиции в Казань.

Место падения Пе-2 у деревни Калливере

В завершении экспедиции в Кингисеппском районе мы вместе с Виктором Костюковичем побывали на месте падения самолета Пе-2 в районе деревни Калливере. История поиска, подъема обломков и останков членов экипажа уже была описана в одной из наших книг.

Но все же расскажем об этом самолете. Тем более, когда в апреле 2018 года мы побывали на месте катастрофы, то нашли (по счастливой случайности) большой фрагмент хвоста самолета, который из болота вынесли на руках и, конечно же, используем его при восстановлении Пе-2 в Казани.

Итак. Место падения самолета Пе-2 в районе деревни Калливере в болоте Кадер Кингисеппского района Ленинградской области было обнаружено в 2003 году поисковым отрядом «Форпост» (г.Кингисепп, руководитель – Виктор Викторович Костюкович). По словам местных жителей самолет погиб весной 1944 года, подбитым шел со стороны Нарвы. Из рассказов старожилов было непонятно доставали ли экипаж, одни говорят – да, другие – нет. Говорят, что рядом с местом падения находили кобур с пистолетом ТТ и унты. По проведенному дополнительному опросу в ноябре 2005 года было установлено: зимой 1943 – в январе 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 1960-х годов местные мужики пытались поднять самолет. Ставили треногу, дергали крюками. 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. По словам старожилов, нашли трех или четырех человек. Экипаж был установлен и похоронен на кладбище деревни Калливере. На захоронение приезжала мать одного из погибших летчиков.

21 июля 2006 года силами командиров поисковых отрядов Ленинградской области (во время проведения областного учебного полевого семинара руководителей поисковых отрядов) было проведено обследование места падения самолета. Тогда удалось обнаружить останки одного из членов экипажа (часть ноги и рука), две пряжки от парашюта, части шлемофона, реглана и унтов, гильзы и патроны от авиаворужения самолета – пулемета БС – 1941 и 1943 годов выпуска, патроны ШКАС 1941 года выпуска.

В сентябре 2007 года была проведена совместная экспедиция поисковых отрядов «Форпост»

(г.Кингисепп), Пушкинского военного института радиозлектроники космических войск (г.Пушкин, руководитель – Илья Викторович Переведенцев) и «Альтаир» (г.Тамбов, руководитель – Елена Геннадьевна Валатина). С первых же дней стали попадать 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. 3...». На бронеспинке летчика обнаружен номер – 6/230, а на патронном ящике нанесенный красной краской заводской номер самолета – 4/229. На остатках киля самолета обнаружен бортовой номер самолета – 28.

По документам Центрального архива Министерства обороны РФ удалось установить, что 15 февраля 1944 года на самолете Пе-2 (заводской номер 4/229) погиб при выполнении боевого задания в районе д.Серпуль (у города Кингисепп) экипаж 34-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка 276-й бомбардировочной авиационной дивизии 13-й воздушной армии в составе:

- штурман звена гвардии лейтенант СТЕПАНОВ Михаил Петрович, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Смоленская область, Знаменский (в настоящее время – Угранский) район, д.Реутово. Кадровый, в РККА с 1939 года;



Москвин К.Ю., руководитель п/о «Иван Сусанин» (г.Колпино) с обнаруженными останками летчиков. 2006 г.



- воздушный стрелок-радист гвардии старшина КУРЬЯНОВ Александр Евстафьевич, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, город Архангельск, Октябрьский район, жена Антонина Максимовна проживала: РСФСР, Ивановская область, Чебыловский район, д.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 Иван Игнатьевич спасся на парашюте и вернулся в полк.

Вот 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...».

В акте расследования боевой потери записано:

«...15 февраля 1944 года экипаж гвардии младшего лейтенанта Грищенко одиночно вылетел на бомбардировку живой силы и техники противника на дорогах в районе д.Канука. Не долетая до цели, экипаж заметил истребителей противника и продолжал дальнейшей полет. После бомбометания, самолет был атакован 3-мя ФВ-190. В результате атак загорелся центральный бензобак и отказал СПУ. После нескольких очередей стрелок-радист прекратил стрельбу. Самолет стал сильно крениться влево и резко терять высоту. При проходе линии фронта, в районе Серпуль, летчик подал команду штурману – прыгать на парашюте, который прыжок не произвел. Через некоторое время самолет стал неуправляем. Летчик подал повторную команду, открыл колпак и с высоты 900 метров выбросился на парашюте. Приземлился в районе Ванакюла. Самолет упал 500-600 метров от места приземления летчика. При осмотре обнаружено: экипаж штурман и стрелок-радист погибли. Самолет разбился и утонул в болоте...».

По данным военного архива стало известно, что летчик 34-го гв.БАП гвардии младший лейтенант



Поисковики отрядов «Форпост», «Альтаир», Пушкинского военного института радиоэлектроники космических войск. 2006 и 2007 г.

Иван Игнатьевич Грищенко не вернулся с боевого задания 4 апреля 1944 года при бомбардировке войск противника в районе г.Тарту Эстонской ССР.

Проведя исследовательскую работу, удалось найти дополнительные сведения о И.И.Грищенко.

Родился Иван Игнатьевич 24 ноября 1919 года в деревне Радеевка (Радеево) Уваровичского района Гомельской области БССР. Мать – Грищенко Евдокия Федоровна. В 1935 году окончил восемь классов школы, затем ФЗУ водников в городе Гомель.

В Красной Армии с 1938 года. В сентябре 1941 года закончил учебу в Молотовской военной школе пилотов. 5 декабря 1941 года переведен в Научно-исследовательский институт ВВС КА, в это же время присвоено воинское звание младший лейтенант. С 30 апреля 1942 года он уже находился в составе 44-го скоростного бомбардировочного авиационного полка Ленинградского фронта (с 22 ноября 1942 года – 34-й гв. БАП). С 30 декабря 1942 года на должности командира звена. В ноябре 1943 года награжден медалью «За оборону Ленинграда», а в январе 1944 года представлен к ордену Красная Звезда. В наградном листе упоминается несколько успешных боевых вылетов и дается характеристика летчика:

«...За время пребывания на фронте произвел 22 боевых вылета на бомбардировку ж/д эшелонов и станций, арт. минометных батарей на переднем крае, подавление дальнбойной артиллерии противника, стреляющей по г. Ленинград. При выполнении боевых заданий – настойчив и энергичен, проявляет мужество и отвагу. Отлично владеет техникой пилотирования в исключительно сложных метеорологических условиях.

25 июля 1943 года в составе группы 4 раза выполнял боевое задание по бомбардировке узла сопротивления противника в районе Синявино. В результате бомбардировочных ударов было создано более 70 очагов пожаров. Данные подтверждены фотоснимками и истребителями сопровождения. При выполнении последнего полета, правый мотор самолета был подбит снарядом ЗА и загорелся, но летчик, умело пилотируя, вовремя сбил пламя и продолжал полет на одном моторе, благополучно произведя посадку на свой аэродром...».

Этот упомянутый в наградном листе боевой вылет немного иначе описан в акте расследования:

«...26 июля 1943 года в 20.48 на высоте 3000 метров над целью ж/д станции Тосно, самолет млад-



Валатина Елена Геннадьевна на месте падения самолета. 2007 г.



Виктор Костюкович и Илья Переведенцев. 2007 г.



Виктор Дудин и Илья Прокофьев. 2007 г.



Олег Арбузов, Александр Коноплев, Виктор Костюкович, Анатолий Скорюков (слева направо) на месте катастрофы. 2018 г.



шего лейтенанта Грищенко был подбит ЗА противника в правый мотор. От цели отлет производился на одном моторе до аэродрома. Посадка производилась с прямой на «живот», т.к. на второй круг уход был опасен – второй мотор трясло. В результате посадки на «живот» самолет имеет следующие повреждения: деформированы обе мотогондолы, помята нижняя часть киля и рулей поворота, поломаны шасси, помяты нижние капоты моторов и погнуты оба винта. Самолет сдан в АРБ № 1 для восстановительного ремонта...».

* * *

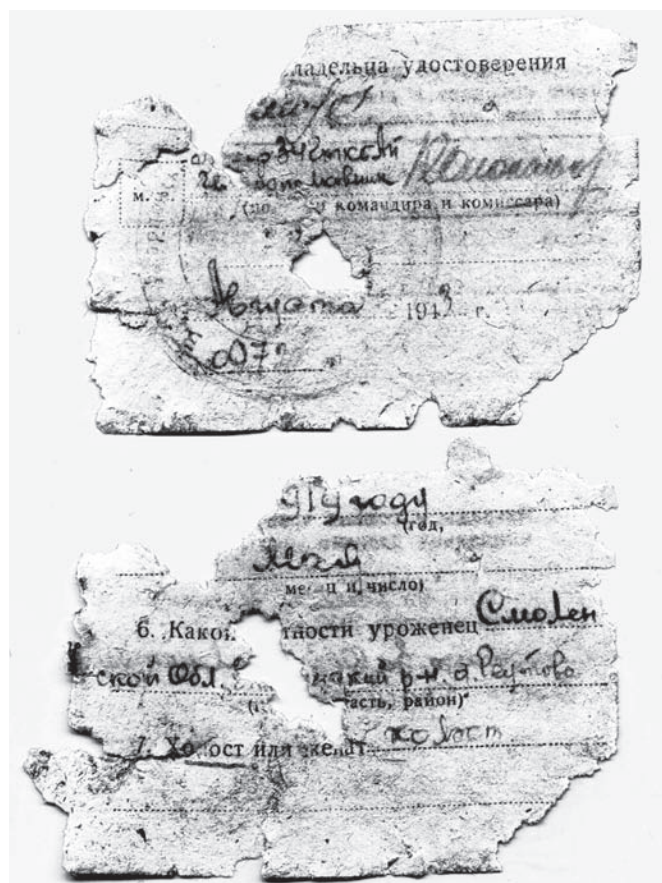
О погибшем штурмане самолета гвардии лейтенанте М.П. Степанове в архивных документах также



удалось найти дополнительные сведения.

Михаил Петрович в 1939 году закончил обучение в техникуме и был призван в ряды Красной Армии курсантом Мелитопольского военного авиационного училища. В 1940 году М.П. Степанов окончил Ленинградское военное авиационно-техническое училище. 28 ноября 1940 года присвоено воинское звание младший лейтенант.

Михаил Петрович в 1939 году закончил обучение в техникуме и был призван в ряды Красной Армии курсантом Мелитопольского военного авиационного училища. В 1940 году М.П. Степанов окончил Ленинградское военное авиационно-техническое училище. 28 ноября 1940 года присвоено воинское звание младший лейтенант.



Удостоверение личности Степанова М.П., найденное на месте падения.

Для прохождения дальнейшей службы направлен на должность стрелка-бомбардира в состав 217-го скоростного бомбардировочного авиационного полка, где встретил начало войны.

С мая 1942 года в составе 44-го СБАП, которому 22 ноября 1942 года было присвоено гвардейское звание и полк стал именоваться 34-й гв. БАП. С 23 августа 1943 года на должности штурмана звена. 12 октября 1943 года присвоено воинское звание лейтенант.

На момент гибели за плечами М.П. Степанова было 29 боевых вылетов. В июне 1943 года был награжден медалью «За оборону Ленинграда», а в конце июля 1943 года был представлен к награждению орденом Отечественной войны I степени, но 3 августа 1943 года был награжден орденом Красной Звезды. В наградном материале описан один из боевых вылетов, в которых участвовал Михаил Петрович: «...28 июля 1943 года при налете на крупный ж/д узел Тосно, еще до подхода к цели, огнем ЗА был подбит мотор самолета. Экипаж принял решение продолжать полет на цель. Удар был нанесен вовремя и в цель. На земле рвались и горели эшелоны противника. На обратном пути, вследствие неисправности мотора, самолет стал от группы отставать. Истребители противника, видя отставший самолет, стали производить атаки, но, встретив огонь пулеметов, вынуждены были отойти в сторону, продолжая вести огонь с большой дистанции. Истребителям удалось зажечь самолет. Тов. Степанов, проявив силу воли и выдержку, продолжал оставаться в горящем самолете и только перелетев линию фронта, по команде командира экипажа, выбросился из горящего самолета на парашюте...».

Обстоятельства этого боевого вылета дополняют сведения из акта расследования:

«...28 июля 1943 года в 18.34 – 18.40 над целью на высоте 3900 метров, самолет был подбит прямым попаданием снаряда в правый мотор. Самолет сразу развернуло. Летчик Андреев (экипаж состоял из летчика гвардии младшего лейтенанта Андреева Григория Лаврентьевича, штурмана гвардии младшего лейтенанта Степанова Михаила Петровича, воздушного стрелка-радиста сержанта Семкина Николая Степановича. – Прим. авт.) отстал от группы на 500-600 метров. После выполнения боевого задания, на подходе к линии фронта, самолет был атакован истребителями противника ФВ-190. Первая атака произведена сверху, сзади, вторая – снизу, сзади. В результате самолет был подожжен в районе южнее Самарка. Экипаж покинул самолет и выбросился на парашютах, после чего самолет долетел до земли, взорвался...».

* * *

В сентябре 2009 года отрядами «Форпост», «Альтаир» и сводным поисковым отрядом из Владимирской области были проведены дополнительные работы на месте падения самолета. В результате были

обнаружены дополнительные фрагменты останков членов экипажа самолета. Из-за дождливой погоды и высокого уровня воды работы не были завершены.

В сентябре 2010 года сводной поисковой экспедицией отрядов «Форпост», «Альтаир» и «Уголек» (г. Санкт-Петербург, руководитель – Михаил Викторович Авдеев) продолжены работы на месте падения самолета. Со дна воронки были извлечены оставшиеся фрагменты останков членов экипажа самолета.

* * *

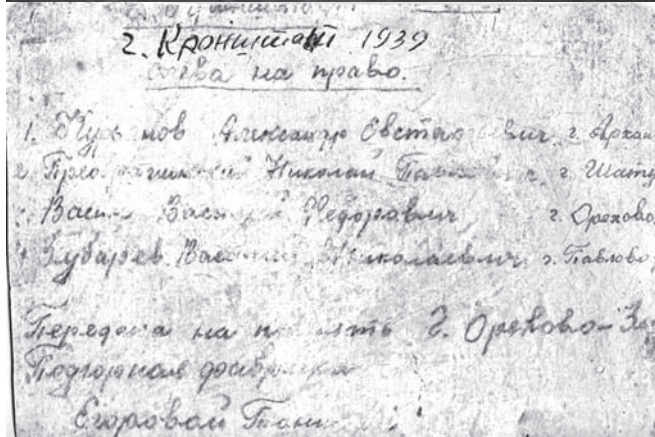
Поисковикам удалось найти родных погибших летчиков. Родственники воздушного стрелка-радиста самолета Александра Курьянова рассказали, что в 1960-е годы им сообщили из военкомата, что под Ленинградом было обнаружено место падения самолета и были найдены документы их родного человека. Это известие полностью подтверждает рассказ местных жителей о том, что в 60-е годы уже предпринимались попытки поднять обломки самолета. И становиться понятно, почему в Кингисеппском райвоенкомате есть упоминание о перезахоронении останков Александра Курьянова на воинском мемориале «Роща 500» в городе Кингисепп.

Также мы узнали о довоенной жизни Александра Евстафьевича Курьянова. Родился в 1915 году в Октябрьском районе города Архангельска. В 1936 году был призван в армию и попал в состав Балтийского военноморского флота, где проходил службу в звании главного корабельного старшины. Его часть в это время базировалась в городе Кронштадт. В 1940 году он уезжает



на побывку в родной город, где женится на своей возлюбленной Антонине Максимовне (к сожалению, даже в архивных документах нет ее фамилии). И в 1941 году в семье рождается сын. В начале войны вся его семья перебирается в деревню Слуда Небыловского района Ивановской области (ныне Юрьев-Польский район Владимирской обл.). В 1943 году А.Е.Курьянов закончил военно-политическое училище Ленинградского фронта, и 14 сентября 1943 года направляется на должность воздушного стрелка-радиста в состав 34-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. На момент гибели на счету А.Е.Курьянова было 16 боевых вылетов.

Останки погибших – гвардии лейтенанта Степанова М.П. и гвардии старшины Курьянова А.Е. – покоятся на воинском захоронении в деревне Мануйлово Кингисеппского района Ленинградской области.



Курьянов А.Е. (крайний слева) вместе с сослуживцами. г.Кронштадт, 1939 г.



Владимирские поисковики в гостях у родственников Александра Курьянова.



Весна 2018 года. Кобона

Из Кингисеппского района наша группа проекта «Крылья Татарстана» переместилась в Кировский район Ленинградской области в район деревни Кобона. Здесь нас ждали друзья из Военно-исторического центра «Кобона – Дорога Жизни» (филиал АНО «Военно-исторический центр Северо-Западного федерального округа») Сергей Склянин и Сергей Марков.

Дело в том, что в 2015 году недалеко от деревни Кобона было обнаружено место падения самолета Пе-2. Тогда на месте трагедии работали поисковики санкт-петербургского отряда «Имени Гагарина» под руководством Михаила Семенова. Ребятам удалось обнаружить останки одного из погибших членов экипажа и установить номера моторов самолета М-105 №№ 135-1658 и 135-1695.

Они сообщили на поисковый форум «Тризна» о своих находках, а я сразу же нашел нужные сведения в своей компьютерной базе данных, основанной на архивных документах.

Оказалось, что обнаружили место падения самолета Пе-2 (заводской номер 19/41) из состава 125-го ближнебомбардировочного авиационного полка 2-й смешанной авиационной дивизии ВВС Ленинградского фронта. Данный самолет был подбит при выполнении боевого задания 23 сентября 1941 года в районе Красного Села под Ленинградом.



Лобач Петр Кузьмич.

Летчик самолета лейтенант Петр Кузьмич Лобач на горящем самолете, перетянув линию фронта, выбросился с парашютом и спасся, а вот штурман младший лейтенант Константин Федорович Гнутенко (1919 г.р., уроженец: УССР, Сталинская область, г.Константиновка) и воздушный стрелок-радист младший сержант

Митрофан Ефимович Костылев (1918 г.р., уроженец: Азербайджанская ССР, г.Баку) покинуть горящую машину не смогли и разбились вместе с самолетом в районе деревня Черная у Ладожского озера.

Как рассказывал корреспондентам интернет-издания Online47.ru командир поискового отряда «Имени Гагарина» Михаил Семенов, за два выезда в выходные – с 18 по 20 и с 24 по 26 июля 2015 года – они достали из болотистой почвы два мотора (один лежал на поверхности земли, другой в 40 см под грунтом), фрагменты фюзеляжа, полуразрушенные



Поисковики отряда «Имени Гагарина» на месте подъема Пе-2.

лопасти винта, полуржавые шасси, а также другие металлические обломки самолета. Поисковые работы на месте крушения самолета продолжились. Позже обнаружили останки, предположительно, радиста Митрофана Костылева.

«Остатки пулемета, основная часть боекомплекта и баки задней части фюзеляжа, где и сидел радист, находятся у найденного мотора, там же и были найдены останки. Мы предполагаем, что другой боец лежит дальше на 100 метров, куда упала кабина пилота и стрелка», – рассказал Online47.ru Михаил Семенов.

В 2016 году наши коллеги из ВИЦ «Дорога Жизни» смогли вывезти извлеченные из болота моторы и другие фрагменты самолета в Кобону. Когда мы прибыли к ним на базу, все артефакты находились на открытой площадке музея на берегу Ладожского озера.

С 23 по 25 апреля 2018 года мы провели дополнительное обследование места падения и смогли также эвакуировать оттуда многочисленные фрагменты самолета для проекта «Крылья Татарстана» по восстановлению легендарного самолета Пе-2 в Республике Татарстан.

К сожалению, весна в 2018 году была холодная и поздняя. Место, где упал самолет, находится в небольшой низине и поэтому было сильно заболочено. Поблизости от воронки фрагменты самолета приходилось искать по колено в воде.

Судя по всему, это место было найдено еще в 1950-е годы, когда здесь рыли канавы для разделения лесных участков.

На поверхности, рядом с воронкой (основным местом падения самолета) под слоем прошлогодней листвы лежала неразорвавшаяся 100-килограммовая авиационная бомба. Доставленной на вездеходе помпой мы довольно быстро выкачали воду из воронки и стали обследовать дно ямы. С одного края, с глубины более полуметра нам удалось извлечь часть коленчатого вала мотора с одним сохранившимся поршнем.

Ниже этого довольно крупного фрагмента в глине прощупывался еще один массивный предмет, который мы постарались зацепить тросами и поднять на поверхность с помощью лебедки. Определенные трудности возникли из-за того, что весенние талые воды постоянно поступали в воронку, а ее дно состояло из песка с прослойками глины. Песок и глина с водой образовывали супесь, которая плотно и быстро заполняла любое углубление, которые мы выкапывали лопатами. С трудом, но все же удалось зацепить массивную железяку за какой-то деформированный фрагмент. И мы стали поднимать находку из воронки. Каково же было наше удивление, когда из жижи появилась еще одна 100-килограммовая авиационная бомба. Лишь полчаса назад мы достали из воронки оторванный от сильного удара об землю



Работы на месте падения самолета. 2018 г.



Номера моторов самолета Пе-2 из состава 125-го СБАП.



фрагмент коленчатого вала мотора самолета, шатуны на котором были изогнуты «в бараний рог», а тут целая неразорвавшаяся от удара бомба! Рисковать мы не стали и оставили опасную находку на дне воронки.

Нашей базой для размещения в эти дни стал гостеприимный отель наших друзей на берегу Староладожского канала в деревне Кобона. Было непривычно после житья в палатках в Кингисеппском районе, каждый вечер, возвращаясь из леса, оказываться в уютном доме, где можно было за вечерним ужином, на мягком диване смотреть новости по телевизору и пользоваться всеми благами цивилизации – горячим душем и мягкой постелью.

Проведя архивно-исследовательскую работу по экипажу данного самолета, удалось установить, что летчик самолета Петр Кузьмич Лобач прошел всю войну...

• Родился Петр Кузьмич ЛОБАЧ 29 декабря 1913 года. В учетно-послужной карточке у него записаны два места рождения: село М.Нехвороща Нехворощанского района Полтавской области Украинской ССР и поселок Перво-Алкинский Белебеевского района Башкирской АССР.

В 1934 году окончил 1-й курс Уральского индустриального института по специальности коллектор-геолог.

В Красной Армии с 16 сентября 1935 года. В 1939 году окончил 1-е Чкаловское военное авиационное училище им. К.Е.Ворошилова. В аттестации училища записано: «...выпустить младшим летчиком в скоростной бомбардировочный авиационный полк, с присвоением военного звания лейтенант...». 5 ноября 1935 года направлен в распоряжение командующего ВВС Ленинградского военного округа. 20 февраля 1940 года назначен на должность младшего летчика 3-й АЭ в состав 9-го скоростного бомбардировочного авиационного полка.

Его жена Вера Дмитриевна (1915 г.р.) вместе с дочерью Эльвирой (1941 г.р.) и матерью Никитиной Просковьей Яковлевной (1882 г.р.) проживали в городе Чкалов (в настоящее время – г.Оренбург).

Начало войны встретил в составе 125-го бомбардировочного авиационного полка на Западном фронте в должности младшего летчика. Летал на самолете СБ. В одном из боевых вылетов 9 июля 1941 года лейтенант Лобач был сбит. Изначально был признан погибшим, и даже оформлен был приказ об исключении его из состава Красной Армии, но он выжил и вернулся в полк. 17 июля 1941 года во время выполнения боевого задания самолет Лобача был опять подбит зенитной артиллерией противника. Летчик смог на одном моторе произвести вынужденную посадку на свой аэродром. 15 августа 1941 года самолет Лобача снова подбили истребители противника. И снова пилот на одном моторе произвел вынужденную посадку на своей территории.



Лобач Петр Кузьмич.

В сентябре 1941 года 125-й ближнебомбардировочный авиаполк перебрасывают на Ленинградский фронт. Личный состав полка включается в боевую работу в самый тяжелый период боев под Ленинградом. Так, 23 сентября 1941 года самолет Пе-2 с экипажем в составе летчика лейтенанта Лобача, штурмана младшего лейтенанта Гнутенко и воздушного стрелка-радиста младшего сержанта Костылева при нанесении бомбардировочного удара по немецким войскам в районе Красного Села был атакован истребителями противника и подожжен. Летчик на горящем самолете смог перетянуть линию фронта и уже в районе деревне Черная на берегу Ладожского озера на высоте 500 метров покинул горящую машину с парашютом. При этом Петр Кузьмич получил ожог лица 2-й степени. Штурман и воздушный стрелок-радист, скорее всего, были ранены или убиты в воздухе и упали вместе с самолетом.

После того как зажили ожоги, Лобач возвращается в полк и опять вылетает на боевые задания. Но уже 19 октября 1941 года его Пе-2 опять был атакован и подожжен истребителями противника. На горящем самолете, рискуя жизнью, летчик перетянул через линию фронта и произвел посадку на своей

территории. И в этом вылете П.К.Лобач получает ожог лица, и его направляют в госпиталь. В январе 1942 года, залечив ожоги, лейтенант Лобач возвращается в полк, но в феврале 1942 года 125-й ближнебомбардировочный авиаполк убывает из состава Ленинградского фронта на переформирование и получение новой материальной части.

17 декабря 1942 года из пункта сбора летно-технического состава Петр Кузьмич был направлен в 8-ю запасную авиационную бригаду в город Казань.

Опять на Ленинградский фронт П.К.Лобач попадает 21 марта 1943 года, прибыв для пополнения 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка из состава 3-го запасного авиаполка 8-й запасной авиабригады.

Большинство боевых вылетов до конца войны он провел в составе экипажа, в который входили: штурман Николай Михайлович Ролин и воздушный стрелок-радист Николай Петрович Ляхов.

29 июня 1945 года штурману Н.М.Ролину было присвоено звание Героя Советского Союза, и в этом есть большая заслуга командира экипажа Петра Кузьмича Лобача.

1 июня 1943 года командир звена гвардии лейтенант Лобач П.К. награжден медалью «За оборону Ленинграда», а 24 июля 1943 года представлен к ордену Красная Звезда.

Буквально через несколько дней судьба опять испытала летчика: «...26 июля 1943 года ведущим звена, бомбардировал ж/д эшелон на ст. Гатчина-Товарная. На маршруте до цели, самолеты были встречены сильным огнем ЗА противника. Мастерски маневрируя, тов. Лобач вывел звено точно на цель и произвел эффективное бомбометание. В момент бомбометания его самолет, осколком ЗА, был подбит в правый мотор. Проявляя исключительное мужество, тов. Лобач сумел довести горящий самолет до своей территории и благополучно произвести посадку...».

16 ноября 1943 года ему присвоено воинское звание старший лейтенант. 14 декабря 1943 года назначен на должность заместителя командира АЭ 34-го гв. БАП 276-й БАД 13-й ВА.

В январе 1944 года П.К.Лобач представляется к награждению орденом Красного Знамени. 26 марта 1944 года в очередном боевом вылете экипаж (Лобач – Ролин – Ляхов) был подбит и совершил вынужденную посадку на фюзеляж. При этом штурман самолета получил тяжелое ранение.

В очерке бывшего литературного работника газеты «Боевая тревога» 13-й воздушной армии Владимира Николаевича Смолина, напечатанном в сборнике «За чистое небо», очень подробно рассказано, как этот экипаж попал в состав 34-го гв. БАП и о его боевой работе:

«...Как-то, находясь по журналистским делам в Липецкой области, я побывал в старинном русском городе Ельце, что раскинулся на берегах светлой речки с поэтичным названием Сосна.

Елец за последние годы очень вырос. Тут и там виднеются современные здания, заводские корпуса, всюду – подъемные краны, взметнувшие свои стрелы к небу. Словом, пейзаж типичный ныне для многих городов средней полосы России.

Я слышал о знаменитых елецких кружевницах. Ельчане гордятся своими земляками композитором Тихоном Хренниковым, художником Николаем Жуковым, создавшим знаменитую Лениниану – замечательную галерею портретов Ильича. В Ельце живет немало и Героев Советского Союза, прославивших свои имена на фронтах Великой Отечественной войны, и среди них где-то здесь известный защитник ленинградского неба Николай Михайлович Ролин – штурман 34-го гвардейского Краснознаменного Тихвинского бомбардировочного авиаполка.

Последний раз я виделся с Николаем Михайловичем осенью 1944 года. Ленинградские летчики в те дни оказывали большую помощь наземным войскам в освобождении островной части Советской Эстонии. Мне запомнился боевой вылет эскадрильи «Ленинград» к мызе Кюла. Запомнился со всеми деталями еще и потому, что я сам в качестве воздушного стрелка принимал участие в этом вылете в составе экипажа Пе-2 гвардии лейтенанта Константина Тюряева.

С тех пор минуло тридцать с лишним лет. И вот я иду по улицам этого древнего русского города.



Ролин Николай Михайлович.



Как и везде, население в Ельце за последние годы прибавилось, но в маленьких городках люди хорошо знают друг друга. Когда я спросил встречную молодую женщину о Ролине, она ответила:

– Идите в школу на Клубной улице. Там работает Николай Михайлович.

То, что Николай – учитель, меня не удивило – в роду Ролиных это наследственная профессия. Но я его учителем не представлял. Перед моими глазами стоял тот, молодой Ролин, из далекого сорок четвертого...

6 октября 1944 года. Аэродром на окраине Таллина.

Лопастки воздушных винтов описывают серебристые круги, и наш Пе-2, словно необъезженный конь, дрожит крупной дрожью. Через несколько минут командир экипажа лейтенант Константин Тюряев поднимает машину в воздух. Вся третья эскадрилья пикировщиков Героя Советского Союза гвардии капитана Николая Ключко нацелена на юго-восточный опорный пункт фашистов, что расположен у мызы Кюла на острове Сарема. Оттуда немцы поспешно эвакуируют остатки своих разгромленных войск.

Удар нанести надо особенно точно, так как линия боевого соприкосновения наших войск проходит очень близко от позиций противника. От флагманского штурмана требуется ювелирная работа. В кабине рядом с комэском летит за ведущего штурмана Василий Домников – худенький шатен, скорее похожий на подростка, чем на бывалого вояку. Не участвует в вылете постоянный спутник Ключко по боевым маршрутам гвардии капитан Николай Теренков. Накануне вся эскадрилья провожала Колю Теренкова в Москву. Все знали, что в числе других летчиков в Кремле из рук Михаила Ивановича Калинина ему предстояло получить орден Ленина и Золотую Звезду Героя Советского Союза.

Мы держим курс к острову Сарема (правильно – Сааремаа. – Прим. авт.). Рядом с нами чуть ли не крыло к крылу летит экипаж, где штурманом Николай

Ролин. Я с восхищением слежу за действиями друзей; многих из них знаю с первых дней войны.

Красив и могуч полет эскадрильи «Ленинград» в лучах осеннего солнца. Еще никто не знает, что свой боевой путь она завершит в Восточной Пруссии в майские дни 45-го, пройдет маршрутами вместе с полком французских летчиков «Нормандия – Неман» и что песня «В небесах мы летали одних» всегда будет звучать для Николая Ролина как напоминание о незабываемых днях. Свой последний, 209-й вылет он совершит в канун победы, 8 мая 1945 года.

А сейчас со скоростью более чем 500 километров мы стремительно пролетаем над материковой Эстонией. Внизу квадраты желтой стерни чередуются с ярко-зелеными пятнами свежей озими. И хотя бои тут прогремели совсем недавно, люди вышли на поля,



Домников Василий.

вернулись к привычному трудовому укладу.

Потом полет вдоль береговой черты, а в воздухе то тут, то там вспыхивают зенитные разрывы. Их все больше и больше – фашисты сопротивляются с ожесточением обреченных.

Потом после противозенитного маневра вся эскадрилья уверенно выходит на боевой курс.

Секунды под непрерывным огнем врага кажутся вечностью. И вот уже из люка ведущей машины вырываются бомбы. Пикировщик, словно почувствовав облегчение, сразу же вздымается над строем. За флагманом бомбят ведомые.

Островной мыс закрыло шапками разрывов: цель поражена. Несмотря на многослойный огонь зениток, удар был точным. Когда мы вернулись в Таллин, гвардии капитан Александров, помощник начальника штаба полка по разведке, сообщил:

– Только что звонили с общевойскового КП. Просили передать благодарность всем экипажам. После вашего удара пехота пошла в атаку и овладела Кюлой. Недобитые фашисты сброшены в море...

Зимой 1943 года 34-й гвардейский Тихвинский авиаполк получил новые самолеты Пе-2. Командир полка послал Николая Антоновича Ключко вместе со штурманом Николаем Васильевичем Теренковым за пополнением.

– Постарайся, – напутствовал подполковник Колокольцев командира третьей эскадрильи – подобрать ребят с боевым опытом, обстрелянных. Сам знаешь: на ленинградском «пяточке» условия для молодежи неподходящие.

На тыловом аэродроме, где в ту пору находился 3-й запасной авиационный полк, внимание Ключко среди других привлек экипаж во главе с рыжеватым лейтенантом. То ли независимая поза летчика, то



Экипаж Пе-2: механик (неизвестен), Ролин, Ляхов, Лобач.

ли скептически-насмешливое выражение серых глаз стрелка-радиста подсказали Клочко, что перед ним ребята тертые, повидавшие кое-что в жизни, словом, – фронтовики.

Интуиция почти не подвела командира эскадрильи.

– Воевали? – спросил Клочко рыжеватою.

– Так точно, товарищ капитан. На Западном фронте.

– А ты, штурман?

– Не довелось...

– Двенадцать боевых вылетов на Украине, – от-
рапортовал стрелок-радист и, чуть смутившись,
как будто ему неприятно было сообщать, добавил:
– потом ранение, госпиталь...

– Не густо! – заключил Клочко.

Спустя минуту, посоветовавшись о чем-то с ко-
мандиром, в разговор вступил штурман Теренков,
тонкий, с девичьей талией, весь затянутый в ремни
капитан.

– Мы приглашаем вас в 34-й гвардейский полк, –
произнес подчеркнуто торжественно штурман.

– Что представляет собой наш полк, распро-
страняться здесь не будем. Узнаете на месте. Только хочу
сказать, что о делах нашего полка знает весь Ленин-
град.

– Мы готовы, – ответил за всех лейтенант Лобач.

– Когда вылетать?

– Оформляйте все расчеты. Завтра вылетаем, –
предупредил Клочко новичков. – К 8.00 быть на аэро-
дроме.

Утром транспортный Ли-2 уже держал курс
на базу, где предстояло получить новые самолеты.
В пути Клочко и Теренков приглядывались к новичкам,
прикидывая, кого из них зачислить в свою третью
эскадрилью.

Невысокий коренастый младший лейтенант из
экипажа Лобача почти не принимал участия в разго-
воре. Время от времени он разглядывал землю сквозь
прямоугольное окошечко.

«Тоскует, что ли?» – подумал капитан Теренков.
И ему захотелось подбодрить молоденького штурма-
на, познакомиться поближе.

– Сами-то, Ролин, откуда будете? – спросил Ни-
колай Васильевич.

– Орловский я. Из Измайловского района. Сельский
учитель. В селе Пол-Успенье – не слышали про та-
кое? – историю ребятами преподавал. Там и отец
мой учительствовал. Если не убьют на войне, опять
учить ребятшек пойду.

– Почти земляки мы с тобой, – переходя на «ты»,
обрадовался Теренков.

– А давно воюете, товарищ капитан?

– С первого дня войны. На скоростных бомбарди-
ровщиках – СБ.

– Сбивали?

– Бывало всякое. И пешком домой приходил, и из
госпиталя в родной полк возвращался... Но те време-
на, когда нас сбивали словно куропаток, прошли. Да,



Клочко Николай Антонович (второй слева).

прошли, дорогой друг. Можешь считать, что тебе
повезло: на «петлякове» воевать будет веселее. Ско-
рость под шестьсот, от «мессера» уходит запросто,
да и вооружение куда мощнее, чем на СБ. Держись
бодрей, земляк, двум смертям не бывать, а нам
с тобой до победы дожить надо.

Когда прилетели в полк, Ролин думал, что их сразу
же пошлют в бой. Да не тут-то было! Опять, как
и в запасном полку, пошли полеты да зачеты. Нуж-
но было хорошо изучить район предстоящих боевых
действий в радиусе от трехсот километров, аэро-
дромную сеть, а самое главное – овладеть в совер-
шенстве бомбометанием с пикирования.

– Здесь, под Ленинградом, – сказал новичкам ко-
мандир полка гвардии подполковник Михаил Николае-
вич Колокольцев, – мы решаем очень важную задачу:
ведем контрбатареиную борьбу.

Командир полка коротко обрисовал обстановку.
Немцы по несколько раз в день обстреливают город
из дальнобойных орудий. Свои батареи они искусно
маскируют, орудия размещают на тяжелых желез-
нодорожных платформах, что позволяет им ловко
маневрировать. Задача летчиков – не дать врагу раз-
рушить город. От мастерства, выучки, слаженной
работы экипажей зависит сейчас все. Но действо-
вать предстоит не только по точечным целям, каки-
ми, скажем, являются отдельные орудия, танки или
мосты. Назначение Пе-2 – многоцелевое. Тут и раз-
ведка, и удары по аэродромам противника. Особенно
большие надежды возлагает он, командир полка, на
третью эскадрилью. Надо, чтобы в ближайшее вре-
мя она стала снайперской...

На рассвете вылет на полигон. Спать легли по-
раньше, чтобы успеть выспаться. В три часа утра
подъем, а через сорок минут экипажи третьей эска-
дрильи уже бороздили небо над импровизированным
полигоном, точнее, небольшим участком болота непо-
далеку от Всеволожской. Самолеты пикировали чуть
ли не до самой земли. Не сразу Лобач с Ролиным при-
шли к полному взаимопониманию. Были споры, ошибки.



В горячей напряженной работе в те белые ночи родилось у них настоящее чувство товарищества или то, что у летчиков называется слетанностью.

Однажды их подняли по тревоге.

– Ленинград подвергается массированному артиллерийскому обстрелу! – пронеслось по стоянкам.

Ролин взглянул на часы; стрелки показывали семь утра. Там, в городе, люди сейчас спешат на работу, переполнены трамваи.

Через несколько минут командир объявил боевой приказ: нужно срочно подавить огонь фашистских батарей в районе Дудергофских высот.

– Дорога к цели знакомая! – предупредил Теренков. – Смотри, Коля, полетишь за нами и делай все так, будто мы на полигоне. Главное – выдержка и дисциплина строя. Нас будут сопровождать соседи – истребители 14-го гвардейского полка. Капитана Ивана Михайловича Дубовика знаешь?.. Не встречал в столовой?.. Нет. Познакомишься в воздухе. Скажу только одно: прикрытие надежное.

Вот и настал он, первый час твоих испытаний, Ролин!

Тяжелый воющий грохот глухо доносится с юга. Там – фронт. От волнения Петр Лобач покусывает пересохшие губы, в глазах – лихорадочный блеск. Даже стрелок-радист Николай Ляхов – двенадцать вылетов в сорок первом иногда позволяли ему похорхориться перед необстрелянными товарищами – и тот присмирел.

Над командным пунктом взвилась зеленая ракета и Клочко повел машину на взлет. Рядом с ним Теренков. Он склонился над пулеметом.

Когда все три эскадрильи собрались над озерами, показались «яки». Четверка истребителей сразу ушла вверх, а остальные, как часовые, заняли свои места по сторонам и сзади, на одной высоте с пикировщиками. Вся воздушная армада из тридцати девяти самолетов начала набор высоты. Впереди – Колокольцев со штурманом Юрковым. В кабине стрелка-радиста флагманской машины – начальник связи полка краснощекий Юра Крюков. Для него, выпускника академии связи имени С.М.Буденного, нынешний вылет – боевое крещение.

Самолеты идут над Финским заливом. Под плоскостями – белые отмели Маркизовой лужи. Слева – в белесой солнечной дымке просматривается Ленинград...

Сколько раз читал Николай «Медного всадника» ребятишкам Пол-Успенья, когда рассказывал о петровской эпохе, об основании Петербурга, города, на улицы которого за все годы существования ни разу не ступала нога завоевателя.

– Ты что, Коля, никак стихи шепчешь? – спрашивает Лобач.

– Сейчас не до лирики. Посмотри лучше, как Колокольцев с Юрковым умно рассчитали заход на цель. Над водой нет зениток, и разворот от цели тоже на свою территорию...



Гвардии майор Дубовик И.М. (слева) в кругу однополчан.

Пикировщики еще летели над Ораниенбаумским «пяточком», когда со стороны Петергофа, Стрельны, а потом и с Вороньей горы сверкнули огни. Перед самолетом что-то отрывисто грохнуло, и синие, с черным отливом клубы дыма огненными брызгами метнулись в кабину. Лобач бросил самолет в сторону, потом в другую. И все равно от этих синих дымных шапок спасенья не было. Всюду пучились косматые огненные шары – смерть неслась прямо на них. Но третья эскадрилья, маневрируя по высоте и направлению, упрямо плыла к Дудергофским высотам. В грязновато-косматом небе носились «яки».

Ролин, несмотря на многоэтажный огонь зениток, уже ловил цель на курсовую черту. Определив, что пора переводить машину в пики, командовал:

– Приготовиться! – Лобач погасил скорость.

– Боевой!

Ролин прильнул к прицелу. Как в фотоувеличителе, увидел он на красной черте растерзанную землю; она дыбилась дымными гигантскими грибами по южно-му скату высоты.

– Пошел! – Лобач перевел машину в головокружительное пики. Две двухсотпятидесятикилограммовые фугаски скользнули вниз.

– Ну вот, начало положено, – поздравил экипажи командир полка.

– Счастливых вам полетов, гвардейцы!

– Мы еще не гвардейцы, – уточнил Лобач.

– Обязательно будете гвардейцами, – улыбнулся Колокольцев. – Первый шаг уже сделан. Верьте всегда в удачу. Одна удача идет, а другую за собой ведет.

– Это только легко сказать, – жаловался Ролин друзьям, вспоминая слова командира полка об удаче. – Третий месяц мы на фронте, а фортуна пока что не очень-то светит.

– Ты о чем? – прикинувшись непонимающим, спросил Лобач.

– Все о том же... Как будто не знаешь...

Недели три тому назад экипаж был вызван к командиру полка. В кабинете у подполковника они увидели начальника разведки 276-й дивизии гвардии майора Аркадия Григорьева, известного острослова,

балагура и весельчака. Злые языки говорили, что по ночам Григорьев пишет стихи.

Колокольцев молча кивнул разведчику. Жест означал: начинай разговор.

– Вот что, хлопцы, – оценивающим взглядом окинул майор Лобача, Ролина и Ляхова. – Наш командир дивизии генерал Андреев решил в каждом полку выделить экипажи, которые постоянно будут заниматься разведкой. Вылетать за линию фронта экипажи будут поодиночке, но каждому предоставляется полная инициатива и свобода действий. Представляете, какая увлекательная работа?

– Могу предположить, – в тон разведчику иронически заметил Лобач. – Мы одни в бескрайнем небе, не считая «мессеров» и «фокке-вульфов».

Григорьев даже поперхнулся, услышав колкую реплику, и тем не менее продолжал:

– Из своей эскадрильи вам никуда переходить не надо. Штаб дивизии только периодически будет привлекать вас для выполнения разведывательных заданий. Командир полка поддерживает ваши кандидатуры. Слово за вами.

Лобач переглянулся с друзьями и без слов понял, что они согласны.

После первых вылетов Ролин с беспокойством отметил, что не может точно определить число эшелонов на станциях. Фотоаппарат каждый раз вносит поправки в наблюдения.

«Вижу пять эшелонов», – передавал он из Тосны на КП. А их оказалось семь. В другой раз сообщил, что видит семь эшелонов, а на самом деле их оказа-



Воздушный стрелок гвардии сержант Печенев Иван Акимович.

лось десять. Человек по натуре вдумчивый, наблюдательный, он вскоре обратил внимание на однообразие своих ошибок. Почему же он видит меньше объектов, чем фотоаппарат? Может, зрение подводит? Проверил. Глаза в порядке.

Своими сомнениями Николай поделился с Теренковым. Они начертили схему прохождения цели, произвели расчеты.

– А знаешь, тезка, причина твоих ошибок проста, – после некоторых раздумий вдруг сказал Теренков. – Пока ты считаешь эшелоны, самолет проскакивает станцию. Рецепт тут может быть один: надо «наметать» глаз до такой остроты, чтобы с одного взгляда определить не только число эшелонов, а даже вагонов. Проще говоря, надо тренироваться.

Все чаще им приходилось вылетать на разведку при плохой видимости. От напряжения в этих полетах штурман каждый раз вылезал из кабины мокрый, словно побывал в парной бане.

– А не привлечь ли для наблюдения за землей стрелка-радиста? – поделился как-то Ролин с командиром экипажа своими мыслями.

– Ляхов привык наблюдать только за воздухом, на разведку ему раньше не доводилось летать, – рассуждал вслух Лобач. – А что если?..

И согласившись со штурманом, заключил: Ляхов у нас должен стать виртуозом: и в воздухе «мессеров» не упустить, и на землю почаще поглядывать.

Летом войска фронта развернули активные действия в районе Синявина с целью расширения «коридора жизни», пробитого в январские дни. Наша авиация совместно с дальнебойной артиллерией наносила удары по Синявинским высотам, откуда немцы постоянно обстреливали отвоеванную у них узкую полосу земли. Здесь, на правом фланге войск, окопавшихся под Ленинградом, фашисты держали крупную группировку.

Сюда десятки раз вылетал и экипаж Лобача.

В один из таких вылетов, миновав линию фронта, они увидели три вражеских танка и небольшую колонну автомашин. Что-то маловато! Напряжение боя на земле таково, что немцы должны подбросить более крупные силы. Где они?

Пе-2 Лобача со стороны солнца (маршрут, как правило, и разрабатывается, чтобы самолет заходил на цель именно с этой стороны) разворачивается на станцию.

– Вижу девять эшелонов, – передает Ролин радиосту. – Два эшелона под парами. До четырехсот вагонов. Погода шесть-семь баллов, высота облачности полторы тысячи метров.

Пе-2 заходит на бомбометание и фотографирование. К цели они устремляются не вдоль железнодорожных путей (самолет может сместиться) и не поперек станции (возможен перелет или недолет бомб), а под небольшим углом, в 10–15 градусов. Так надежнее: серия бомб вероятнее всего перекроет цель. Немецкие зенитчики яростно стреляют, но ма-



Слева направо – Ролин, Ляхов, Лобач. Углово. 14.10.43г.

шина уже на боевом курсе, цель проплывает строго по курсовой черте. Ролин включил фотоаппарат.

30–40 томительных секунд, время предельного напряжения, но Лобач ведет машину уверенной рукой.

Бомбы пошли вниз. Входные и выходные стрелки поражены.

– Станция закупорена! – передает Ляхов.

Через 20–30 минут сюда прилетят бомбардировщики или штурмовики и завершат дело, начатое воздушными разведчиками.

Шесть раз они передавали в ходе полета сведения о противнике.

А во второй половине дня были над Гатчиной. Облака плотно нависали над станцией, вся надежда на ветер, и Лобач, выжидая, пока откроется «окно», описал в стороне широкую петлю. Когда «окно» наконец, разрастаясь в размерах, открыло цель, Ролин сумел сфотографировать не только эшелоны, но и соседний аэродром.

– Вижу восемь самолетов, – передал он на КП. Впрочем, снимок показал потом десять самолетов, а это опять напомнило штурману, что глаз его еще не достиг совершенства. В «окно» Ролин сбросил бомбы, и на земле взметнулся столб огня и дыма, потом последовал большой взрыв.

– С аэродрома поднялось шесть «фокке-вульфов», – раздался тревожный голос Ляхова.

– Спокойно! – сказал Лобач. – Полет продолжаем. «Фокке-вульфам» нас не догнать.

Так приобретали они мастерство, мужали в жесточайших боях.

Навсегда им запомнились январские дни 1944 года. Снегопады, сплошная облачность. Но воздушные разведчики, часто рискуя жизнью, даже в такую погоду оказывали помощь наземным войскам в боях по окончательной ликвидации блокады Ленинграда.

Январские бои измотали летчиков. Заболел Лобач. Он ходил с забинтованной шеей, но продолжал летать.

Однажды Ролин вылетел с летчиком Александром Мукасеевым на разведку в район Нарвы. Это был 124-й вылет штурмана. А у Мукасеева их было еще очень мало.

Под Нарвой они тогда насчитали немало немецких эшелонов. В одном месте 80 вагонов, в другом – 40, в третьем – 30, потом на шоссе у Кохтла-Ярве обнаружили до сотни повозок. В эфир полетел вызов: для «петляковых» есть подходящая работа.

Полет разведчиков был длительным и напряженным: летчик и штурман, да и стрелок-радист Ляхов очень устали. Однако к вечеру их снова вызвали в штаб. Колокольцев смотрел в усталые глаза штурмана и молчал. Нелегко было посылать Ролина снова в бой. А посылать надо, больше некого. И никакие слова сочувствия сейчас не нужны: все равно от них бы повеяло фальшью.

Колокольцев, однако, знал, как поддержать молодёжь в трудную минуту – годы инструкторской работы в авиаучилище создали ему репутацию неплохого педагога.

– А знаете, – обратился командир полка к вошедшим в кабинет начальнику штаба и замполиту, – вчера наши Ролин летал над облачностью, в «окно» заметил на шоссе пять автоцистерн. Бомбил с шести тысяч метров. И попал! Вот снимок.

И фотоснимок, на котором четко виднелись три горящие цистерны, пошел по рукам, вызывая одобрительные реплики начальства.

– Так вот, Ролин, – продолжал командир полка, – вам сейчас надо отправиться по утреннему маршруту. Подвесите шесть соток. Там наверняка остались недобитые эшелоны. Для Мукасеева же каждый полет с вами – школа!

Над землей уже сгущались сумерки, когда разведчики вернулись с задания. Лицо Ролина выражало радость, какую может испытывать человек, хорошо завершивший дело.

Они прошли над районами, где весь день работала 276-я авиадивизия. На станциях догорали эшелоны с вражеской техникой. Лишь на отдаленном перегоне они обнаружили два состава под парами. Здесь фашисты уже ждали пикировщиков и открыли бешеный огонь из эрликонов. Чувствовалось, что за минувший день им крепко досталось.

Ролин снова бомбил, а Мукасеев безупречно выполнял все команды на боевом курсе. Это был прекрасный урок Ролина молодому летчику и Николай от души радовался за товарища.

– А ты, Саша, тоже воевать умеешь. Сильно дал фашистам. Так выдержал курс и скорость, что мне просто нельзя было не попасть.

27 марта 1944 года экипаж в составе Лобача, Ролина и Ляхова трижды вылетал на боевые задания. Утром им поручили сфотографировать аэродром в Тарту, уточнить количество эшелонов на подъездных путях станции, передвижение автоколонн в ближайшем тылу противника.

Более полутора часов провел экипаж в воздухе. Едва машина коснулась колесами земли, как ее тут же встретил специалист фотослужбы техник Александр Синьков.

– Штаб воздушной армии срочно ждет ваши сведения, – предупредил Синьков, снимая фотоаппарат. – Не исключено, что придется повторить съемку.

Однако повторять съемку не потребовалось: снимки, доставленные разведчиками, оказались удачными.

Командир полка тогда включил их в состав группы, вылетевшей на бомбежку артиллерийских позиций противника в районе Райдепуллы, где артиллерия противника еще оказывала яростное сопротивление продвижению наших войск.

У истребителей произошла какая-то неувязка и на этот раз сопровождения не оказалось.

Когда самолеты были уже недалеко от цели, неожиданно появилась шестерка «Фокке-Вульфов-190».

«Сейчас переколотят эскадрилью! Надо их как-то отвлечь», – подумал Лобач.

Эскадрилья тем временем сомкнула строй, оцетинилась огнем. Над кабиной Лобача пронеслась огненная полоса трассирующих пуль.

Их экипаж шел замыкающим в строю эскадрильи, имея на борту фотоаппарат для контроля за бомбометанием. Может быть, вот это положение замыкающего и подсказало Лобачу решение: принять удар «фокке-вульфов» на себя.

В ту же минуту Петр резко потянул штурвал. Машина взмыла вверх и стремительно понеслась наперерез гитлеровцам. Увидев оторвавшийся от группы одиночный самолет, «фокке-вульфы» с разных направлений кинулись к нему. Один из фашистов зашел бомбардировщику строго в хвост.

– Маневр! – одновременно крикнули штурман и стрелок-радист.

Лобач бросил машину в сторону со снижением. Сразу же открылся атакующий «фокке-вульф». Дружный огонь штурмана и стрелка-радиста отбил у фашиста охоту продолжать атаку. Второй «фокке-вульф» напал сверху. Подойдя к бомбардировщику на 50 метров, открыл огонь из пушек и пулеметов.



Неизвестный, стрелки-радисты Ляхов и Браун. 34-й гв. БАП.

Маневром вниз влево Лобач опять вывел машину из-под удара. Третий гитлеровец атаковал сверху сзади, остальные наседали с боков.

Лобач по сигналам штурмана и стрелка-радиста с завидным хладнокровием бросал машину из стороны в сторону, круто уходил то вверх, то стремительно кидался вниз. Самолет, словно заколдованный, продирался сквозь разноцветную паутину трасс.

Наконец одному «фокке-вульфу» удалось поймать Пе-2 в прицел. Машину потряс сильный взрыв, и тотчас же синеватое облако пламени вырвалось из-под правого мотора.

– Командир, горит правый! – крикнул Ляхов. Пилот «фокке-вульфа», выровняв скорость, нагло ухмыляясь, летел в каких-нибудь 20 метрах от кабины Лобача. Большим пальцем в кожаной краге немец показывал вниз: догорать вам, мол, на земле.

А дальше все пошло совсем не так, как ожидали фашисты. Лобач сделал резкий разворот в сторону. Нервы гитлеровца не выдержали, и он резко бросил машину на высоту.

Горящий бомбардировщик неся в кипящем от пуль и снарядов воздухе. Осколки рвали обшивку фюзеляжа, пули впивались в плоскости, грозили разрушить протектор бензобаков. Еще какое-то промедление – и неминуем взрыв.

Но Лобач действовал с той холодной рассудочностью, на какую способен человек, решивший, что настал для него и его боевых друзей звездный час. Он понимал: раз за спиной гремит дробный перестук пулеметов Ролина и Ляхова, значит, они живы, значит, бой продолжается. В то мгновение он еще не знал, что после первой же атаки Николаю Ролину пулей раздробило ногу. Штурман ничем не мог помочь себе. Только до крови закусил губу, чтобы не закричать от боли.

Шла седьмая минута, как они вступили в бой. Враги предприняли еще одну атаку, но, наткнувшись на трассы с Пе-2, отвалили в сторону.

В ходе воздушного боя Лобачу удалось скольжением сбить пламя с правого мотора. Значит, можно идти на цель.

– Можно, конечно, сбросить бомбы в поле, никто нас за это не осудит. А можно и к цели тянуть! – советовался Лобач с экипажем. – Что будем делать?

– К цели! – тихо отозвался штурман. – Ведь за нами фотоконтроль. Не привезем снимков, эскадрилья не зачтут боевого вылета.

– К Райдепулле! – поддержал штурмана Ляхов. И они повели израненную машину к цели. «Только бы не подвел мотор, – думал Лобач. – В крайнем случае дойдем на одном. Надо добраться до цели, сфотографировать разгромленные немецкие батареи у Райдепуллы и выкрутиться из этой передраги».

«Неужели потеряю сознание? Ведь каких-нибудь 2-3 минуты осталось», – пронеслось в мозгу Ролина.

Он сунул руку в правую унту: там полно крови. Разорвав индивидуальный пакет, Николай крепко перетянул ногу бинтом. Холодный пот заливал глаза, и



земля с высоты двух с половиной тысяч метров казалась смутной, расплывчатой, да и, по совести говоря, ему даже не хотелось на нее смотреть.

Но тут же перед глазами вставали лица друзей. Что скажут товарищи, если они не дойдут до цели, если он не сфотографирует размеченные взрывами орудия фашистов? Тряпка ты, Ролин, а не боевой штурман, – вот что они скажут...

Неимоверным напряжением сил ему удалось поймать цель на курсовую черту. Еще через мгновение, когда появились в прицеле знакомые подковки орудийных рвов, он нажал кнопку бомбосбрасывателей, одновременно включив фотоаппарат.

Правый мотор снова загорелся. Лобач выключил зажигание, перекрыл бензиновые краны. Огонь утих. Надолго ли?

Взяли курс к самому ближайшему аэродрому, где базировались морские летчики.

Оставался какой-нибудь десяток километров, когда летчик, обернувшись к Ролину, предупредил? – Сажусь на фюзеляж. Придержи меня за ремни...

– Садись, только вряд ли я удержу тебя, Петя, – ответил штурман и только тут признался, что ранен.

Приземлились удачно. Открыл фонарь, Лобач вытащил из кабины белого как полотно Ролина, положил его на снег.

– Почему же не сказал, что ранен?

– Не хотел мешать. Да и некогда было.

Для Ролина потекли томительные дни лечения в госпитале, который находился в Ленинграде на Исаакиевской площади. Изредка навещали его друзья, чтобы сообщить полковые новости, передать скромные подарки. Часто навевались делегаты с заводов, фабрик, институтов, школ, стремившиеся выразить благодарность защитникам ленинградского неба, поддержать их своим участием.

Здесь Николай узнал, что на средства, собранные тружениками города в фонд обороны, построена эскадрилья пикирующих бомбардировщиков «Ленинград», что самолеты будут в торжественной обстановке вручены лучшему летному подразделению Ленинградского фронта. И надо было видеть его радость, когда он узнал, что эскадрилью принял под свое командование Герой Советского Союза Николай Клочко. Отныне с надписью «Ленинград» на борту каждого самолета будет летать его родная третья эскадрилья.

13 сентября Николай Ролин снова занял место в кабине бомбардировщика. В те дни наши войска стремительно наступали в Эстонии. – Не боишься вылетать? – спросил Лобач. – Ведь сегодня тринадцатое число, чертова дюжина?

– Я не суеверный, – рассмеялся Ролин, – а с тобой, Петр, готов лететь хоть до Берлина.

В тот день штурман Ролин водил «девятку». Отыскивая немецкий полевой штаб, он точно положил бомбы на цель. Потом были полеты к Тарту, Раквере, Тапе, Йыхви, Таллину, такие же точные, такие же результативные.

Вот и здание на Клубной улице. Не слышно шума в коридорах 97-й школы. Идет урок.

Завуч Зинаида Сергеевна Ефанова предупреждает:

– У Николая Михайловича сейчас киноурок в нашем школьном кинотеатре «Светлячок». Кстати, тема – «Ленинград в блокаде».

И вот залиvisto разносится по школьным коридорам звонок. Из «Светлячка» выходит в окружении мальчишек и девчонок Ролин. Я сразу узнал знаменитого штурмана, хотя время не пощадило его.

– Давненько мы не виделись, – после взаимных приветствий произносит Николай Михайлович.

Я ему рассказываю об однополчанах, с которыми встречаюсь в Сосновке – традиционном месте сбора гвардейцев 34-го полка, а он о школе, о своих учениках. В этом году он прощается со своими ребятами. Семнадцатый выпуск за послевоенные годы. Многие ребята идут в военные училища, в том числе и в авиацию.



Ролин Н.М.

– Завидую им, – говорит Николай Михайлович. – Жаль, что жизнь не повторяется. А эти ребята космос штурмовать пойдут. Впрочем, каждому поколению свое...».

Необходимо отметить, что члены указанного экипажа попали в состав 34-го гв. БАП в разное время: Лобач и Ляхов в марте, а Ролин в мае 1943 года. Их объединяло то, что они прошли через 3-й запасной авиаполк, который в то время дислоцировался в г.Йошкар-Ола и входил в состав 8-й запасной авиабригады, штаб которой находился в городе Казани.

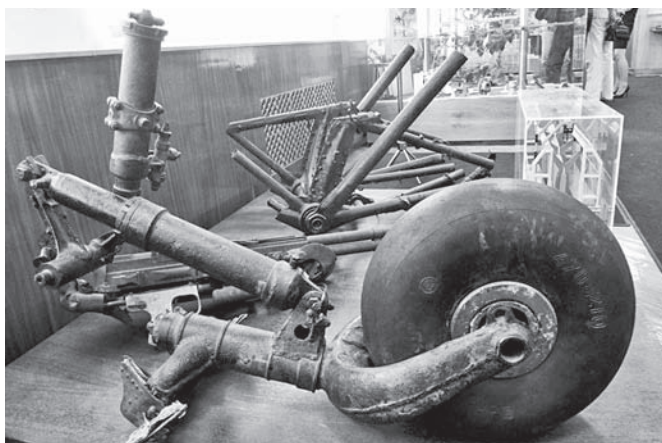
Но давайте завершим рассказ о судьбе летчика найденного самолета – П.К.Лобаче.

18 октября 1944 года Петр Кузьмич Лобач убыл из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка в Липецкую высшую офицерскую школу (отделение подготовки командиров АЭ) и закончил которую 22 мая 1945 года. 6 августа 1945 года направлен на должность командира АЭ в состав 541-го учебно-тренировочного авиаполка 12-й ВА. С 9 августа по 3 сентября 1945 года участник войны с Японией. 4 июня 1947 года присвоено воинское звание капитан. Переведен на должность командира АЭ в состав 815-го бомбардировочного авиационного полка. Уволен в запас 8 мая 1948 года.

Награжден орденами Красной Звезды (1943), Красного Знамени (1944), медалями «За оборону Ленинграда», «За Победу над Германией», «За Победу над Японией».

Май 2018 года. Казань, День Победы. Музей 22-го авиазавода. История Пе-2, поднятого со дна реки Неман

9 мая 2018 года, в день празднования Дня Победы, поисковики РОМО «Объединение «Отечество» РТ на площади Тысячелетия развернули выставку, на которой были представлены экспонаты, привезенные из поисковых экспедиций. Основой выставки были фрагменты самолета Пе-2, доставленные из Мурманской области. Хочется отметить, что данные экспонаты вызвали очень большой интерес у жителей и гостей города Казани. У наших стендов и экспонатов постоянно находились люди, которые своими руками могли прикоснуться к «железу войны», почувствовать энергетику, которая ощущается от предметов – свидетелей тех страшных дней войны.



В музее Казанского авиационного завода им. С.П. Горбунова.



Президент РТ Рустам Минниханов осматривает выставку РОМО «Объединение «Отечество» РТ. 9 мая 2018 года.

В этот же день на выставке мы встретились с Яниной Валерьевной Чурбановой – директором музея 22-го авиационного завода, на котором в годы войны выпускали Пе-2. Сейчас 22-й завод носит название Казанский авиационный завод им. С.П.Горбунова – филиал ПАО «Туполев». Мы договорились, что обязательно посетим заводской музей.

И вот 18 мая мы посетили музей, рассказали о ходе реализации проекта «Крылья Татарстана». В свою очередь работники музея показали экспозицию и сохранившуюся историческую документацию по строительству самолетов Пе-2 на казанском авиационном заводе. Мы обратили внимание на некоторые экспонаты – фрагменты фронтального бомбардировщика Пе-2 (стойка шасси, пулемет УБ и др.) – это были обломки подлинного Пе-2. Рядом находились стенды с фотографиями, снабженными аннотациями. Мы прочитали, что это обломки самолета Пе-2, поднятые со дна реки Неман недалеко от города Каунас (Литва) в июне 1981 года.

Я помнил эти фотографии и эту историю еще с тех времен, когда занимался изучением истории 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й бомбардировочной авиадивизии. Тогда в 1981 году в Литве со дна реки был поднят почти целый самолет Пе-2. История такова. Бомбардировщик Пе-2 (заводской номер 6/285), экипаж: летчик гвардии лейтенант Курпатенко Василий Семенович, штурман гвардии младший лейтенант Евграфов Виктор Николаевич и воздушный стрелок-радист гвардии сержант Дербышев Николай Григорьевич.

17 января 1945 года им была поставлена задача: бомбардировать артиллерийские, минометные батареи и живую силу противника на восточной окраине д.Нибудкен. В акте расследования этой боевой потери было указано:

«...Над целью группа была обстреляна сильным огнем ЗА, разрывы снарядов ложились по высоте и направлению точно. Осколком снаряда была пробита



бензомагистраль на самолете гвардии лейтенанта Курпатенко. Не заметив течь бензина, экипаж продолжал обратный полет до своего аэродрома. После роспуска группы на посадку, на первом развороте моторы стали давать перебои. Самолет стал терять высоту. Находясь на удалении и боясь недотянуть до аэродрома, летчик решил производить посадку самолета с убранными шасси на лед реки Неман. При посадке оба мотора работу прекратили, предположительно из-за выработки горючего, но бензинометр показывал наличие бензина в баках в количестве 350 кг. Посадку самолет произвел на лед в 450 метрах от ж/д моста через реку Неман. При посадке лед не выдержал, вследствие чего самолет затонул, экипаж выплыл.

Фактическая погода 2-3 балла, высота 2500 метров, видимость до 6 км. Боевой порядок полка – строй девяток в клину звеньев.

Продолжительность полета 30-34 минуты. Бомбовая зарядка – ФАБ 100. Перед вылетом на боевое задание самолет имел полную заправку горючего – 1130 кг...

Основной причиной потери самолета явилось то обстоятельство, что самолет был подбит огнем ЗА противника...».

Кроме этого, несколько лет назад мы переписывались с внучкой воздушного стрелка-радиста самолета Н.Г. Дербышева – Натальей Ворониной, которая собирала сведения о своем дедушке:

«...Здравствуйте, Илья Геннадьевич! Это Наталья Воронина, если Вы помните. Я разыскивала сведения о моем дедушке Н.Г.Дербышеве. Кое-какая картинка после поисков сложилась. Купила книгу В.Т.Анисимова «Судьба пикирующего бомбардировщика», в издании которой Вы тоже принимали участие. Порадовалась, что достаточно точно почувствовала атмосферу, которая была между летчиками в полку. О дедушке в книге упоминается четыре раза, часто с фразой «мои давние друзья». Жаль, что не удалось пообщаться с Владимиром Тимофеевичем,

который хорошо знал деда. Оказывается, что лучше нас. В книге есть фотографии полка. Но на них, как и на присланных Вами, дедушки нет. Интересно, что фотография, где есть Самофалов, Уржунцев, Курпатенко, Тюржев (160 страница книги) подпись дана частично: рядом с Самофаловым в последнем ряду в центре стоит мой дед Николай Григорьевич Дербышев. На фото подпись: «Летчики 2 АЭ. Перед штурмом Кенигсберга»...».

Спустя некоторое время, в 2011 году семья Ворониных-Дербышевых прислала реферат правнучки Николая Григорьевича – Варвары Ворониной, в котором она вместе с мамой (Натальей Кареловной Ворониной, учителем русского языка и литературы) описала перипетии поиска сведений о своем прадедушке и историю самолета, поднятого со дна реки Неман.

«...СУДЬБА ПИКИРУЮЩЕГО БОМБАРДИРОВЩИКА...»

*Но память людская священна,
И помнить живые должны:
Останутся вечно нетленны
Шагнувшие в пекло войны...*

В.Н. Дербышев

9 мая 2010 года наша страна будет отмечать 65-летие со Дня Победы над фашистской Германией. Это праздник «со слезами на глазах», он один из самых любимых и почитаемых в нашей семье. Обидно, что мы не всегда бережно относимся к памяти тех, благодаря кому живем.

Недавно в мои руки попал старый альбом с фотографиями военных летчиков и самолетов. Некоторые снимки были подписаны, но надписи были неразборчивыми или непонятными. Оказалось, что это часть небольшого семейного архива, который собирал мамин дядя – Дербышев В.Н. – в память о своем отце Дербышеве Николае Григорьевиче, моем прадедушке, участнике Великой Отечественной войны. Я заинтересовалась. И когда стала рассматривать альбом, обратила внимание на одну фотографию – стенд с названием «И станет памятником боевой ПЕ-2». Большая часть фото на нем была посвящена сильно разрушенному временем самолету, который был поднят со дна реки, а еще на стенде был снимок дедушки в военной форме. Были там и вырезки из газетных статей. Мама из детства смутно помнила рассказ дяди о том, что самолет, на котором летал дедушка, был сбит и упал в Неман недалеко от Каунаса. Дедушку мама совсем не помнит, его не стало, когда ей было чуть больше года.

Возникло много вопросов: что это за самолет, как с ним связан дедушка? При каких обстоятельствах самолет упал в воду, что случилось с другими членами экипажа? Где происходили события? Почему самолет поднимали из реки в послевоенное время? Почему самолет должен стать памятником? Где этот памятник? А спросить не у кого. Захоте-



Директор музея КАПО Людмила Алексеевна Стежко и Варвара Воронина. 2010 год.

лось найти сведения об этой истории, чтобы заполнить пробелы семейного архива, отдать дань уважения близкому человеку и его боевым друзьям, которые подарили нам жизнь под мирным небом.

Таким образом, возникла проблема: недостаточность сведений о прадедушке, самолете, экипаже и истории, связанной с падением самолета.

По ходу поисково-исследовательской работы из-за отсутствия необходимой информации у нас возникло достаточно много предположений, но основной стала следующая гипотеза:

Если в альбоме прадедушки находится множество фотографий подъема разрушенного самолета, экспозиции музея, а самолет, судя по названию стенда, должен был стать памятником, то, возможно, с его падением связана история подвига экипажа.

Цель:

Выяснить историю самолета, изображенного на фотографии семейного альбома и музейном стенде, и проследить его судьбу.

Задачи:

1. Привести в порядок биографические данные о прадедушке, выявить, в каком полку и дивизии воевал прадедушка.
2. Определить, что это за самолет: название, модель, назначение.
3. Доказать, что разрушенный самолёт на фотографиях из семейного архива именно тот самый, на котором летал прадед во время войны.
4. Узнать о составе экипажа и его военном опыте.
5. Выяснить причины падения самолета в Неман.



Дербышев Н.Г.

6. Установить, в каком музее и почему находятся фото экипажа и самолета.

7. Найти сведения о том, стал ли самолет памятником.

Наше исследование проходило по следующему плану:

1. Работа с материалами семейного архива: альбомом с фотографиями, боевыми наградами и орденами прадедушки, свидетельством об освобождении его от воинской обязанности в 1954 году, единственным сохранившимся фронтовым письмом из Казани от 1945 года.

2. Анализ и сопоставление материалов семейного архива, данных Центрального архива Министерства обороны (ЦАМО), военной, мемуарной и технической литературы, газетных статей.

3. Поиск музея и людей, имевших отношение к судьбе самолета на территории бывшего Советского Союза: в России, Литве, Белоруссии.

4. Сотрудничество с реальными участниками этой истории (Шебатиной Г.К. и ее бывшими воспитанниками, Зенкиным В.В.), председателем совета ветеранов авиации Кировской области Шебалиным Б.Г. и его заместителем Сидоровым В.Я., бывшим летчиком-истребителем, с областным военкоматом, поисковиком Прокофьевым И.Г., Казанским моторостроительным производственным объединением, выпускавшим в годы войны моторы к самолетам ПЕ-2 и Казанским авиационным производственным объединением им. С.П.Горбунова, производившим эти бомбардировщики.

5. Чтение книг, статей, энциклопедий, газет, отбор материала и его обработка.

6. Систематизация материалов, написание работы и создание презентации с помощью родителей.

Обзор литературы.

В своей работе мы использовали интернет-материалы о полке и дивизии, в которых воевал прадедушка и его экипаж, публикации об истории самолета в «Комсомольской правде» из архива библиотеки имени А.И. Герцена г.Кирова и литовском «Ударнике», энциклопедию «Википедия» о технических характеристиках и назначении пикирующего бомбардировщика, архивные данные ЦАМО, воспоминания о боевом пути и делах летчиков 34 гвардейского авиополка 276 Гатчинской авиадивизии В.П.Захарова, В.Н.Зенкина, В.Т.Анисимова, И.Г.Иноземцева, произведение художественной литературы «Хроника пикирующего бомбардировщика» В.В.Кунина и материалы одноименного фильма.

Подтверждение гипотезы. Сведения о полке и дивизии, в которых воевал прадедушка.

От бабушки, Фаины Николаевны, я узнала, что мой прадедушка Н.Г.Дербышев родился 13 февраля 1918 года в д.Большой Сердеж Лебяжского района Кировской области. Он происходил из семьи зажиточных крестьян, был грамотным, любил читать, хорошо пел. После войны мой прадедушка вернулся



Стенд, который находился в музее школы г.Электенай (Литва).



в родную деревню, всю жизнь проработал бухгалтером-кассиром колхоза. Вырастил и достойно воспитал пятерых детей. Стихотворение одного из его сыновей стало эпиграфом к нашей работе.

По свидетельству об освобождении от воинской обязанности мы выяснили, что он был призван в ряды Красной Армии в 1938 году, участвовал в белофинской кампании. Начал путь в авиации с курсанта Полярной ШМАС № 22, был авиамотористом, механиком. С апреля 1943 года по октябрь 1945 – воздушный стрелок-радист знаменитого 34 гвардейского авиаполка.

Благодаря интернет-статьям – мемуарной и военной литературе – и сайту поисковиков мы узнали, что этот очень знаменитый Краснознаменный Тихвинский ордена Кутузова бомбардировочный полк входил в состав не менее известной 276 бомбардировочной дважды Краснознаменной орденов Кутузова и Суворова авиадивизии, отличившейся при освобождении Гатчины на Ленинградском фронте. В «полку отважных» 21 летчик носил звание Героя Советского Союза (всего в дивизии их было 32). Летчики этого полка славились отвагой, смелостью, необыкновенно крепкой дружбой и взаимовыручкой. Полк был гвардейским, но не сразу летчик получал это дополнение к своему званию, нужно было полетать, повоювать. На то, что прадедушка воевал именно в этом полку, указывают также фотографии музейных стендов, упоминание его фамилии в сводках боевых вылетов полка, воспоминаниях В.Н.Зенкина, В.Т.Анисимова, И.Первушина, служивших там же. Расшифровал



Сиренко И.Л.

надпись на фотографии военных лет «2 АЭ» и сопоставив их с мемуарной литературой, нам удалось установить, что прадедушка летал во 2-й авиационной эскадрилье 34 гвардейского авиаполка, которой командовал сначала Н.В.Гречишкин, повторивший подвиг Н.Гастелло и награжденный посмертно званием Героя Советского Союза, затем тоже Герой Советского Союза И.Л.Сиренко.

По анализу боевого пути славной дивизии и отчасти наградам прадедушки мы пришли к выводу, что вместе со своими товарищами он прошел путь от Ленинграда до Восточной Пруссии (Пиллау, Кенигсберг), защищал Прибалтику. Во время военных действий на Ленинградском фронте 276 авиадивизия относилась к 13-й армии, позже входила в состав Первой воздушной. В семейном архиве имеется удостоверение ветерана 1-й ВА, полученное семьей прадедушки, подписанное бывшим командующим армией М.М.Громовым. Это совпадает с данными военной и мемуарной литературы.

Боевой Пе-2.

Проанализировав буквы Пе-2 на фото музейного стенда, выяснили в специальной литературе,



Личный состав 34-й гв.БАП. 1945 год.

что это название пикирующего бомбардировщика, который еще называли «пешкой». Он был создан конструктором В.М.Петляковым как высотный истребитель. Из нужд военного времени переделан в бомбардировщик, сыгравший выдающуюся роль в Великой Отечественной войне. Он стал одним из самых массовых и наиболее эффективных самолетов такого типа. Основными целями Пе-2 были крупные объекты и силы врага: железнодорожные станции и узлы, мосты, дороги, транспортные и военные корабли, подводные лодки, морские порты, причалы, колонны автотранспорта и бронетехники, полевые артиллерийские части, а также части дальнобойной артиллерии, аэродромы, склады боеприпасов, ГСМ, непосредственно позиции вражеских войск на передовой. Кроме того, бомбардировщик часто применялся в разведке. Пе-2 выпускались на заводах Казани, Иркутска.

Экипаж Пе-2 состоял из трех человек: летчика, ведущего машину, штурмана, определяющего путь, и стрелка-радиста, отвечающего за безопасность машины и экипажа в поле задней полусферы. В его обязанности входило держать связь с землей. Кабина стрелка-радиста была отделена от кабины летчика и штурмана. Пе-2 был оснащен пулеметами ШКАС и пулеметом Березина.

Машина была непроста в управлении, требовала определенных навыков и умений, от которых зависело выполнение боевых заданий и жизнь членов экипажа.

Тот ли это самолет?

Как нам удалось понять, что полуразрушенный самолет на фотографиях семейного архива – тот самый, на котором воевал прадедушка и о котором идет речь в исследовании?

Во-первых, помогли газетные статьи с фотографиями музейного стенда «И станет памятником боевой Пе-2». Одну из статей – из литовской газеты «Ударник» в оригинале нам найти не удалось, поэтому мы ее увеличили и читали с лупой. В них назывались фамилии экипажа, говорилось, что их полк находился на Каунасском аэродроме, с нашими предположениями совпало и место находки самолета – река Неман. Во-вторых, сопоставление фотографий семейного архива и фотографий из музея, с сайта поисковиков и из книги В.Т.Анисимова. В воспоминаниях В.Н.Зенкина указывалось также, что принадлежность самолета экипажу была определена по его номеру и некоторым личным вещам, которые позже хранились в музее. Благодаря данным ЦАМО нам удалось выяснить, что прадедушка летал на самолете ПЕ-2 № 6/285, оснащенном мотором ВК-105пф.

«Экипаж машины боевой».

К сожалению, подробных сведений об экипаже найти не удалось. Гвардии сержант Дербышев Н.Г. был стрелком-радистом в составе экипажа летчика гвардии лейтенанта В.С.Курпатенко, штурмана гвардии младшего лейтенанта В.Н.Евграфова. Это



Экипаж самолета Пе-2: Евграфов, Дербышев, Курпатенко.

подтверждают подписи на фотографии, газетные статьи, архивные документы и воспоминания однополчан. Анализируя данные ЦАМО, мы заключили, что экипаж был опытным: Н.Г.Дербышев летал на этом самолете с июля 1943 года, В.Н.Евграфов – с декабря 1943-го, В.С.Курпатенко – с ноября 1944 года. Из воспоминаний В.Н.Зенкина удалось узнать, что в таком составе они встретили Победу. Кроме того, у каждого из них имелись серьезные награды за крупные операции, личное мужество и отвагу. Так, прадедушка был награжден орденом Красной Звезды и орденом Славы III степени, медалями «За оборону Ленинграда», «За отвагу», «За Победу над Германией».

Подвиг или «неправильно принятое решение»?

В ходе исследования наше предположение о том, что самолет был сбит и упал в Неман не нашло подтверждения. По воспоминаниям однополчан прадедушки, газетным статьям, документам ЦАМО нам удалось установить общую картину событий.

Первая воздушная армия в 1944 году участвовала в освобождении Прибалтики от фашистов, она входила в состав 3-го Белорусского фронта. 34 гвардейский авиаполк размещался на Каунасском аэродроме.

13 января 1945 года началось наступление войск фронта на Восточную Пруссию. «Действия наземных войск поддерживала советская авиация. Бои



не утихали ни днем, ни ночью». Как удалось установить 17 января 1945 года девятка бомбардировщиков второй эскадрильи, среди которых – самолет Курпатенко, отправилась на боевое задание. Над целью он попал под плотный и точный огонь зенитной артиллерии противника. Осколком снаряда была пробита центральная бензомагистраль, началась утечка бензина, из левого мотора потекло масло, мотор начал работать с перебоями. При заходе на посадку на Каунасском аэродроме кончился бензин, мотор заглох, бомбардировщик устремился вниз. Курпатенко вместе с экипажем приняли решение садиться на Неман с убранными шасси. Лед был тонким, он затрепал под семитонной тяжестью машины, самолет затонул. Экипаж успел выбраться из машины. Оказавшись в ледяной воде, цепляясь за обломки льдин, преодолевая сильное течение, летчики добрались до мелководья, где их встретили местные жители и солдаты. Они помогли экипажу выбраться из воды и доставили в медсанбат.

Однако официальные причины гибели самолета не совпадают с воспоминаниями реальных участников событий В.Н.Зенкина, И.Первушина, В.Т.Анисимова.

В архивной сводке о боевых и небоевых потерях значится: «Неправильно принятое решение», т.к. якобы экипаж не заметил течи бензина и масла и поэтому не воспользовался запасным аэродромом в районе Марьямполья (ныне Капсукаса), решив лететь до своего.

Из воспоминаний же Зенкина В.Н., который также был на этом боевом задании в составе девяти

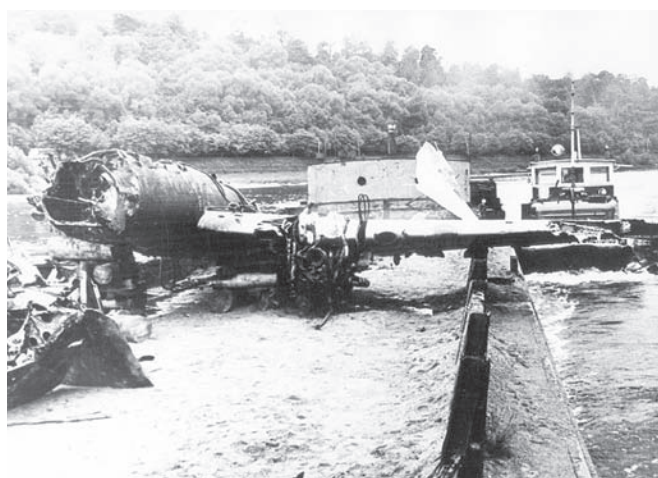
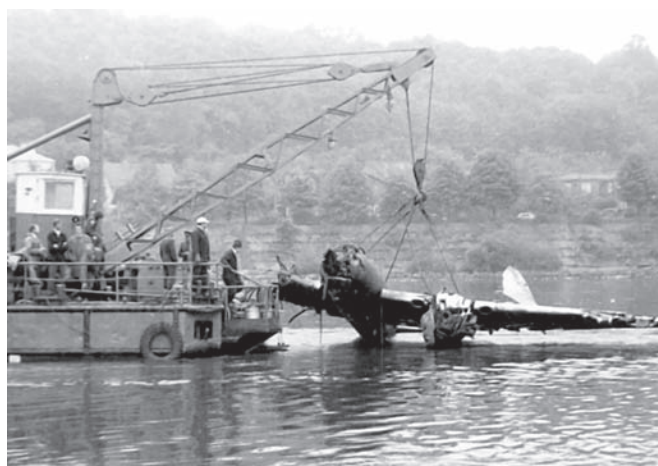


Зенкин В.Н.

второй эскадрильи, следует, что потеря горючего и масла были замечены экипажем сразу, сесть на запасной аэродром не смог никто из-за того, что пошел сильный снег, тем более, учитывая состояние машины экипажа Курпатенко. По мнению Василия Николаевича, летчиками было принято единственно возможное

для спасения экипажа и самолета решение: лететь на Каунасский аэродром. Когда отказал при посадке мотор, под ними был самый центр Каунаса, кругом жилые дома. Самолет летел очень низко. Рискнув жизнью, Курпатенко вместе с экипажем решили дотянуть до реки и сесть на Неман. «...Курпатенко жался как можно ближе к берегу и правильно рассчитал место посадки...». Однополчане называли спасение экипажа В.С.Курпатенко чудесным, а поступок считали подвигом.

Мы считаем именно поэтому спустя 30 лет, узнав, что самолет Пе-2, найденный в 1975 году судом Неманского пароходства, принадлежал экипа-



Подъем самолета Пе-2 из реки Неман. г.Каунас. 1981 г.

жу В.С.Курпатенко. Зенкин Василий Николаевич, верный боевой памяти и полковому товариществу, стал организатором и активным участником его подъема. В 1981-м силами Неманского пароходства, комсомольских организаций Пожелского района г.Каунаса, водолазов спасательного судна «Рамбинас» боевой Пе-2 был поднят со дна реки. Майор запаса В.Н.Зенкин активно занимался поисками сведений, написал воспоминания, рассказал историю самолета в литовских газетах, журналах и на телевидении.

Поиски музея.

О музее мы долго не могли найти сведений. Но нам все же удалось узнать, где была увековечена память о мужественном поступке экипажа В.С.Курпатенко.

По боевому пути дивизии и полка мы предположили, что музеев может быть несколько. В Литве такой музей мог быть в Каунасе – по месту находки самолета. В Гатчине – потому что там в годы войны дивизия размещалась на аэродроме и успешно вела с него боевые действия против фашистов. Мог находиться в Санкт-Петербурге, т.к. дивизия и полк участвовали в обороне Ленинграда и прорыве блокады.

В целом наша гипотеза подтвердилась. Только музей в Литве нашелся не в Каунасе. В этом наше предположение оказалось неверным. Поиски и запросы ничего не дали. Помогла статья от 7 декабря 2009 года, которую мы с мамой написали в газету «Комсомольская правда в странах Северной Европы». На нашу просьбу о помощи откликнулись многие люди (даже из Лондона и США). Так мы узнали, что музей находился раньше в средней школе № 2 города Электренай, руководила им Г.К.Шебатина. Благодаря бывшим ученикам Галины Константиновны нам удалось связаться с ней по телефону.

Она сообщила, что музей был посвящен летчикам 1-й воздушной армии. Огромное место в экспозиции занимали материалы о 276-й бомбардировочной авиадивизии, там же находился стенд, посвященный героическому поступку летчиков 34-го гвардейского авиаполка с фотографией боевого самолета Пе-2, на котором летал прадедушка. В музее хранились обломки самолета, планшет одного из членов экипажа, некоторые личные вещи. Г.К.Шебатина поделилась с нами несколькими фотографиями об организованном музее. Некоторые фотографии совпали с фотографиями из нашего семейного архива, из чего мы сделали вывод, что в семейном архиве хранятся фотографии из школьного музея г.Электренай. Мы считаем, что располагался музей в Электренской школе потому, что город находится в 60 км от г.Каунаса, где в годы войны располагался аэродром, и потому, что в этом городе жил В.Н.Зенкин, который был непосредственным участником событий, одним из организаторов музея. Сейчас в школе музея нет. Архив музея Шебатина в 1990-е гг. передала В.Н.Зенкину, переехавшему из-за недоброжелательной обстановки

в Литве к сыну в Белоруссию. Известно, что сохранилась лишь малая часть архива, которую В.Н.Зенкин успел передать однополчанам или их родным.

В Интернете нам удалось найти информацию о музее истории Первого военного аэродрома России, который находился в Гатчинской средней общеобразовательной школе № 2. В этом музее была экспозиция, посвященная 276-й авиадивизии. Из электронной переписки с поисковиком-петербуржцем И.Г.Прокофьевым выяснилось, что музей переехал. Нам пока не удалось выяснить куда.

Нашли мы музей и в Санкт-Петербурге. Это школа с углубленным изучением информатики № 538. В поисках музея 34-го авиаполка или 276-й авиадивизии мы вышли на сайт этой школы. Из презентации на сайте мы узнали, что в ней с 1967 года действует музей боевой славы 276-й авиадивизии. Там есть «Стена павших», Вечный огонь, земля с аэродромов, откуда взлетали в годы войны ее самолеты. Оказалось, что именно в этом музее В.Т.Анисимов – председатель Гатчинского городского совета ветеранов, однополчанин прадедушки, близко знавший его, в 2006 году провел презентацию своей книги «Штурман пикирующего бомбардировщика» о жизни летчиков 34-го авиаполка и их славных делах. Переписываясь с директором школы Т.А.Огородовой и заведующей музеем С.А.Шишловой, удалось установить, что там хранятся воспоминания В.Н.Зенкина о случае с экипажем В.С.Курпатенко и описание некоторых их боевых будней.

«И встанет самолет на постамент?»

Выяснив историю самолета, оказавшегося на дне Немана, и прочитав статью Г.Конюса в «Комсомольской правде» и статью В.Н.Зенкина в литовском «Ударнике», мы предположили, что самолет должен быть поставлен на пьедестал в Каунасе как памятник мужеству летчиков, защищавших Родину от фашизма. Однако, поинтересовавшись самолетами-памятниками в Интернете, связавшись с Литвой, выяснили, что памятника там нет.

На верный след поиска нас натолкнула беседа с сыном ныне покойного В.Н.Зенкина Василием Васи-



Шебатина Г.К. (вторая слева) с учениками школы № 2 г.Электренай. 1982 г.



Дербышев Н.Г. (стоит слева) и Зенкин В.Н. (лежит слева) с однополчанами. 1945 г.

льевичем Зенкиным, проживающим сейчас в Беларуси, который вспомнил, что самолет как реликвия боевой машины Пе-2 военных лет был передан в Казань, на завод, где он был выпущен. Эту версию подтверждает письмо деда начала 1945 года из Казани, куда экипаж, скорее всего, был направлен за новым самолетом. Кроме того, в книге В.Т.Анисимова упоминается, что Н.Г.Дербышев участвовал в перегонах самолетов из Казани в полк.

Мы выяснили, что в Казани есть два завода, связанные с производством Пе-2 в годы войны: КАПО им. С.П.Горбунова и КМПО. На сайте КМПО рассказывалось о моторе, снятом с боевого Пе-2, найденного в Прибалтике. Мы предположили, что речь идет о нашем самолете. Связавшись по телефону с музеем этого предприятия, мы выяснили, что мотор снят с самолета, разбившегося под г.Лиенае. Звонок в музей КАПО им. Горбунова был положительным. Директор заводского музея Л.А.Стежко сообщила нам, что в экспозиции имеется шасси, пулемет БС, снятые с самолета экипажа В.С.Курпатенко, В.Н.Евграфова, Н.Г.Дербышева. В сентябре 2010 года нам удалось побывать в Казани, встретиться с Людмилой Алексеевной, увидеть музейную экспозицию своими глазами. Было очень волнительно прикоснуться к пулемету БС, из которого, вероятнее всего, сражался с фашистами мой прадед. О том, что пулемет пролежал на дне Немана почти 30 лет, напоминают только плотно засевшие в отверстиях пулемета мелкие ракушки. Оказалось, что памятник по политическим причинам в Каунасе поставлен быть не мог, реставрация сильно поврежденного в бою и временем самолета была дорогой, поэтому самолет был разобран на части и отправлен еще в несколько музеев. В музее с экскурсиями бывает много школьников, приятно было узнать от Л.А.Стежко, что экспозиция о самолете и экипаже моего прадедушки – одна из самых любимых у ребят.

Экипаж самолета не узнал о поднятом со дна Немана самолете, музейных экспозициях в их честь и о том, что даже разделенная на части их боевая машина стала памятником. Благодаря музейному архиву из Литвы нам удалось выяснить, что первым ушел из жизни в 1954 году В.Н.Евграфов, с разницей в год, в 1975-м – В.С.Курпатенко, 20 февраля 1976 года – Н.Г.Дербышев.

Так судьба пикирующего бомбардировщика переплелась с судьбой отдельного человека, соединив через многие годы людей разных поколений прочными узами благодарности, долга и светлой памяти всем тем, благодаря кому мы есть.

Выводы по исследованию.

1. Мой прадед Н.Г.Дербышев воевал в 34 гвардейском авиационном бомбардировочном Тихвинском ордена Кутузова полку 276 дважды Краснознаменной орденов Кутузова и Суворова Гатчинской авиадивизии.

2. Пе-2 – скоростной бомбардировщик Петлякова, предназначенный для нанесения бомбовых ударов по наземным, морским и воздушным целям противника.

3. Прадед летал на самолете, фотографии которого имеются в семейном архиве.

4. Экипаж боевого самолета состоял из трех человек: летчика Курпатенко В.С., штурмана Евграфова В.Н., стрелка-радиста Дербышева Н.Г., обладавших богатым военным опытом.

5. Самолет не был сбит над Неманом. В январе 1945 года экипаж самолета, получившего в ходе боевого вылета серьезные повреждения от зенитного огня противника, не желая причинить ущерб городу Каунасу и его жителям, проявив героизм, мужество и летное мастерство, посадил машину на Неман, в результате чего экипаж остался жив, а самолет затонул. В 1981 году он был поднят со дна реки.

6. До 90-х гг. XX века сведения о самолете Пе-2 № 6/285 и его экипаже хранились в школьном музее Первой воздушной армии США № 2 г.Электренай, руководителем которого Г.К.Шебатина принимала активное участие в розыске семей членов экипажа в мирное время.

7. Сегодня самолет разобран на части, которые являются экспонатами разных авиационных музеев. Даже разобранный на части он стал памятником тем, кто создавал боевые Пе-2 в тылу, тем, кто на знаменитых бомбардировщиках отважно сражался с фашистами, тем, благодаря кому и сегодня жива память об этих событиях.

Выражаем глубокую благодарность всем, кто оказал помощь в наших поисках.

1. Однополчанам прадедушки (хотя их уже нет в живых), благодаря воспоминаниям которых удалось узнать историю героического поступка экипажа и прояснить судьбу самолета:

– Василию Николаевичу Зенкину, майору запаса, организатору поиска и подъема самолета в 1970-80 годах, автору воспоминаний о боевых делах полка,



Зенкин В.Н. (в центре) перед боевым вылетом.

человеку, участвовавшему в создании школьного музея в г.Электрени, увековечившему память своих однополчан;

– Владимиру Тимофеевичу Анисимову, председателю Совета ветеранов Гатчины, почетному ее гражданину, автору книг «Штурман пикирующего бомбардировщика», «Судьба пикирующего бомбардировщика», поддерживавшему на протяжении многих лет музей своей дивизии в школе № 538 г.Санкт-Петербурга.

2. Ныне покойному сыну Н.Г.Дербышева – Виктору Николаевичу Дербышеву, сохранившему семейный архив.

3. Бабушке Дербышевой Фаине Николаевне – старшей дочери прадедушки, которая родилась в 1939 году.

4. Руководителю музея боевой славы 1-й воздушной армии в СШ №2 г.Электрени (Литва) Галине Константиновне Шебастиной.

5. Сыну В.Н.Зенкина Василию Васильевичу Зенкину.

6. Илье Геннадьевичу Прокофьеву, поисковику, помогавшему В.Т.Анисимову в издании книги.

7. Лидии Васильевне Марченко, председателю Дома ветеранов г.Кирова.

8. Борису Георгиевичу Шабалину, председателю совета ветеранов авиации Кировской области.

9. Людмиле Алексеевне Стежко, директору музея завода КАПО им. С.П.Горбунова г.Казани.

10. Руководителю заводского музея КМПО г.Казани Григорию Ивановичу Жмурченко.

11. Выпускникам школы № 2 г.Электрени Анатолию Кузмичюсу, Николаю Мельникову, Елене Мармуконене, Руслану из Лондона и многим др.

12. Директору школы № 538 г.Санкт-Петербурга Огородовой Татьяне Андреевне и заведующей школьным музеем Шишловой Светлане Анатольевне.

13. Работнику областного военкомата Дмитрию Ильичу Мацуку.

14. Редакции газеты «Комсомольская правда»...».

Почему мы привели почти полностью реферат, написанный ученицей 5-го класса Варварой Ворониной при поддержке ее мамы Натальи Кареловны Ворониной?

Да потому, что в этой работе и есть суть памяти о своих родных и близких, гордость за своих дедов и прадедов, которые прошли трудный и тяжелый путь Великой войны, отношение к Родине. К тому же в этой истории прослеживается еще одна история самолета Пе-2, построенного на Казанском авиационном заводе, история судеб экипажа самолета, связанных с Казанью.

При подготовке к изданию настоящей книги мы продолжали переписываться с Натальей Ворониной. И вот какие строки я получил на свою почту:

«...Работа об экипаже, в составе которого прошел войну наш дедушка, была сделана в 2011 году, когда ее автору – дочери Варваре – было 11 лет, теперь ей 19, она студентка Вятского государственного университета. Наверное, нужно сделать какое-то примечание, потому что на фото она еще пятиклассница. Если Вы сохраните страницу с благодарностями, добавив, что это от детей, внуков и правнуков – всей семьи Н.Г.Дербышева – людям, благодаря которым оказалась сохраненной память о нашем дедушке и прадедушке, – для нас это было очень важно...».

И если судьба воздушного стрелка-радиста самолета Николая Григорьевича Дербышева описана в работе родственников, то, работая над этой книгой, мы постарались дополнить информацию о судьбах других членах экипажа этого бомбардировщика.



Зенкин В.Н. в музее г.Электрени (Литва). 1983 г.



• Летчик Василий Семенович КУРПАТЕНКО родился в 1921 году в Тухтетском районе Красноярского края. В 1943 году окончил Омскую военную авиационную школу пилотов. С 27 января 1944 года в составе 34-го гв. БАП. 22 ноября 1944-го назначен на должность старшего летчика. Войну закончил в звании гвардии лейтенанта. Награжден орденами Красной Звезды (09.07.1944 г.), Красного Знамени (11.04.1945 г.) и Отечественной войны I степени (13.06.1945 г.).

• Штурман Виктор Николаевич ЕВГРАФОВ родился 17 июля 1923 года в доме железнодорожного обходчика на 169 км в Максатихинском районе Калининской области. В 1940 году окончил 10 классов школы на станции Волга Ярославской области. В 1943 году окончил Харьковскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров (с 5.12.1940 г. по 12.03.1943 г.). Приказом командующего войсками



Сибирского ВО от 2.04.1943 года присвоено воинское звание младший лейтенант. С 12 марта по 25 июля 1943 года находился на должности стрелка-бомбардира в составе 9-го запасного авиаполка ВВС Приволжского военного округа в городе Казани. С 2 августа 1943 года в составе 15-го отдельного учебно-тренировочного смешанного авиаполка 13-й ВА Ленинградского фронта. С 25 сентября 1943 года в составе 34 гв. БАП. На должности штурмана самолета с 14 декабря 1943 года. Принимал участие в боях на Ленинградском и 3-м Белорусском фронтах. После войны продолжил службу в авиации. 18 мая 1945 года присвоено звание лейтенант. 15 января 1946 года назначен на должность штурмана звена 663-го гв.БАП 191 БАД 85 БАК 30 ВА Прибалтийского ВО. 30 августа 1948 года присвоено звание старший лейтенант. В январе 1952 года переведен в 59-ю ВА, где с 12 февраля 1952 года на должности штурмана звена в составе 674 гв. БАП 177 гв. БАД. 13 февраля 1953 года был уволен из рядов ВВС СА в отставку, но уже 28 марта 1953-го приказ ГУК ВВС отменен, и В.Н.Евграфов назначен на должность дежурного офицера штурмана 149-го гв. ИАП 13-й гв. ИАД 73-й ВА.

16 января 1954 года умер от рака почек. Исключен из списков ВВС СА приказом ГУК ВВС от 28.01.1954г.

Награжден орденами Красной Звезды (08.07.1944 года), Красного Знамени (11.04.1945) и Отечественной войны I степени (13.06.1945), медалями «За оборону Ленинграда» (22.12.1942), «За Победу над Германией» (09.05.1945), «За взятие Кенигсберга» (09.06.1945), «30 лет Советской Армии и Флота» (22.02.1948).



Дербышев Н.Г. 1960-е годы.

Хотелось бы рассказать еще об одном ветеране 34 гв. БАП, имя которого уже упоминалось выше. Это Владимир Тимофеевич Анисимов. В своей книге он тоже описывал обстоятельства приводнения самолета Пе-2 на реку Неман в 1945 году:

«...Но не я один в полку оказался «героем дня». Как раз накануне моего возвращения сенсацией стало чудесное спасение экипажа Василия Курпотенко. Он, штурман Виктор Евграфов и стрелок-радист Коля Дербышев – мои старые друзья. Когда-то мы вместе перегоняли самолеты из Казани на фронт, а потом воевали на Карельском перешейке. О том, что с ними произошло и какое мужество они проявили в экстремальной ситуации, я услышал от Вани Первушина. Группа бомбила один из опорных пунктов фашистов. Свирепствовали зенитки. Самолет получил несколько пробоин, вышел из строя мотор, и летчик немного не дотянул до своего аэродрома. Чтобы не упасть на дома в Каунасе, он принял решение посадить «пеишку» на лед реки Неман. Семитонная машина с убранными шасси скользнула по поверхности льда и, оставляя за собой широкую полынью, опустилась на дно. Курпотенко жался как можно ближе к берегу и правильно рассчитал место посадки. Все трое – летчик, штурман и радист – быстро выбрались из кабины. Цепляясь за обломки льдин, они сумели доплыть до мелкого места. На берегу их, мокрых и посиневших от холода, подобрала команда солдат, доставили в санчасть. Медики не жалели спирта, растирая докрасна тела пострадавших, а затем, дав глотнуть добрую порцию «горилки», завернули в шерстяные одеяла и уложили спать. Утром хлопцы проснулись здоровыми и бодрыми.

«Даже насморка не было, – рассказывал Евграфов. – Хотя передрейфили мы порядком: комбинезоны с унтами пропитались водой, тянут вниз, течение в сторону относит, руки коченеют. Все, думаю, хана!»...».

А вот что он пишет, вспоминая детство:

«...Я, Анисимов Владимир Тимофеевич, родился 4 августа 1922 года в семье служащих в Москве, в Глазовском переулке на Арбате. Это между Смоленской площадью и проспектом Калинина. Сейчас как он называется, я не знаю. Отец мой стал сиротой, когда ему было десять месяцев. В это время на Волге бушевала холера. Повальный мор захватил и маленькое село Пичкассы Спасского уезда Казанской губернии. Соседи, обычные крестьяне, которые выжили в этой суровой стихии, приютили маленького Тимофея. Приемные родители воспитали его, дали образование. Отец долго не знал, что он приемный. И я не знал, что мои дедушка и бабушка не родные. Только перед моим уходом в армию, мама рассказала мне нашу родословную...».

В годы войны родители Владимира Тимофеевича жили в городе Елабуга Татарской АССР. Сюда же в Елабугу пришла «похоронка» на В.Т.Анисимова, когда его самолет сбили в июле 1944 года в небе Эстонии. А он выпрыгнул с парашютом, но попал в плен. Освободившись из плена в январе 1945 года, вернулся в полк и воевал до конца войны. После демобилизации в 1949 году Анисимов приехал к родителям в Елабугу. Здесь он окончил педагогический институт, затем некоторое время работал в школе преподавателем русского языка и литературы. Дальнейшая его елабужская «карьер» такова: литературный сотрудник газеты «Новая Кама», а затем на протяжении 12 лет – главный редактор. В 1970 году Анисимов переехал в Гатчину, где работал корреспондентом в газете «Гатчинская правда», а с 1972 года и до ухода на пенсию в 1983-м, был ее главным редактором.

Я был знаком с Владимиром Тимофеевичем во времена своей работы в Ленинградской области. Бывал у него дома в гостях, когда собирал информацию о боевом пути 34 гв. БАП. Многие фотографии, которые сопровождают этот рассказ – из его личного архива. В.Т.Анисимов был на презентации моей книги об участии советской авиации в боях Красноборской и Смердынской операций. Мы вместе с Олегом Корытовым и Константином Чиркиным помогали в издании его книги, которая вышла в 2009 году. Но, к сожалению, Владимира Тимофеевича не стало...

Вот так удивительно переплетаются судьбы, события... Я тогда и не знал, что корнями Владимир Тимофеевич связан с Татарстаном, где сейчас живу и работаю я... В годы войны Анисимов и другие его однополчане неоднократно бывали в Казани – переконяли построенные на казанском заводе «пешки»



на фронт. А напротив бывшего села Пичкассы, что находилось на берегу реки Актай в Спасском районе Татарстана, малой родине В.Т.Анисимова, мы – поисковики РОМО «Объединение «Отечество» РТ – уже четвертый год проводим поисковые экспедиции по поиску жертв Гражданской войны 1918-1921 годов.

И еще...

6 мая 2016 года в городе Елабуге состоялось открытие мемориальной доски, которая увековечила память журналиста, общественного деятеля, заслуженного работника культуры, участника Великой Отечественной войны Владимира Тимофеевича Анисимова.

Вот как это событие было описано на интернет-сайте города Елабуга:

«...В торжественной церемонии приняли участие заместитель главы района Зульфия Сунгатуллина и главный редактор газет «Новая Кама» и «Алабуга нуры» Гульшат Муллагалиева. Мемориальная доска была установлена на здании по улице Гассара, 4, где долгие годы находилась редакция районной газеты «Новая Кама», а Владимир Анисимов работал в свое время ее главным редактором.

День Победы Владимир Анисимов встретил под Кенигсбергом. После демобилизации в 1949 году переехал к родителям в Елабугу. Окончив учительский институт, работал в школе учителем русского языка, а потом пришел в редакцию «Новой Камы». Придя в газету обычным журналистом, стал главным редактором «районки» и возглавлял ее на протяжении 12 лет. В 1960 годы в городе Владимира Тимофеевича знал почти каждый, именно он заложил многие хорошие традиции в издательской деятельности. «Владимир Тимофеевич – один из самых ярких, сильнейших редакторов «районки». Его имя знают и помнят не только те, кто работал вместе с ним, но и молодое поколение журналистов...».



Анисимов Владимир Тимофеевич. 2007 год.



Работа поисковой группы казанского авиационного завода в 1980-е годы

Если вы обратили внимание, то в материалах о судьбе поднятого в 1981 году из реки Неман самолета Пе-2 говорилось, что его обломки планировали перевезти в Казань для восстановления. В архиве музея 22-го авиационного завода нашлись фотографии, которые оказались подписаны:

«...г.Электренай Литовской ССР. Погрузка остатков самолета Пе-2 для отправки в г.Казань, 1983 год...».

Сейчас в экспозиции музея завода выставлены только фрагменты шасси самолета и часть его бортового вооружения – крупнокалиберный пулемет УБ.

В музее завода мы также смогли познакомиться с документами, в которых рассказывается о работе поисковой группы, организованной при заводе в 80-е годы. Ее целью как раз и было найти и постараться восстановить самолет Пе-2 в Казани. Руководителем группы был секретарь комитета комсомола завода Вагиз Валеев. Тогда планировалось, что восстановленный самолет будет установлен у главного заводского здания.

1983 год – самый разгар работы поисковой группы завода. И поэтому возможно, что обломки самолета из Литвы должны были послужить основой для восстановления самолета.

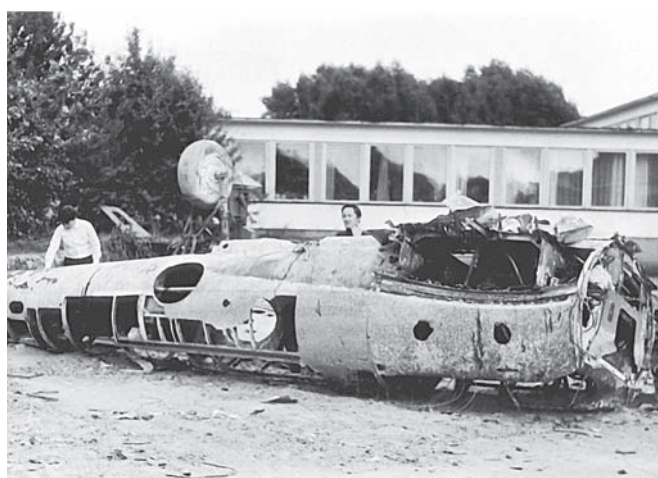
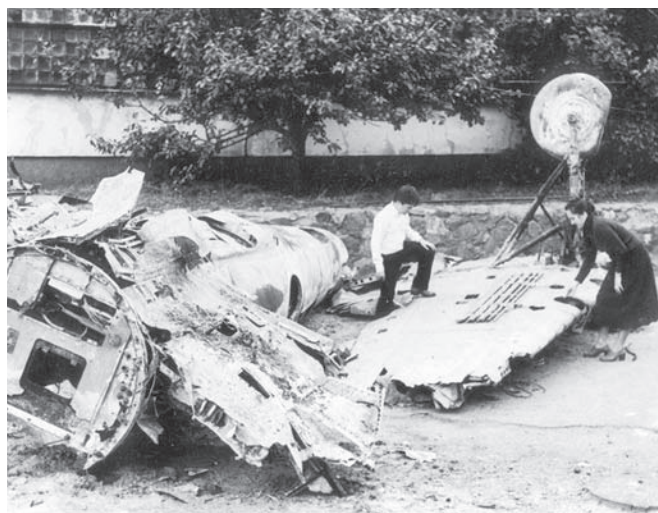
Но как выяснилось позже, в 2019 году, при встрече с Михаилом Федоровичем Алексеевым (в 80-х годах – начальник цеха № 15) макет самолета Пе-2 был изготовлен на заводе полностью из стеклоткани.

В начале 90-х годов казанцы могли видеть этот макет установленный на пьедестале у Профсоюзного лица № 123 (г.Казань, ул.Дементьева, д.39).

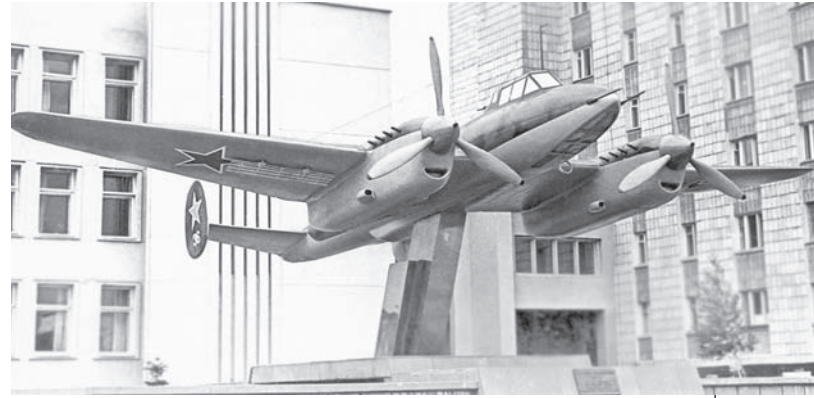
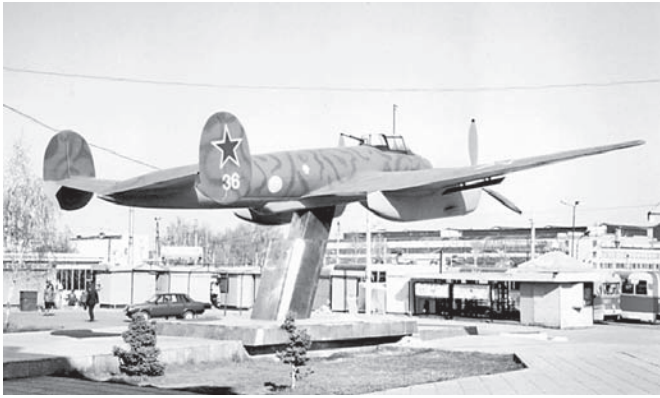
В 1995 году по распоряжению мэра Казани Камилля Шамильевича Исхакова макет Пе-2 был перевезен и установлен в мемориальном комплексе в Парке Победы (пересечение улицы Бондаренко и проспекта Хусаина Ямашева).

Тем самым остается открытым вопрос были ли доставлены в Казань обломки самолета Пе-2 поднятые со дна реки Неман.

Но давайте вернемся к работе поисковой группы, созданной на авиационном заводе. К сожалению, найти документы о всех экспедициях, в которых принимали участие казанские поисковики, и что ими было найдено и обследовано, найти не удалось. Лишь по подписям к фотографиям можно было проследить географию поисков. Так, под од-



Погрузка фрагментов Пе-2 в 1983 году. г.Электренай.



Макет самолета Пе-2 в Казани на постаменте у профессионального лицея № 123.

ной из фотографий написано: «Подводные работы по поиску самолета в водах Черного моря, Одесской области».

Кроме этого, в заводском музее нашлись отчеты лишь двух экспедиций, связанных с самолетами Пе-2 на Кольском полуострове.

Первый отчет был датирован 1982 годом и рассказывал о найденном бомбардировщике Пе-2 в районе поселка Приречный Печенгского района Мурманской области. Но в отчете не было указано

точное место нахождения обломков самолета. Однако связавшись с Альбертом Ничипоруком – поисковиком из отряда «Петсамо» из города Заполярный, мы узнали историю этого самолета.

Это был Пе-2 из состава 608-го ближнебомбардировочного авиаполка, на котором 12 августа 1942 года не вернулся экипаж в составе летчика Егорова, штурмана Трофимова и стрелка Елисеенкова. Полный рассказ об этом самолете и экипаже – выше в главе «Самолет Пе-2 608 ББАП».



Погрузка фрагментов Пе-2 в 1983 году. г.Электренин.



Подводные работы группы из Казани по поиску самолета в водах Черного моря. Одесская обл., 80-е годы.



Место падения Пе-2. Поселок Алакуртти Мурманской области

Второй отчет поисковой группы казанского авиационного завода был датирован 1984 годом:

«...Отчет поисковой группы о собранной информации по самолету Пе-2. Кольский полуостров.

В поселок Алакуртти Кандалакиского района прибыли 14 июня 1984 года, в 8.00 утра. В тот же день в 18.35 отбыли на поиски самолета в составе группы:

1. Майор Фролов Владимир Николаевич
2. Капитан Теков Владимир Анатольевич
3. Ст. лейтенант Кузнецов Александр Иванович
4. Валеев В.Н. – секретарь комитета ВЛКСМ
5. Карabanов П.В. – начальник ВОХР

6. Алексеев В – инженер цеха № 31
Выехали на двух вездеходах ЗИЛ-131.

В 23.00 – остановились ввиду бездорожья.

В 24.00 – тронулись в путь пешком.

В 2.30 15.06.1984г. – самолет найден.

В 4.00 – найден орден Красной Звезды № 29337.

В 6.00 – отправились обратно.

В 9.30 – вернулись к машинам.

Самолет Пе-2 находится примерно в 14 км по прямой от пос. Алакуртти, но ввиду бездорожья, большого количества озер и болот, завала дорог доступ к самолету затруднен. Самолет лежит вблизи озера Килис на склоне сопки.

Воинами СА самолет активно ищется с 1981 года, но лишь весной 1984 года он был обнаружен с

воздуха и занесен на карту. Воинами самолет обнаружен с четвертой попытки. Первым на земле его увидел капитан Кириллов Владимир Николаевич.

На месте гибели самолета обнаружены останки экипажа. Они собраны и доставлены в воинскую часть.

Самолет в целом находится в разбитом состоянии. Кабины летчика и штурмана практически нет. Хвостовое оперение оторвано и находится от самолета на расстоянии до 10 метров. Двигатели находятся от самолета на расстоянии до 15 метров. Металлические части самолета разбросаны в радиусе до 50 метров.

Останки летчиков находились в самолете и вблизи его на расстоянии до 2 метров.

На месте гибели самолета не обнаружено бомб, что позволяет сделать вывод, что самолет возвращался с боевого задания. Во всех пулеметах находятся боевые патроны, причем в пулемете стрелка-радиста патрон перекошен. Пробитые пулями лопасти винта допускают сделать вывод, что самолет был в бою.

В целом части самолета.

На месте гибели самолета дополнительно обнаружены:

– полевая офицерская сумка (пустая);

– остатки кожаного пальто (реглан), примерно в 2-х метрах от самолета, от основной части самолета с останками летчиков;

– остатки перчатки и унт, кислородной маски;

– стрелянные гильзы и целые патроны.

Секретарь комитета ВЛКСМ В.Валеев.

Начальник ВОХР П.В. Карabanов.

Инженер цеха 31 В. Алексеев...».

Поисковые группы казанского авиазавода дважды побывали в экспедициях в Мурманской области. О работах на месте падения первого самолета (1982 год) мы рассказали в главе «Самолет Пе-2 608 ББАП». О втором нам также удалось найти сведения, и сейчас рассказ о нем.

* * *

В 2017 году, когда мы проводили поисковые работы на озере Среднее Ваенгское, наши друзья из штаба Северного флота и музея ВВС Северного флота (п.Сафоново) подарили нам несколько экземпляров книги «Самолеты возвращаются на базу», автор которой – бывший летчик ВВС Северного флота полковник Владилен Алексеевич Бондаренко. Он продолжительное время занимался поиском пропавших без вести экипажей самолетов, не вернувшихся с



Бондаренко В.А.



Место падения самолета Пе-2 в районе п.Алакуртти. 1983 г.



Поисковая группа завода № 22 на месте падения Пе-2. 1984 г.

боевых заданий. Именно в его книге мы и нашли рассказ о судьбе этого самолета:

«...17 ноября 1983 года. Сегодня позвонил к нам в музей В.Н.Кириллов из Алакуртти. Сообщил, что в шестнадцати с половиной километрах от поселка в тайге на склоне сопки обнаружен самолет. К нему уже направилась экспедиция. Установлено, что это самолет Пе-2. Сохранился его номер. Договорились с Владимиром Николаевичем, что до весны ничего по поводу самой машины предпринимать не будем.

5 января 1984 года. Самолетом Пе-2 заинтересовалась поисковая группа казанского авиазавода, выпускавшего в годы войны самолеты Пе-2. Казанцы запросили наше согласие на их участие в очередной экспедиции к самолету. Согласие дано.

15 мая 1984 года. Журнал «Техника-молодежи» опубликовал фотографию, сделанную с вертолета В.А.Романовым – помощником В.Н.Кириллова в этой работе.

26 июня 1984 года. Итак, очередной поход к самолету состоялся. Мне не удалось в нем участвовать. Казанцы были. В кабине стрелка-радиста обнаружен орден Красной Звезды № 29337.

15 августа 1984 года. Решил лететь в Долину Рос на вертолете.

20 августа 1984 года. Сегодня направил в Долину Рос нашу экспедицию. Старший группы – прапорщик В.Д.Курчатов. Задача одна – подготовить у самолета площадку для посадки вертолета. Планируем вывезти самолет и восстановить.

26 августа 1984 года. Сегодня вернулся Курчатов с группой. Площадку подготовили. По нашей просьбе наши соседи-авиаторы «облетали» площадку. Произвели две пробные посадки на вертолете. Теперь можно лететь и нам.

15 сентября 1984 года. Вчера вернулся с Долины Рос. Летал туда на вертолете. Командир нашего вертолета летчик первого класса Л.П.Шкулев высадил нас у самолета и после сделал еще десять посадок, вывозя детали разбитого самолета.

20 сентября 1984 года. Сегодня вертолетом доставлены детали самолета в наш музей. Будем восстанавливать. Самолет очень поврежден. Надо искать чертежи, материалы, чтобы сделать его каким он был. Руководить восстановлением будет офицер А.М.Возияну, который восстанавливал наш первый самолет Ил-4, поднятый на пьедестал на площади Мужества в городе Североморске...».

Получается, первыми этот самолет обнаружили летчики мончегорского авиационного отряда, которые и сфотографировали обломки самолета на склоне сопки с вертолета.

Вот как описывала эти события газета «Комсомольская правда» в начале 1985 года:

«...14 июня 1984 года на двух вездеходах экспедиция вышла из поселка Алакуртти. Вездеходы вскоре пришлось оставить – просека кончилась. И сразу началась такая гиблая топь, что, несмотря на за-



рубки, предусмотрительно оставленные в прошлый раз, страшно было потерять друг друга из виду. Только утром следующего дня, вконец измотанные, члены экспедиции вышли к цели.

Вот он, северный склон сопки, заросший густым мхом. Только вышли из чащи на открытое место и сразу увидели: это произошло здесь.

Горящий самолет, видимо, упал с небольшой высоты, части его были разбросаны в радиусе 50 метров. От удара отвалился хвост, обломались крылья, сильным взрывом разметало фюзеляж. Там, где должна была быть кабина, среди груды покоруженного металла белели останки: выброситься с парашютом из горящей машины никто не успел.

Огонь пощадил лишь несколько вещей – кожаная перчатка, клочки от унтов и кожаного реглана, несколько сантиметров парашютного ремня, обломки лыж, фрагмент кислородной маски...

Чудом уцелела полевая офицерская сумка, из которой прибывшая на место падения самолета немецкая группа изыла карту и документы, а саму сумку бросила в сторону.

Среди груды мелких осколков руководителем экспедиции Вагизом Валеевым был найден оплавленный орден Красной Звезды с номером № 29337. Как удалось выяснить много позже в центральном архиве Министерства обороны СССР, орден принадлежал Борису Сафроновичу Брыжатюку – стрелку-радисту экипажа.

В 6 утра экспедиция тронулась в обратный путь. В рюкзаках лежал бесценный груз: металлические приборы, таблички, тяжелый пулемет УБТ 12,7 мм, стрелянные гильзы...».

Именно по номеру ордена и удалось установить имена погибших членов экипажа самолета. Это оказался самолет из состава 80-го ближнебомбардировочного авиационного полка 261-й смешанной

авиационной дивизии 7-й воздушной армии, не вернувшийся с боевого вылета 10 марта 1943 года при нанесении бомбоштурмового удара по немецкому аэродрому в Луостари. В экипаж самолета входили:

- командир эскадрильи капитан ПОПОВ Павел Федорович, 1914 г.р., (был награжден двумя орденами Красного Знамени, первым орденом награжден за участие в советско-финляндской войне 1939-1940 гг. До начала войны П.Ф. Попов вместе с семьей проживал в городе Нижнем Тагиле и, когда в ноябре 1942 года был направлен в город Казань для получения на авиационном заводе новых самолетов Пе-2, смог заскочить домой и повидать свою десяти-месячную дочь Нэлли;



Попов П.Ф.

- штурман эскадрильи капитан ПОПОВ Константин Николаевич, 1913 г.р. (кавалер двух орденов Красного Знамени, первым орденом был награжден за участие в советско-финляндской войне 1939-40 гг.);

- воздушный стрелок-радист, начальник связи эскадрильи лейтенант БРИЖАТЮК Борис Софронович, 1918 г.р. (кавалер двух орденов



Попов К.Н.

Красной Звезды, в официальных документах значится как Брыжатюк Б.С.).

Вот что писал бывший авиамеханик 2-й АЭ 80-го ББАП Неустроев Николай Иванович:

«...Мне пришло письмо с фотографией хвостового оперения за № 7. Да, это самолет Пе-2 нашей 2-й эскадрильи, на нем летал капитан Попов Павел Федорович, командир эскадрильи и его штурман Попов Константин Николаевич.

Я обслуживал самолет Пе-2 № 5 (хвостовой). Этот печальный случай произошел в марте 1943 года. Мы стояли на аэродроме «Африканда». Эскадрилья в составе 7 или 8 машин полетели на бомбежку вражеского аэродрома «Алакуртти», с которого немецкая



Брижатюк Б.С.



Брижатюк Борис Попов Павел Попов Константин
2 авиаэскадрилья 80 ББАП. Декабрь, 1941 год.

авиация сильно действовала. Обратное, т.е., после выполнения задания самолеты на свой аэродром не вернулись. Один самолет, подбитый, перетянул на нашу сторону, сел на лед одного из озер на брюхо. Экипаж этого самолета не помню, но стали известны из рассказов экипажа события полета. Когда стали подходить к цели, их, т.е. наши Пе-2, встретила группа немецких истребителей. Наши истребители завязали с ними бой, потом вторая группа немецких истребителей, а Пе-2 шли уже без прикрытия. Вот тут-то и произошел печальный случай: немецкие истребители сбивали наших Пе-2. У меня сохранилась фотография 2-й эскадрильи, на которой есть оба Поповы... Вот что мне известно о самолете Пе-2 № 7. Это был самый тяжелый случай для нашего полка. В этом бою потеряли дорогих друзей и командиров.

Я со многими однополчанами до сих пор поддерживаю связь. Мне очень тяжело было читать короткое письмо и смотреть на фотографию разбитого самолета. Вспомнились те тяжелые военные годы и тот полет на бомбежку вражеского аэродрома «Алакуртти». О родных и близких погибшего экипажа мне ничего неизвестно... Как бы хотелось присутствовать при погребении останков моих боевых товарищей и командиров. Прошу Вас сообщить мне о получении моего письма... С уважением, Н.И. Неустроев...».

Останки экипажа были тожественно захоронены в п.Алакуртти 18 апреля 1985 года. На захоронении присутствовали родственники погибших и ветераны-однополчане, которые смогли тогда приехать на церемонию. Урны с прахом летчиков были установлены на военный тягач и в траурной колонне через весь п.Алакуртти доставлены к месту погребения – на правый берег р.Тунтсайоки, напротив мемориального воинского захоронения советских солдат, павших в боях на кандалакшском направлении в 1941–1944 годах.

* * *

Исследуя архивные документы и используя открытые источники – статьи, сообщения в Интернете, мы нашли сведения о всех вылетевших в тот день для выполнения боевого задания летчиках, штурманах и воздушных стрелках-радистах.

10 марта 1943 года с аэродрома Африканда вылетели на бомбежку аэродрома Алакуртти четыре самолета Пе-2. В 9.50 утра при подходе к Алакуртти эскадрилья была встречена сильным зенитным огнем. Маневрируя, командир АЭ капитан Попов вывел группу из-под прицельного огня с земли. Зайдя еще раз на цель, Пе-2 сбросили бомбы на аэродром Алакуртти. Первым от прямого попадания зенитного снаряда загорелась и врезалась в сопку машина младшего лейтенанта Василия Ивановича Скворцова (штурман старший лейтенант Батов Анатолий Сергеевич, воздушный стрелок-радист сержант Климов Калистрат Иванович). Второй самолет – командира звена старшего лейтенанта Владимира Сергеевича

Москальца (штурман красноармеец Бабинкин Алексей Григорьевич, воздушный стрелок-радист старшина Куценко Семен Семенович) – был подбит при выходе с бомбометания. Командиру экипажа удалось выпрыгнуть с парашютом из горящей машины и он опустился на территорию занятую немцами. На немецком аэродроме начался пожар, так как от сброшенных бомб взорвался склад боеприпасов. Подбитый зенитками самолет командира эскадрильи капитана Павла Федоровича Попова (штурман капитан Попов Константин Николаевич, воздушный стрелок-радист лейтенант Брижатюк Борис Софронович) стал уходить к линии фронта, но сразу же был атакован фашистскими истребителями и горящий упал в районе озер Толванд – Ориярви (на северном склоне одной из сопки). Единственным вернувшимся живым, но «безлошадным» (подбитым совершил вынужденную посадку на лед озера Сенное уже на своей территории), был экипаж младшего лейтенанта Казимира Антоновича Булдакова. К сожалению, найти сведения о других членах экипажа самолета пока не удалось.

В наградных материалах от июля 1944 года на командира звена 80-го ББАП лейтенанта К.А.Булдакова есть описание этого боя:

«...10 марта 1943 года летал на бомбометание по уничтожению материальной части на аэродроме противника Алакуртти. Над целью был обстрелян сильным огнем зенитной артиллерии противника, где была пробита плоскость прямым попаданием снаряда. Благодаря искусному маневру вывел подбитый самолет из зоны зенитного огня, но на обратном пути самолет был атакован тремя истребителями противника типа Ме-109ф. Экипаж отразил все атаки истребителей интенсивным пулеметным огнем и тов. Булдаков подбитый самолет посадил на озеро...».

• Казимир Антонович БУЛДАКОВ родился в 1920 году в городе Владивосток Приморского края. В Красной Армии с 1940 года, призван Ленинским РВК г.Ташкента Узбекской ССР. Окончил войну старшим лейтенантом. Награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны



Церемония захоронения останков погибшего экипажа самолета. п.Алакуртти. 18 апреля 1985 г.



II степени» (1985 г.), медалями «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Остаться в живых и вернуться к родным смог еще один из летчиков участвовавших в этом вылете. Но его судьба сложилась трагично и путь домой был очень, очень долгим. Как говорилось выше, с парашютом удалось выпрыгнуть летчику самолета старшему лейтенанту Владимиру Сергеевичу Москальцу. Он опустился на занятую противником территорию и раненым попал в плен к финнам. Вот о нем и о его судьбе наш следующий рассказ.

Начало войны В.С.Москалец встретил в составе 80-го смешанного бомбардировочного авиационного полка в звании младшего лейтенанта. В это время полк входил в состав ВВС 14-й армии Карельского фронта. 1 июня 1942 года при выполнении боевого задания на самолете СБ он был сбит при бомбоштурмовом ударе по аэродрому противника Луостари – Киркинес. Летчик смог посадить подбитую машину «на брюхо» в районе 12 км юго-восточнее аэродрома Луостари. Воздушный стрелок-радист старшина Серкетти Иван Иванович (в других источниках фамилия стрелка указывается Серкетин и отчество Ильич) после посадки скончался от ран. Оставшиеся в живых Москалец вместе со штурманом лейтенантом Константином Родионовичем Ивченко похоронили погибшего стрелка-радиста и затем несколько дней пробирались по тылам противника к линии фронта. Вернувшись в полк, они продолжили вылетать на боевые задания. В начале 1943 года В.С.Москалец получил и освоил новый тип бомбардировщика Пе-2.



Стрелок-радист. 80 ББАП. Аэродром Колежма. 26.08.1943 г.

Последним для него стал вылет 10 марта 1943 года. В своих воспоминаниях, которые приводятся в книге Георгия Васильевича Теплякова «Побег» (книга вышла в Донецке в 1965 году), Москалец упоминал, что, когда самолет подбили зенитки, а затем атаковали и подожгли вражеские истребители, он дал команду прыгать с парашютами всему экипажу и видел, как штурман Семен Куценко тоже успел открыть нижний люк. Но когда он очнулся на земле, оказалось, в живых из всего экипажа остался только он. Был окружен вражескими солдатами и попал в плен.

Об удивительной судьбе Владимира Москальца невероятную, но реальную историю рассказывает белорусский военный журналист Николай Николаевич Качук в статье «Лидский улет», которую мы хотим воспроизвести на страницах нашей книги полностью.

ЛИДСКИЙ УЛЕТ

С того самого дня, когда наш школьный учитель истории поведал нам об уникальном подвиге узника концлагеря пленного летчика Михаила Девятаева, мне не давала покоя мысль: а действительно ли это был первый и единственный случай угона у немцев самолета в годы войны? Многолетний поиск привел к удивительному результату, позволяющему говорить о целой плеяде девятаевцев, которая наравне с матросовцами, гаселловцами, талалихинцами должна занять подобающее им место в истории Великой Отечественной.

Девятаевское движение, как оказалось, имеет давние традиции, а его истоки – еще в небе гражданской войны!

Крылатые беглецы

Первая ласточка в угонном деле вспорхнула с Бобруйского аэродрома 85 лет тому назад. Журнал «Вестник воздушного флота» № 1 за 1918 год с гордостью сообщил: «Ночью 23 мая на бомбардировщике «Илья Муромец» бежал из занятого немцами Бобруйска военный летчик Башко с тремя солдатами польского корпуса. Бензин кончился на высоте 100 метров, все моторы встали, и Башко был вынужден спланировать в огороды близ Вязьмы».

Во время гражданской войны, особенно в первые ее годы, перелетное движение имело довольно широкое распространение: летали то слева направо, то справа налево, угоняя самолеты то у белых, то у красных. К концу войны этот «броуновский» авиаобмен постепенно сошел на нет. За весь 1920 год в Красной авиации был всего один случай угона самолета. Один, но очень болезненный. 1 мая 1920 года четыре самолета из 4-й истребительной авиационной группы аса гражданской войны орденноносца Алексея Ширинкина с аэродрома Славное под Борисовом поднялись в воздух для разброса праздничных листовок над городом. Назад вернулись только три истре-

бителя. Бывший подполковник царской армии Петр Абаканович перелетел на «Ньюпоре-24БИС» к белополякам, приземлившись на аэродроме в Жодино.

13 сентября 1939 года получился своеобразный алаверды: два по тем временам новейших польских двухмоторных бомбардировщика PZL-37B «Лось» угнали два летчика ВВС Польши и сели на аэродроме под Мозырем. Оттуда их срочно перегнали в Москву.

Полные трагизма и отчаянного героизма события Великой Отечественной войны, как теперь оказалось, дали немало случаев угона нашими летчиками немецких самолетов. Но одна обидная и десятки лет унижавшая каждого из них закавыка в биографии не позволила в свое время поднять этих людей на подобающий их подвигу щит славы: плен. В плену был и легендарный Михаил Девятаев. Он уничтожил девять самолетов врага, но и самого сбивали пять раз. Четырежды возвращался в строй, в пятый – 13 июля 1944 года – не повезло: с тяжелыми ожогами был захвачен немцами. 8 февраля 1945 года он совершил свой исторический и последний в своей жизни полет: угнал с секретнейшего аэродрома на острове Узедом двухмоторный бомбардировщик Хе-III. С ним на самолете бежали еще девять военнопленных. Мало кто знает, что угнал Девятаев не просто «Хейнкель», а секретнейший ракетоносец Хе-III-Н22 – первый в мире самолет – носитель крылатых ракет. Именно с него пускали по Лондону Fi-103, больше известные как «Фау-1». Но и после этого суровые законы того времени сначала бросили Девятаева на северные лагерные нарты, а затем его ждали 13 долгих лет забвения. Героя Советского Союза ему присвоили лишь 15 августа 1957 года.

Летчики-фронтовики, герои, с которыми судьба подарила возможность общаться и дружить, говорили мне в минуты откровений, что на фронте они больше смерти боялись именно этого – попасть в плен. Летчики прекрасно знали, что их ждет после этого, знали... Знали и те, кто, находясь, подобно Девятаеву, в плену, угоняли у немцев самолеты и летели к своим, домой, туда, где им уже не верили и заочно записали в чужие, при жизни вычеркнув из списка живых. Но Родина для них была не следователем со стандартным обвинением и не лагерем с вертухаем на вышке. Они знали другую Родину! За нее они проливали кровь и готовы были сложить голову. Мачехой она встречала их не по своей воле, они в это верили и этим жили. Люди удивительной отваги и мужества. Девятаевцы...

4 октября 1943 года возле города Ржев в расположение наших войск приземлился немецкий «Мессеримитт». Каково было удивление подбежавших к самолету солдат, когда они увидели, что в его кабине сидят два изможденных человека в полосатых робах. Из плена бежали лейтенант Аркадий Ковязин и сержант Владимир Крупский. Командир дальнего бомбардировщика ДБ-3Ф, кавалер ордена Красного Знамени лейтенант Ковязин был из знаменитого

212-го полка особого назначения, полка асов, которым командовал легендарный подполковник (будущий маршал авиации) А. Голованов. Полк почти весь полег в начале войны в Белоруссии. Ковязин выжил в тех отчаянных боях, но и его сбили в декабре 1941 года. Пошел на вынужденную в глубоком тылу врага. Вместе с экипажем шел к фронту, но попал в засаду и был пленен. Лагеря в Пскове, Луге и первый неудачный побег. Рижский лагерь № 350. Снова попытка побега, на этот раз успешная. С большим трудом ему удалось запустить моторы у Me-110 и взлететь с рижского аэродрома. На Родине его ожидал, увы, обычный для таких случаев весьма холодный прием... И лишь через много лет после окончания войны справедливость все же восторжествовала: его, как и Девятаева, наградили орденом Ленина. А вот сержанту Крупскому не повезло – погиб 5 мая 1945 года, за четыре дня до Победы...

...Один из самых невероятных случаев произошел 3 июля 1944 года, когда с Лидского аэродрома, благодаря блистательной операции партизанского спецназа бригады особого назначения НКВД «Неуловимые», из-под самого носа у люфтваффе «ушили» сразу три самолета.



Пе-2 80 ББАП на аэродроме Колежма.

Трое пленных летчиков на момент угона входили в состав так называемой «1-й восточной эскадрильи» РОА. Да, той самой «русской освободительной армии» генерала-изменника Власова. Власовцы у советских солдат вызывали ненависть и ярость похлеще, чем немцы-эсэсовцы. Герой Советского Союза, летчик-штурмовик, минчанин Александр Дмитриевич Васильчук рассказывал мне, что когда они, герои, приехали в Москву для участия в Параде Победы, мимо них по железной дороге проезжал эшелон, в котором везли пленных власовцев. Летчики все как по команде выхватили из кобуры пистолеты и начали стрелять в проносящиеся мимо них вагоны. И никто не мог их остановить – стреляли, пока патроны не кончились. Хотя среди власовцев были не только садисты и мерзавцы. Были и красноармейцы, попавшие в плен далеко не по своей воле...



С боевого задания не вернулись

Их было трое: старший лейтенант Владимир Сергеевич Москалец, лейтенант Пантелеймон Владимирович Чуасели, младший лейтенант Арам Саркисович Карапетян.

Два коммуниста и комсомолец. Украинец, грузин, армянин. Все с очень похожими, обычными для тех лет фронтовыми биографиями. И у каждого дата, поделившая их жизни, как и жизни тысяч таких же, как и они, на две половины – до и после...

Войну Владимир Москалец встретил в Карелии. Летал на скоростных бомбардировщиках СБ-2М, которые к 41-му году безнадежно устарели и скоростными назывались словно в насмешку. В январе 1943 года он наконец-то переучился на по-настоящему грозную машину – пикирующий бомбардировщик Пе-2. В тот роковой для него день, 10 марта 1943 года, старший лейтенант Москалец повел свое звено на бомбометание немецкого аэродрома Алакуртти. Это был его 67-й, оказавшийся последним, боевой вылет. Зенитка подбила его «пешку» на выводе из пике – пришлось прыгать. Очнулся в финском лагере-госпитале для военнопленных в Кеми. Затем была тюрьма в Таллине, лагерь Ангербург в Восточной Пруссии и лагерь для пленных советских летчиков Морицфельд.

Недолго пришлось повоевать и лейтенанту Чуасели. После окончания 2-й авиационной школы пилотов в Иваново-Вознесенске воевал на Калининском и Волховском фронтах, совершил более 100 вылетов, переучился на штурмовик Ил-2. Зимой 1943 года во время очередного боевого вылета на него набросилась пятерка немецких истребителей Ме-109. Один из фрицев нарвался на меткую очередь его пушек, но силы были слишком неравные – вспыхнула его «илюха». Долгих пять суток лесами и болотами пробирался он к линии фронта, к своим. Не дошел нескольких километров... Потом были тюрьмы Пскова и Риги, лагерь Ангербург и Морицфельд.

Родившемуся 23 февраля 1921 года Араму Карапетяну, казалась, сам Бог предначертал успешную военную карьеру. Поначалу так и было. В 1940 году он поступил в Кировабадскую школу пилотов и уже в 1941 году с сержантскими петлицами был выпущен командиром экипажа дальнего бомбардировщика ДБ-3Ф. В 1942 году переучился на штурмовик Ил-2 и попал в 800-й штурмовой авиаполк, в котором воевал под Великими Луками. 26 ноября 1942 года во время атаки немецкого эшелона его самолет



1941 г. Карапетян А.С. после окончания авиационного училища.

был подбит. Летел на малых высотах, поэтому покинуть горящий Ил-2 с парашютом было просто невозможно – рухнул на землю в кабине самолета. Тяжело раненного, с перебитой ногой его схватили немцы. Сначала был госпиталь для военнопленных, затем лагерь в Ангербурге и Морицфельде.

Москалец, Карапетян и Чуасели познакомились в лагере Ангербург, там же решили держаться вместе и во что бы то ни стало при первой же возможности бежать.

Опереточные «остфлигеры» генерала Мальцева

В декабре 1943 года по предложению офицера штаба люфтваффе Хольтерса решились на создание авиационных подразделений для «русской освободительной армии» Власова. Очень быстро нашелся и предводитель для «остфлигеров» – бывший полковник ВВС Красной Армии Виктор Мальцев. Предложив свои услуги новым хозяевам, он получил от них пост городского головы Ялты, а с появлением Власова страстно возжелал заняться формированием ВВС РОА. Вначале власовцы делали ставку на бывших летчиков-белогвардейцев. Но когда стало понятно, что дела по формированию полка «остфлигеров» идут туго, с благословения самого Геринга Мальцев и его аппарат начали вербовку летчиков и авиатехников среди военнопленных в концлагерях. Был создан даже специальный лагерь для авиаторов в Морицфельде.

Решили начать с формирования вспомогательной транспортно-связной «1-й восточной эскадрильи», которую предполагали в случае необходимости использовать и в качестве ночной бомбардировочной. Командиром «1-й восточной эскадрильи» был назначен майор М.Тарновский, а куратором – «смотрящим» с немецкой стороны – авиационный штурман обер-лейтенант Дус. Москалец, Карапетян и Чуасели после долгих и мучительных раздумий



Карапетян в плену.

решили войти в состав этой эскадрильи и при первой же возможности перелететь на немецких самолетах к своим. Это был хоть и очень рискованный, призрачный, но шанс. Старшего лейтенанта Москальца назначили командиром 2-го звена эскадрильи. В конце декабря 1943 года «1-я восточная» была сформирована и в январе 1944 года переброшена в Двинск (ныне – Даугавпилс).

Здесь им поручили ремонт советских самолетов У-2. Но после этого «ремонта» самолеты упорно не хотели летать. Немцы обвинили «друзей» в саботаже, но, скрежеща зубами, все же

дали им свои самолеты – *Arado Ar-66C* и *Gotha Go-145A*. Начались полеты. Угонов немцы не боялись – бензин-то в баки наливали чуть ли не стаканами. Для побега как воздух нужна была связь с местными подпольщиками. Им повезло: через крестьянку Марту Базилевич удалось выйти на партизанскую связную Монику (Таисию Куракину). Но только они начали готовиться к побегу, как пришел приказ о срочной переброске «1-й восточной эскадрильи» в Белоруссию. Казалось, в одночасье рухнули все надежды перебежчиков. В марте 1944 года колеса их самолетов коснулись Лидского аэродрома. Здесь базировались и боевые самолеты люфтваффе.

Динамовский осназ

В октябре 1941 года на стадионе «Динамо» в Москве под руководством генералов П. Судоплатова и Н. Эйтингона началось формирование Отдельной мотострелковой бригады особого назначения НКВД. В нее отбирали лучших спортсменов, представителей различных национальностей, в том числе и иностранцев. Более 20 спецотрядов забросили в тыл врага только во время боев за Москву. Особенно отличились во время рейдов по фашистским тылам отряды капитанов М. Прудникова (будущий Герой Советского Союза, генерал) – «Неуловимые» и А. Шестакова – «Славный». Капитан Шестаков за бои под Москвой получил орден Красного Знамени. В «Славном» громили фашистов знаменитый боксер Николай Королев, рекордсмен мира по гребле Александр Долгушин, штангист Николай Шатов, дискболы Леонид Метровольский и Али Исаев, борцы Эдуард Бухман и Григорий Пылонов, гимнаст Сергей Коржуев, чемпион Москвы по плаванию Конрад Мадэй, велосипедист Виктор Зайнольд, бегун Михаил Иванович и многие другие известные спортсмены. Не менее звездной по составу была и бригада «Неуловимые». Среди осназовцев были татары, русские, украинцы, белорусы, евреи, башкиры, узбеки, удмурты, грузины, армяне, то есть представители многих народов многонационального СССР. 23 июля 1943 года в командование бригадой «Неуловимые» вступил майор Анатолий Морозов, и 30 сентября осназовцы начали марш в Белоруссию, в район Налибокской пущи. Уже в декабре морозовцы выбили немцев из деревни Бакинты, и до июля 1944 года район деревень Бакинты – Белый Берег стал местом базирования «Неуловимых». Весной 44-го сюда же прибыл и спецотряд «Славный» под командованием майора Анатолия Шестакова. Совместно с местными партизанами осназовцами НКВД были проведены операции по разгрому немецких гарнизонов в Юратийках, Лаздунах, Лугомовичах, Налибоках, Ивье, выкраден бургомистр Юратийшек Длушевский и приехавший из Германии для реконструкции Лидского аэродрома немецкий инженер-проектировщик.

С новой силой разгорелись бои с прибытием в Юратийки так называемого мусульманского

полка СС. Рано утром 3 апреля «Неуловимые» неожиданно напали на Юратийки и уничтожили более 100 и взяли в плен 120 карателей из 1-го мусульманского батальона. Разъяренные фашисты при поддержке авиации и бронетехники решили покончить с партизанами раз и навсегда. Весной и в начале лета 1944 года эти места стали ареной ожесточеннейших и кровопролитных боев. Трижды 1-й восточно-мусульманский полк СС пытался взять Бакинты, но всякий раз, оставляя десятки погибших, убирался восвояси. Для поддержки с воздуха боевых действий «мусульман» была переброшена в Лиду «1-я восточная эскадрилья».

Побег

Немецкие самолеты вылетали бомбить партизан почти каждый день. Москалец со своими товарищами с ужасом думали о том, что в любой момент может поступить приказ лететь на штурмовку и им. Однажды на машине на аэродром заехал немецкий офицер с шофером. Характерное смуглое лицо водителя легковушки безошибочно подсказало Карапетяну – земляк. Заговорил с ним на армянском – тот с радостью откликнулся. Это был Ованес Тополян.



Карапетян А.С., Чкуасели П.В., Москалец В.С. 70-е годы.

Бывший боец 147-го отдельного стрелкового полка, попавший в окружение под Феодосией в 1941 году. Карапетян пошел ва-банк, а иного выхода у него и не было, и попросил Ованеса о помощи. Летчик достал свою полетную карту и показал Тополян место базирования бригады «Неуловимые», которое немцы обнаружили с воздуха. Им была нужна связь с партизанами, и Тополян не подвел. Через неделю Ованес и еще 21 человек прямо на грузовике, на котором они возили песок для засыпки воронок на Лидском аэродроме, прикатили в лес, в лагерь майора Морозова. От них на связь с Карапетяном пошла Шура Виноградова. Встреча с Карапетяном (у партизан он проходил под кличкой «Иван») была организована во время массового гулянья на лидском стадионе. Карапетян сразу же заговорил о перелете, но Шура передала просьбу Морозова: не торопиться. Им была нужна информация о планах немцев на предстоящие боевые действия. Кроме этого, земляк Карапетяна



начальник разведки бригады «Неуловимые» капитан Оганес Оганесян просил осторожно прощупать личный состав всей «1-й восточной» на предмет готовности к побегу. Потом Карапетян еще четырежды встречался с отважной разведчицей у местного военного госпиталя. Всякий раз Иван говорил о победе, но его вновь и вновь просили не спешить. Благодаря ему «Неуловимые» заранее знали о готовившихся авианалетах, а ничего не подозревавшие фашисты с азартом бомбили загодя опустевшие партизанские стоянки.

Время шло и немцы начали привлекать к разведывательным вылетам и звено Москальца. Что делать? Договорились с партизанами, что во время полетов три их самолета будут летать значительно ниже других, дабы можно было их опознать. Но об этом знали только «Неуловимые», которые, кстати, имели на своем счету 10 сбитых самолетов. Оставалось уповать только на то, что партизаны в других отрядах будут не столь меткими. Шеф эскадрильи обер-лейтенант Дус, который для контроля иногда летал с ними во второй кабине, был в восторге от бреющих, над самыми верхушками сосен, полетов звена Москальца, расценивая это как проявление особого мужества. Сложнее стало, когда немцы, кроме разведки, стали ставить им задачи и на бомбометание. Москалец со товарищи сумели-таки перехитрить своих «хозяев». Перед взлетом взрыватели на бомбах ставили на «не взрыв» и летели они простыми болванками в условленное с партизанами место. Если эти «гостинцы» потом удавалось найти, то взрывчатка шла на взрывное, диверсионное дело.

Во время очередной встречи с Виноградовой Карапетян вновь заговорил о победе. Уже всю гремела победными залпами операция «Багратион», и поговаривали о скором перелете «восточной» к новому месту базирования. Немцы нервничали, на аэродроме в Лиде была усилена охрана. Ежедневно здесь совершали посадку более 30 немецких самолетов и постоянно базировалось около 20 «юнкерсов» и «мессершмиттов». Последние особенно беспокоили Москальца и его товарищей. В случае побега быстрый «мессер» догнал бы их тихоходные машины в мгновение ока. Подходил к концу июнь. Многодневное напряжение ожидания вновь сменилось отчаянием. Лишь 2 июля Шура Виноградова принесла-таки долгожданную весть от Морозова: летите завтра, 3 июля, в любую погоду, посадочная площадка в 9 км северо-западнее Бакинты, у деревни Белый Берег. Ближайший партизанский аэродром находился в районе Ивенца, но до него они могли не дотянуть – предусмотрительные немцы заливали бензин только перед вылетом и то строго по мерке, дабы в случае чего у «восточников» не было никаких шансов. На подготовку к перелету у них был всего один день.

Их самолеты были двухместными, и каждый мог взять с собой одного пассажира. Москалец брал



Москалец В.С. 60-е годы.

на борт Ar-145A своего авиамеханика, Карапетян – работавшего на строительстве Лидского аэродрома бывшего штурмана Пе-2, сбитого весной 1943-го, Юрия Лабутина-Горского. Во второй кабине у Чукасели полетит девушка Сима из Ленинграда.

Утро 3 июля выдалось солнечным, теплым. Стараясь выглядеть как можно спокойнее, они подошли к самолетам и начали их обычное ежедневное обслуживание. Дабы не привлекать внимание, парашюты с собой не брали. Проверили масло, топливо. Его было немного – обычная норма на случай внезапной тревоги и необходимости рассредоточения при авианалетах советской авиации. Заранее решили, что взлетать будут прямо со стоянки, поперек взлетной полосы. Карапетян подал условный сигнал к запуску двигателей: вытащил белый платок и вытер им лицо. Зарокотали движки у двух самолетов. Третий, у Чукасели, лишь насадно чихал, не желая запускаться. У всех враз похолодело на сердце: конец? Но все-таки, хоть и с перебоями, заработал двигатель и у «Гота». В последний момент случилась и еще одна неожиданность. К самолету Москальца подбежал сын ленинградки – кухонной рабочей местной летной столовой – 15-летний Толик и попросил взять с собой. Москалец рискнул – разместил его внутри хвостовой части фюзеляжа. Нарушалась центровка самолета – можно было и не взлететь. Первым с трудом оторвался от земли самолет Москальца, следом – Карапетян и Чукасели. Дабы запутать немцев, полетели сначала на запад, затем на юг, над железной дорогой Лида – Барановичи, и лишь после этого повернули на восток. Погони не было. Чукасели отставал, надрывно ревел не бирававший мощности двигатель его самолета. На его беду, об уgone не были предупреждены осназовцы из «Славного». Под их меткие выстрелы и угодил одиноко ковляющий над лесом Arado-66С. Партизаны перепили у него бензопровод, но Чукасели сумел спланировать на луг у деревни Островцы, а поврежденный самолет скатился прямо в реку Березина. Чукасели и Сима выбрались из него и пошли к месту встречи с партизанами пешком.

Тем временем Москалец и Карапетян кружились над Белым Берегом в поисках посадочной площадки. За деревенским кладбищем они увидели небольшую полянку, на нее и решили спланировать. Карапетян угодил прямо в покрытую лужами колею проселочной дороги. Москальцу повезло меньше – плюхнулся на неровное поле. У его самолета сломался подкос правого шасси, подломилось крыло и деревянная

лопасть винта. В перекошенном фюзеляже зажал Толика, которого еле вытащили оттуда на свет божий. На лошадях подъехали к ним партизаны из бригады «Неуловимые».

Жители Белого Берега ютились тогда в соседнем лесу, в шалашах. И, как сегодня вспоминает Лидия Михайловна Городович, в их шалаш с просьбой накормить и привели партизаны летчика – в немецкой форме, но с характерным южным лицом. Острые на язык сельчане с ходу окрестили его «татаринном». Никто из них тогда не знал фамилию летчика. А это был Карапетян. Сегодня вспоминают, что он очень смутился, когда Лидия Михайловна спросила: «Что же так поздно перелетел-то? Красная Армия уже на пороге. Сегодня от твоего самолета как немцам вред невелик, так и нам польза». Эх, сколько же еще раз ему и его товарищам придется отвечать на этот вопрос: почему?

Кроме трех летчиков, к партизанам бежали и 17 наземных авиаспециалистов. Крах «1-й восточной эскадрильи» в Лиде майор М.Тарновский и обер-лейтенант Дус от своего патрона – власовского генерала Мальцева – скрыли, списав все на потери в «героической борьбе с большевиками».

Как же сложилась судьба участников лидского улета? Москалец, Карапетян, Чукасели и Лабутин влились в состав бригады «Неуловимые» и воевали с метавшимися по окрестностям немцами и местными полицаями вплоть до ее расформирования. После заполнения специальной анкеты их срочно вызвали в Москву. Ехали с тревогой, хотя в глубине души надеялись на награду. Увы... Поверили только Лабутину, и не только поверили, но и, используя знание им немецкого языка, вскоре забросили в форме немецкого обер-лейтенанта в Прагу для выполнения спецзадания. Но – вот судьба. Там его опознал бывший комендант... Лидского аэродрома! Снова арест, пражская, а затем берлинская тюрьма. Освободился лишь в 45-м году.

А Москалец, Карапетян и Чукасели были направлены в Подольск, на госпроверку, где 29 декабря 1944 года были арестованы. 17 марта 1945 года военный трибунал Московского военного округа за измену Родине осудил всех троих к лишению свободы в исправительно-трудовом лагере сроком на 10 лет с поражением в правах на 5 лет. Их лишили боевых наград и на 15 лет вычеркнули из нормальной жизни. В то, что удастся вернуться из лагеря, никто из них тогда не верил. Карапетян и Москалец попали в рудники Норильского лагеря, Чукасели – в Каргопольский ИТЛ. Первым в 1952 году за отличную работу и примерную дисциплину вышел на свободу Карапетян. Семь с половиной лет мучался Москалец. Выпустили и Чукасели. На свободе их нигде не ждали и долго относились с недоверием, отказывая даже в работе. И лишь 23 марта 1959 года Военная коллегия Верховного суда СССР приняла решение об их полной реабилитации. Но в авиацию вернулся

только Чукасели – взяли работать диспетчером в Кутаисском аэропорту...

Нынешней осенью мне посчастливилось побывать в местах, где в 1944 году сражались с фашистами, каждый на своем месте и в меру своих сил и возможностей, герои этой необычной истории. От Лиды до Белого Берега по шоссе всего час езды. Беседовал там с местными жителями, которые, поражая меня своей удивительной памятью, поведали о многих важных деталях тех событий. Слава Богу, жива еще и Лидия Михайловна Городович, которая кормила в шалаше «татарина» – Карапетяна. Хорошо помнят о тех славных делах командир партизанского взвода бригады им. Александра Невского Степан Владимирович Черник и его жена Валентина Ивановна. Они рассказали о судьбе угнанных из Лиды самолетов. Их просто-напросто разобрали на детали местные жители. Gotha-145А Карапетяна отбуксировал на свой огород и спрятал в сарае здешний мастер-умелец Иван Иосифович Черник. Из алюминия он делал гребешки, бочки, емкости под молоко. И нашелся же таки из местных один дюже грамотный, который возьми да и начни травить его, что, дескать, скоро придется ответить



Слева направо: военный журналист Петросян, Карапетян А.С., Виноградова А., Москалец В.С.

за самолет-то перед соответствующими органами. Иван Иосифович был человеком совестливым, впечатлительным. Не выдержал – бросился под трактор. От трактора спасли, а вот от поезда на железнодорожной станции Юратишки не успели. Вот так, уже через много лет после войны, все же догнал и убил его фашистский «Гота».

Грустный получился конец у этой уникальной истории угона трех немецких самолетов. На грандиозном батальном полотне освобождения нашей Родины от немецко-фашистских захватчиков она выглядит, возможно, маленьким, незначительным эпизодом. Но из таких эпизодов и была соткана наша Великая Победа, наша независимость.

Автор: Николай КАЧУК.

В завершении этого рассказа, добавим, что в 1985 году Владимир Сергеевич Москалец был награжден орденом Отечественной войны I степени.



Июнь 2018 года. Место падения Пе-2 в урочище Кривцы Гагаринского района Смоленской области

В период с 14 по 18 июня 2018 года наш сводный отряд РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан принял участие в организованном ООД «Поисковое движение России» межрегиональном семинаре-практикуме организаторов авиапоиска «Небо Родины», который прошел в районе села Карманово Гагаринского района Смоленской области.

От Татарстана в работе семинара приняли участие представители поисковых отрядов «Разведка», «Легион», «Книга Памяти» КНИТУ-КАИ, «Снежный десант» гимназии № 139 г.Казани, ВПК «Пламя» с.Рождествено Лаишевского района (А.Коноплев, И.Прокофьев, И.Ионенкова, А.Поляков, В.Чуприн, Д.Гарипова). Данный семинар был посвящен специфике проведения поисковых работ на местах падений самолетов Ил-2 и идентификации летчиков-штурмовиков.

В течение трех дней поисковиками были обследованы места вынужденных посадок и катастроф 11 советских военных самолетов. В работе приняли участие 83 специалиста из разных поисковых отрядов России, Латвии и Беларуси. Подробнее о результатах этого масштабного мероприятия можно прочитать на сайте ООД «Поисковое движение России».

В связи с тем, что мы уже второй год занимаемся реализацией проекта «Крылья Татарстана», направленного на восстановление легендарного самолета бомбардировщика Пе-2, организаторы семинара по-

ручили поисковикам Татарстана обследовать место падения самолета Пе-2 в районе бывшей деревни Кривцы.

Также в нашей экспедиции принимал участие руководитель поискового отряда из п.Пено Тверской области Тарас Юрьевич Тарасов.

Добираться до места пришлось по воде Яузского водохранилища на расстояние более 9 км от места расположения базового лагеря, а затем преодолеть более 2 км по глухому лесу.

Прибыв на место, мы обследовали район падения бомбардировщика и среди обломков обнаружили технологический лючок от крыла самолета, на котором краской был нанесен заводской номер самолета 2/91 или 4/91. К слову сказать, нашими коллегами поисковиками из коломенского отряда «Надежда» Сергеем Катковым и Алексеем Гуськовым при разведке этого места ранее был найден еще и другой номер – 1/86. Во время нашей работы на месте падения также были обнаружены элементы пристыжной системы летчика в кабине самолета и каркас от ранца парашюта одного из членов экипажа.

В настоящее время исследователями истории авиации ведется архивный поиск с целью установления обстоятельств потери данного самолета и судьбы экипажа. Пока удалось установить лишь, что самолет Пе-2 с заводским номером 1/86 с моторами М-105ра №№ 22-339, 22-411 был получен 780-м бомбардировочным авиационным полком 293-й бомбардировочной авиационной дивизии в августе 1942 года. Здесь следует добавить, что данная дивизия входила в состав 1-го бомбардировочного авиационного корпуса, который оперативно входил в состав 3-й воздушной армии Калининского фронта. А место падения самолета, на котором мы проводили работы, географически как раз находится на стыке действия двух воздушных армий: 1-й ВА Западного фронта и 3-й ВА Калининского фронта. И поэтому, теоретически, самолет 780-го БАП мог быть потерян в этих местах. Но это пока только гипотеза.



Поисковики Тарас Тарасов, Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Ирина Ионенкова на месте падения самолета.

Озеро Среднее Ваенгское. ЗАТО город Североморск. Мурманская область

История этого самолета для нас началась в 2017 году. Наш старый друг и коллега из мурманского поискового отряда «Икар» Валерий Петрович Чернышев узнав, что мы занимаемся проектом по восстановлению самолета Пе-2, рассказал нам, что несколько лет назад они вместе с сыном Владимиром нашли на дне озера Среднее Ваенгское место падения бомбардировщика. Сначала они обследовали озеро с помощью гидролокатора бокового обзора, и, увидев на экране аномалию, отличающуюся от рельефа дна озера, зафиксировали эту точку с помощью навигатора. Затем в одну из зим, когда озеро покрылось льдом, вернулись к этой точке и, просверлив во льду лунку, опустили камеру, которая на дне уткнулась в стойку шасси с колесом от Пе-2.

По их предположению, основанному на анализе архивных документов ВВС Северного флота, на дне лежали обломки самолета из состава 29-го бомбардировочного авиационного полка Отдельной морской авиационной группы ВВС СФ, погибшего 14 августа 1942 года. В документах Центрального военно-морского архива говорилось, что при выполнении учебно-тренировочного бомбометания на водном полигоне озера Среднее Ваенгское, на третьем заходе при пикировании загорелся один из моторов и самолет упал в воду, экипаж погиб.

В результате архивно-исследовательской работы

были установлены имена членов экипажа погибшего самолета: командира 2-й АЭ капитана Щербинина Георгия Павловича, штурмана 2-й АЭ старшего лейтенанта Зильберга Исаака (Игоря) Александровича, начальника связи 2-й АЭ младшего лейтенанта Пластинина Леонида Кирилловича.

Но эта гипотеза требовала подтверждения.

Поэтому в 2017 году с 1 по 10 августа поисковики РОМО «Объединение «Отечество» РТ вместе с поисковым отрядом «Икар» провели экспедицию по поиску и подъему со дна озера обломков самолета Пе-2.

Организация работы на озере строилась следующим образом. Для работ на воде использовались привезенные из Казани четыре катамарана, конструкции и оснащение которых были придуманы и сделаны нами специально для поднятия частей самолета. Два из них были приспособлены для водолазной станции, где аквалангисты из казанского клуба подводного плавания «Бентос» готовились к погружениям, спускались и поднимались из воды. Здесь же находилось все водолазное снаряжение. На противоположном берегу – ближайшем к месту подводных работ – мы развернули дополнительный полевой лагерь, где стоял компрессор для зарядки баллонов аквалангистам. Между берегом и водолазной станцией постоянно курсировали две моторные лодки. Два других катамарана использовались для поднятия из воды обнаруженных водолазами обломков самолета и их транспортировки в основной лагерь экспедиции (более трех километров).

Первым фрагментом, который нашли и зацепили для подъема водолазы, стала стойка шасси самолета с колесом. Подведя под нее надувные камеры и подав в них воздух, стойку шасси подвесили на глубине метра под одним из технических катамаранов, и



Катамараны поисковиков на озере Среднее Ваенгское. 2017 год.



к вечеру второго дня отбуксировали на базу, а затем с помощью лебедки КАМАЗа извлекли из воды на берег. Здесь следует заметить, что на одном из катамаранов нами была установлена металлическая тренога (точнее «четыренога», так как имела четыре вертикальных силовых трубы), на которой была закреплена трехтонная таль. С ее помощью мы поднимали объекты со дна озера.

На третий день работы экспедиции водолазы зацепили какой-то массивный объект, но что это при нулевой видимости, разобрать не смогли. Оказалось, что руководитель подводными работами Ринат Галимов набросил петлю на основание одной из лопастей, и тем самым застропил мотор самолета. Но это мы поняли, когда с большим трудом, с помощью лебедки смогли оторвать его от ила и донных отложений. Когда мотор был немного приподнят над дном озера, водолазы закрепили под ним с разных сторон несколько надуваемых камер. Подавая воздух и наполняя баллоны, мы понемногу поднимали мотор к поверхности. Приподняв на глубину двух метров, мы перецепили мотор под транспортный катамаран, и началась наша долгая дорога в лагерь.

Вес мотора самолета со всем навесным оборудованием около 800 кг. Увесистый груз хоть и был закреплен надувными баллонами и дополнительной лебедкой, но, находясь в воде, сильно замедлял скорость передвижения. Мы зацепили катамаран с вывешенным под водой мотором еще за один транспортный катамаран (который отсоединили от водолазной станции), и еще помогала моторная лодка. Получился такого вида паровозик из сцепленных подряд двух катамаранов и лодки. Таким образом мы продвигались до берега часа три, приплыв в лагерь часам к 12 ночи. Радовало то, что в Заполярье в августе полярный день хотя уже кончился, все же темных ночей не бывает. Эти трудности с транспортировкой мотора под водой мы учли в следующей экспедиции, о которой будет рассказано ниже.

В результате проведенных в 2017 году работ удалось извлечь с глубины 20 метров со дна озера сильно деформированные фрагменты самолета: мотор М-105р с номером Б 11-113, правую плоскость, шасси, нижнюю сферу кабины стрелка-радиста, центральный бензобак. На некоторых обломках самолета удалось найти нанесенный краской заводской номер самолета – 20/65. Также при подъеме обломков были обнаружены фрагменты останков членов экипажа погибшего самолета, личные вещи стрелка-радиста: наручные часы, значок «Парашютист-инструктор» с номером 535, перьевая ручка, монеты и форменные морские пуговицы. К сожалению, из-за ограниченных сроков проведения экспедиции завершить полностью работы по подъему обломков самолета и останков экипажа не удалось. И поэтому продолжить работы мы запланировали на 2018 год.

Из факторов, осложняющих работу, надо отметить большую глубину (от 15 до 20 метров) наход-



Поднят первый мотор самолета.



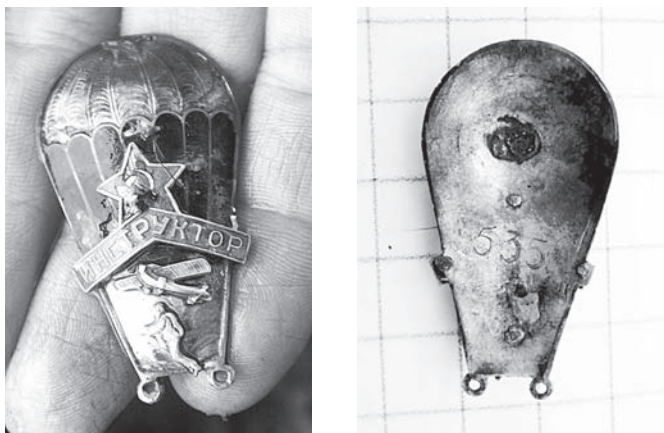
Бирка с заводским номером мотора.



Рация стрелка-радиста.



Шасси самолета Пе-2.



Значок парашютист-инструктор Пластинина Л.К.

дения фрагментов разбившегося самолета, ограниченную видимость на дне озера и погодные условия, в которых пришлось работать аквалангистам и поисковикам. Поднятые фрагменты самолета по согласованию с командованием Северного флота были переданы на базу хранения 701-го центра Северного флота. Но извлеченный из воды мотор самолета во избежание его дальнейшей коррозии в октябре 2017 года мы перевезли в Казань (в этом нам помогли Вадим Василевич и Андрей Логинов). На данный момент он почти полностью отреставрирован.

В работе экспедиции приняли участие представители поисковых отрядов РОМО «Объединение «Отечество» РТ: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Роман Тугеев, Николай Иванов, Николай Апаков, Олег Арбузов, Анатолий Скорюков («Разведка», г.Казань), Ринат Галимов, Ильдар Галимов, Вячеслав Меринов, Мария Краснопевцева («Бентос», г.Казань), София Морелева, Андрей Поляков («Легион», г.Казань), Ирина Ионенкова («Снежный десант» гимназии №139, г.Казань), Владимир Чуприн (ВПК «Пламя», с.Рождествено Лаишевского района), Валерий Чернышев, Владимир Чернышев («Икар», г.Заозерный Мурманской обл.), ленинградские поисковики Кирилл Лебедев, Николай Михайлов, Станислав Васильев, Ольга Макурина, наши мурманские друзья Вадим и Елена Василевичи, Андрей и Татьяна Логвиновы.



Часы Пластинина Л.К.

Также в экспедиции принимали участие представители поискового отряда «Раритет» из города Жуковского Московской области (Андрей Борисович Мысливец и Алексей Львович Муратов) и кинематографическая группа из Казани, которая позже представила широкой публике снятый в экспедиции фильм «Крылья Победы. Оборона Заполярья». Автором сценария и режиссером фильма выступил Дмитрий Чернышкин. Операторами в составе экспедиции работали: Руслан Юсупов, Алексей Глушков, Александр Крашенинников, Але Мааранен. Подводные съемки осуществлялись оператором Аделем Ахметгареевым. Фильм снимался на личные средства генерального продюсера фильма Руслана Юсупова. Хронометраж фильма: 62 мин., но было отснято 150 часов рабочего материала, который в дальнейшем послужит основанием для продолжения фильма.

Подводными работами руководил Ринат Рафаэльевич Галимов – опытный аквалангист и командир клуба подводного плавания Казанского медуниверситета «Бентос».

* * *

В 2018 году с 16 по 30 июля работы на озере Среднее Ваенгское были продолжены. Эта экспедиция запомнилась аномально жаркой для Заполярья погодой. Почти все время температура воздуха была 25-28 градусов – большая редкость для этих широт. Наши коллеги, мурманчане и североморцы – старожилы этих мест, вспомнили, что такая жара была в Мурманске лет 30 назад. Поэтому почти всю экспедицию все связанные с пребыванием в воде работы выполнялись нами с большим удовольствием. Мы сравнивали работу с прошлогодней экспедицией, когда примерно в тех же числах лета почти все время ходили в бушлатах.

Учтя трудности транспортировки под водой крупногабаритных фрагментов самолета, с которыми столкнулись в 2017 году, в этот раз мы организовали работу по-другому. Для этого установили у противоположных берегов на отмели треноги из бруса. Первая такая конструкция была сооружена у лагеря аквалангистов, на ближайшем к месту подводных работ берегу озера, а другая тренога была установлена рядом с базовым лагерем. Зацепив в первый же день погружений второй мотор самолета, мы сначала вывесили его под катамараном и транспортировали к ближнему берегу. Далее, подведя катамаран с подвешенным под ним мотором самолета под треногу, мы опустили груз на мелководе. Затем увели катамаран изпод треноги, перецепили мотор за трехтонную таль и подняли над водой. Отмыли его от прилипших донных отложений и ила и, подведя транспортный катамаран под треногу с вывешенным мотором, осторожно опустили на фанерное основание палубы. И уже таким способом катамаран с грузом лишь на своем моторе, без дополнительной буксировки прибыл к дальнему берегу, в основной лагерь.



Живо вспоминается, как Александр Коноплев, управлявший катамараном, во время транспортировки «получил несколько незабываемых минут тревоги и отчаянья», когда налетевший внезапно боковой ветер начал сильно раскачивать груз. Как обидно было бы потерять поднятый с таким трудом мотор! Но все обошлось, и Саша привел катамаран к берегу побледневший, но счастливый.

Также новшеством экспедиции 2018 года стало использование специальной корзины, которую мы изготовили еще в Казани. Корзина опускалась на дно озера, а работавшие на дне водолазы собирали и складывали в нее все попадавшиеся им на дне не крупные находки. Затем ее поднимали на поверхность с помощью тяговой лебедки, все содержимое перегружалось на транспортный катамаран, отвозилось на берег и уже там сортировалось.

Еще хочется упомянуть, как работавшие под водой аквалангисты опять не сразу поняли, что застропили мотор самолета – из ила торчала только стойка шасси с колесом. Лишь при подъеме оказалось, что за стойкой шасси вытягивается на поверхность и мотор самолета на подмоторной раме.

На этот раз огромную помощь в организации работы и быта экспедиции оказали наши друзья из отряда «Ваенга» (ЗАТО город Североморск) во главе с руководителем, а «по совместительству» заместителем главы города Эдуардом Анатольевичем Мионовым. К нашему приезду на берегу озера уже были установлены две вместительные палатки, разбит бивак, и мы на все время были обеспечены дровами. Кто работал в поисковых экспедициях в мурманских сопках должен нас понять, ведь дрова за Полярным кругом – очень дорогое удовольствие. Также Эдуард Анатольевич пригласил для участия в экспедиции аквалангистов из мурманского дайвинг клуба «Морской охотник» Игоря и Андрея Пустоваловых, Анатолия Каширского под руководством Андрея Букрева, которые были хорошо подготовлены к работе на глубине и адаптированы к холодной северной воде.

Как и в прошлом году с нами работали мурманские поисковики из отряда «Икар» Владимир и Валерий Чернышевы. Из Татарстана работали: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Фарида Зиярова, Вадим Мухин («Разведка», Казань); Андрей Поляков («Легион», Казань); Диляра Гарипова, Джамиля Лукманова («Книга Памяти» КНИТУ-КАИ, Казань); Ирина Ионенкова («Снежный десант» гимназии №139), Ринат и Ильдар Галимовы, Егор Железнов, Константин Погорельцев, Роман Погорельцев, Николай Верейченко («Бентос»), Владимир Чуприн (ВПК «Пламя», с.Рождествено Лаишевского района, Владимир Котенков («Татнефть-Поиск», Нижнекамск). Также в работе экспедиции принимали участие наши друзья из Санкт-Петербурга и Мурманска: Кирилл Лебедев, Вадим и Елена Василевичи, Андрей и Татьяна Логвиновы.

В ходе работ удалось обнаружить и поднять со



Поднят второй мотор самолета Пе-2. 2018 год.



Подняты фрагменты самолета.



Бортовой журнал.



Номер второго мотора.

дна озера второй мотор самолета с заводским номером Б 11-120, стойку шасси с колесом и другие фрагменты самолета. Среди обломков были найдены и останки экипажа. К сожалению, от удара об воду самолет разрушился и останки погибших оказались разбросаны по дну озера. Удалось найти разорванную планшетку с полетными картами, фрагменты амуниции, одежды и обуви летчиков, отдельные листы бортового журнала.

Вот как описывал Андрей Букреев корреспонденту газеты «Комсомольская Правда Мурманск» проведенные работы:

«...Сам самолет упал в трех километрах от дороги, поэтому до места приходится добираться на лодке и с нее же работать. Глубина от 16 до 20 метров, видимость практически нулевая, работаем наощупь. Чтоб как-то ориентироваться, выставляем под водой ходовики – натянутые веревки в зоне поиска. От самолета осталось много мелких фрагментов и обломков, их разброс 15 на 15 метров. К счастью, удалось определить квадрат, где находится кабина, там идет поиск останков членов экипажа...».

По завершению экспедиции на сайтах ООД «Поискное движение России» и РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан мы разместили информацию, а также от всех участников поиска выразили огромную и искреннюю благодарность командующему Северным флотом России адмиралу Николаю Анатольевичу Евменову и всем офицерам флота, отвечавшим за взаимодействие в работе экспедиции, главе администрации ЗАТО г.Североморск Владимиру Васильевичу Евменькову и всем сотрудникам администрации за поддержку, заместителю командира гвардейской авиационной базы 45-й армии ВВС и ПВО гвардии подполковнику Владимиру Георгиевичу Максимову за чуткое отношение и участие в работе базового лагеря экспедиции, генеральному директору ПАО «Татнефть» Наилу Ульфатовичу Маганову за оказанную помощь в подготовке и организации экспедиции.

Также хотелось бы поблагодарить за помощь в организации взаимодействия с командованием Северного флота референта Президента Российской Федерации Екатерину Юрьевну Хуторскую и руководителя Исполкома ООД «Бессмертный полк России» Артема Валерьевича Хуторского.

Останки погибших летчиков были переданы на временное хранение в администрацию ЗАТО г.Североморск. По совместному решению командующего Северным флотом России адмирала Николая Евменова и главы администрации города Владимира Евменькова останки погибшего экипажа самолета были торжественно захоронены 1 ноября 2018 года на военно-мемориальном кладбище города Североморска (бывшее кладбище авиагарнизона Ваенга). Церемония захоронения прошла с участием большого количества жителей Североморска, воинов гарнизона и школьников.

* * *

Параллельно полевым работам шел трудоемкий архивно-исследовательский поиск и работа по поиску родных погибших. В работе с документами Центрального военно-морского архива большую помощь оказали Валерий Чернышев (п/о «Икар») и историк-исследователь Юрий Этингоф из Санкт-Петербурга.

Перед тем как начать детальный рассказ о судьбах летчиков экипажа Пе-2 необходимо отметить, что в августе 1942 года они были представлены командованием полка к орденам Красного Знамени. И приказом командующего Северным флотом от 22 сентября 1942 года были награждены – посмертно...

* * *

• Летчик самолета, командир АЭ капитан ЩЕРБИНИН Георгий Павлович родился 26 сентября 1909



года в селе Манино Богучарского района Воронежской области (сейчас с.Манино относится к Калачеевскому району Воронежской обл.). Член ВКП(б) с 1931 года. Гражданская профессия – слесарь. Женат. В 1928 году окончил профтехшколу в городе Орша (Витебская обл., Белорусская ССР),

где учился два года. В июне 1927 года поступил курсантом в Военно-теоретическую школу летчиков Ленинградского военного округа. Затем с декабря 1930 года – курсант 2-й военной школы летчиков (Московский ВО). С июля 1931 года – курсант Военно-морского авиационного училища им. Сталина (г.Ейск, Северо-Кавказский военный округ).



Торжественно-траурная церемония захоронения останков экипажа. г.Североморск, 1 ноября 2018 года.



10 июля 1932 года закончил учебу и был направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 63-й АЭ ВВС Черноморского флота на должность младшего летчика. В апреле 1933 года переведен в состав 60-й АЭ ВВС ЧФ, где в июне 1933 года назначается на должность старшего летчика. С декабря 1933 года командир корабля в составе 124-й АЭ ВВС ЧФ. В 1936 году направлен слушателем на спецкурсы комсостава МС РККА (г. Ленинград, Ленинградский ВО). Присвоено воинское звание старший лейтенант. После повышения квалификации в январе 1937 года назначен на должность командира ночного отряда 43-й АЭ ВВС ЧФ. Затем командир звена в/ч № 4053/5 ЧФ. С 20 ноября 1939 года помощник командира АЭ 40-го СБАП ВВС ЧФ, присвоено воинское звание капитан.

Затем в учетно-послужной карточке Георгия Щербинина запись: «...Уволен в запас по ст. 44 п. «б» Закона о всеобщей воинской обязанности от 01.09.1939 г., запас 2-го разряда, состоящие в запасе 2-го разряда призываются на два сбора продолжительностью не свыше 3 месяцев каждый...».

Следующая запись уже относится к периоду Великой Отечественной войны:

«...4 марта 1942 года приказом Народного Комиссара ВМФ № 0133 назначен на должность командира 2-й АЭ 29-го авиационного полка ВМФ...».

Здесь следует рассказать о формировании самого 29-го авиационного полка.

27 февраля 1942 года выходит Постановление Государственного комитета обороны № 1353сс «О формировании авиационной группы резерва Ставки Верховного Главного Командования», в котором говорится:



Щербинин Г.П. с женой Антониной и сыном Игорем. 1940 г.

«Для выполнения заданий Ставки Верховного Главного Командования по борьбе с морскими силами противника – Государственный комитет обороны постановляет:

1. Обязать ВВС КА т. Жигарева к 1 апреля 1942 года сформировать авиационную группу резерва Ставки Верховного Главного Командования в составе:

3 авиаполка истребителей – Як-1;

3 авиаполка истребителей – ЛаГГ-3;

3 авиаполка пикирующих бомбардировщиков Пе-2;

2 авиаполка торпедоносцев ДБ-3Фт.

Авиационную группу дислоцировать на территории Ленинградского фронта.

2. Обязать НКВМФ т. Кузнецова сформировать для авиагруппы резерва Ставки Верховного Главного Командования к 1 апреля 1942 года:

2 авиаполка пикирующих бомбардировщиков по 20 самолетов Пе-2 в каждом;

1 авиаполк истребителей – 20 самолетов Як-1;

1 авиаполк истребителей – 20 самолетов ЛаГГ-3.

К 1 мая 1942 года:

2 авиаполка торпедоносцев по 20 самолетов ДБ-3ФТ.

3. Обязать ВВС КА т. Жигарева:

а) на укомплектование формируемых т. Кузнецовым авиаполков к 1 апреля 1942 г. передать из числа поступления от промышленности Пе-2 – 40 самолетов, Як-1 – 20 самолетов, ЛаГГ-3 – 20 самолетов, ДБ-3ФТ – 40 самолетов с завода 126;

б) выделить для авиагруппы из числа подготовленных в запасных авиаполках ВВС Красной Армии один авиаполк пикирующих бомбардировщиков и четыре авиаполка истребителей по 20 самолетов в каждом;

в) на укомплектование авиаполков ВВС Балтийского флота передать в распоряжение НКВМФ т. Кузнецова из частей авиации Главного Командования 18 самолетов ДБ-3Ф и из поступлений от промышленности – 32 самолета Пе-2 и 32 самолета – Як-1 в марте 1942 года;

г) к 1 апреля 1942 года сформировать и укомплектовать личным составом штаб авиагруппы резерва Ставки Верховного Главного Командования.

4. Обязать НКАП т. Шагурина к 1 апреля с.г. оборудовать самолеты ДБ-3Ф торпедоносных авиаполков торпедо- и минодержателями (Т-18 и МД-39).

Председатель ГКО

И. Сталин»

На основании этого постановления в резерве ВВС ВМФ был сформирован 29-й бомбардировочный авиаполк ВВС ВМФ. Полк начал формироваться в марте 1942 года в селе Безенчук Куйбышевской обл. (в настоящее время – Самарской) на базе Военно-морского авиационного училища им. Леваневского.

В конце мая 1942 года сформированные полки ОМАГ прибывают под Ленинград и начинают работать в полосе наступления полевых армий Волховской группы войск Ленинградского фронта.

В июне 1942 года, в преддверии трагедии с союзническим караваном PQ-17, который 27 июня 1942 года был отправлен в СССР со стратегическими грузами и военной техникой из США, Канады и Великобритании, Ставка Верховного Главнокомандования приказывает перебросить ОМАГ в состав ВВС Северного флота. Авиагруппа должна была обеспечить операции по безопасному проходу транспортов союзников в порты Архангельска. Перебазирование должно было быть проведено в период с 25 июня по 3 июля 1942 года. После перебазирования 29-го БАП на Северный флот полк стал базироваться на аэродроме Ваенга-1.

Теперь вернемся к рассказу о судьбах членов экипажа самолета.

Из наградного материала на представление к ордену Красного Знамени:

«...капитан тов. Щербинин участник Ленинградского и Северного фронтов, имеет 13 успешных боевых вылетов: 08.06.1942 г. звеном Пе-2 произведен бомбардировочный удар на целлулоидный завод противника (Ладожское озеро), который разрушен и сгорел – подтверждено фотоснимками.

07.07.1942 г. атакован танкер противника на переходе морем в точке 70*24 и 31*26 и потоплен, водоизмещением 5000 тонн.

10.07.1942 г. звеном бомбардировали аэродром противника Хебугтен, где уничтожено до 6 самолетов противника, два аэродромных здания, легкого типа постройка.

Смелый летчик. Отличный руководитель. Своей смелостью и отвагой вдохновляет летный состав на боевой подвиг. Его молодая эскадрилья имеет 81 боевой вылет.

Капитан тов. Щербинин заслуживает представления к Правительственной награде ордену Красного Знамени...».

Родные Георгия Павловича Щербинина отозвались только в 2018 году, когда мы вернулись уже из второй экспедиции на озеро Среднее Ваенгское и была проведена церемония захоронения найденных останков экипажа. Сообщение о проведенных работах и о захоронении они увидели в социальных сетях в Интернете.

«...Огромное спасибо всем, кто участвовал в поисках экипажа 29 бап! Нашлись родственники! Георгий Павлович Щербинин – родной брат моей бабушки и мы очень счастливы, что наш ГЕРОЙ наконец нашелся!!!! Бесконечно благодарны и низкий поклон всем тем, кто дал нам возможность появиться на свет, нашим ветеранам и тем, кто отдал свою жизнь за Родину!!!!...» – так писала Ирина Смирнова, внучатая племянница Георгия Павловича.

Также Ирина выслала газетные статьи, хранившиеся в семье летчика. В газете «Сталинский Сокол» от 26 июня 1942 года была напечатана заметка военного корреспондента, старшего политрука Гдальярда Львовича Кагальницкого.



«...Налет на фашистскую гавань.

Ленинградский фронт, 25 июня. (От наш. корр. по телеграфу). Одну из своих военно-морских баз фашисты превратили в опорный пункт снабжения войск. Сюда, к гавани, враг по железной дороге доставлял людские резервы, боеприпасы, горючее и продовольствие.

Воздушная разведка донесла, что в гавани скопилось много судов противника, а железнодорожная ветка загружена воинскими эшелонами. Враг подбрасывал своим частям новое подкрепление. Командование поручило одной нашей части сорвать замысел врага. Был разработан детальный план налета на вражескую гавань. Особенность предстоящей операции заключалась в том, что большой группе самолетов нужно было взлететь с разных аэродромов.



Кагальницкий Г.Л.

При этом самолеты должны были идти на цель эшелонами и появляться над ней через каждые десять минут. Эта задача с успехом была решена благодаря хорошей организации старта перед каждым эшелонами. При подходе к цели наши самолеты, шедшие тремя группами, подверглись ожесточенному обстрелу вражеских зениток. Фашистская артиллерия стреляла с двух сторон: с населенного пункта и с островов. Но летчики, умело маневрируя по высоте и горизонтали, благополучно проскочили линию вражеского огня. Все три группы появились над объектом в точно указанные минуты и успешно отбомбились. Особенно удачно действовала группа Щербинина. Ее удар был исключительно эффективным. Внизу произошли взрывы огромной силы. Несколько цистерн с горючим, вагоны с боеприпасами взлетели на воздух. В нескольких местах вспыхнули крупные очаги пожаров. Черные столбы дыма окутали всю вражескую базу. Авиаразведка и доставленные фотоснимки подтверждают эффективность и силу нанесенного удара.

Старший политрук Г. Кагальницкий...».



Кроме этого, Ирина Смирнова смогла приоткрыть завесу тайны, которая скрывалась в учетно-послужной карточке Георгия Павловича.

Как вы помните, в карточке Щербинина отсутствовали сведения о судьбе за период 1940-1941 годов.

«...Судя по документам, он прослужил помощником командира 4 АЭ 40 АП до сентября 1940 года, именно в 40-м он был уволен в запас. Я не знаю насколько эта информация достоверная, но так рассказывала моя тетя, а ей рассказывала сестра Георгия – Ирина, которая проживала в Москве. (К сожалению, ее уже нет в живых.) Так вот, она рассказывала, что Георгий участвовал в советско-финляндской, так называемой Зимней, войне, по окончании войны он был арестован, по какой причине неизвестно, но по словам его сестры, его жена якобы приезжала в Москву на личный прием к Сталину, чтоб его отпустили. И его отпустили и уволили в запас...».



Ирина – сестра Георгия Щербинина.

И эта семейная легенда действительно имеет под собой основание, так как точно известно, что группа летчиков, штурманов и воздушных стрелков-радистов 40-го СБАП ВВС ЧФ на самолетах СБ была прикомандирована к ВВС КБФ и принимала участие в боях советско-финляндской войны. По крайней мере известно, что 8 и 16 января 1940 года не вернулись с боевого задания самолеты 40-го СБАП ВВС ЧФ.

О дальнейшей судьбе Георгия Павловича Ирина Смирнова сообщала:

«...До 1941 года Георгий проживал с семьей в Киеве. В июне 1941-го Георгий Павлович был призван из запаса и зачислен слушателем на курсы усовершенствования начальствующего состава ВВС Военно-морского флота при Военно-морском авиационном училище им. И.В.Сталина. На начало войны училище базировалось в г.Ейске (Северо-Кавказский ВО), но уже в сентябре 1941 года началась эвакуация училища и оно было перебазировано в г.Моздок, где функционировало еще год. К марту 1942 года сформировали особую морскую авиационную группу на базе ВМАУ им.Леваневского, которая находилась в резерве ВВС ВМФ ЧФ в с.Безенчук, в которую и вошел 29 БАП, где командиром 2 АЭ и был назначен Георгий. Высылаю фотографию, на которой изображены сам Георгий, его супруга Антонина и сын Игорь, фото сделано примерно в 1940 году...».

* * *

● Штурман самолета, штурман 2-й АЭ старший лейтенант ЗИЛЬБЕРГ Исаак (в некоторых документах – Игорь) Александрович. Родился 24 июня 1918 года в городе Тула. В 1933 году окончил семь классов школы, в 1934-м – фабрично-заводское училище. Член ВЛКСМ с 1934 года. В 1936-м – курсы по подготовке во ВТУЗ. Вступил на службу в РККА 20 августа 1936 года курсантом Военно-морского авиационного училища им. Сталина на курс летчиков-наблюдателей. По завершении учебы назначен на должность младшего летнаба ВВС ЧФ с присвоением воинского звания лейтенант (приказ НК ВМФ № 01263 от 16.11.1938 г.). В марте 1939 года назначен в 3 АЭ 119-го авиационного полка ВВС Черноморского флота. В мае 1940 года назначен на должность начальника парашютно-десантной службы АЭ. Затем в сентябре 1940 года – на эту же должность в состав 82-й морской авиаэскадрильи самолетов МБР-2 Дунайской военной флотилии. В декабре 1940 года переведен в состав 70-й АЭ ВВС ЧФ, где и встретил начало войны.

С началом боевых действий переведен на должность стрелка-бомбардира. 14 ноября 1941 года присвоено воинское звание старший лейтенант. 4 марта 1942 года переведен на должность штурмана 2-й АЭ в состав формирующегося 29-го авиаполка ВВС ВМФ.

О боевых вылетах Исаака Зильберга в 1941 году можно узнать из наградных материалов к ордену Красного Знамени:

«...В Отечественную войну имеет 40 боевых вылетов, из них 10 успешных на бомбовый удар. На Южном участке фронта участвовал в 6 успешных боевых вылетах.

11 июля 1941 года бомбовый удар по тяжелой батарее в г. Сулина, батарея уничтожена.

20 июля 1941 года будучи ведущим звена транспортных самолетов успешно произвел высадку десанта в темную ночь г. Констанца и г. Плоетта (так в документе, правильно Плоешти. – Прим. авт.).

11 июля 1941 года бомбовый удар по складу с боеприпасами г. Сулина, склад уничтожен.

22 июля и 1 августа 1941 года бомбовый удар и штурмовка войск противника в районе реки Днестр.

17 августа 1941 года бомбовый удар в районе г.Очакова по элеватору, элеватор уничтожен.

На Ленинградском фронте будучи ведущим штурманом участвовал в 8 успешных групповых ударах.

1 июня 1942 года бомбовый удар по порту г.Сортавала, отмечены сильные очаги пожара.

3 июня 1942 года бомбовый удар по катерам в порту г. Лахденпохья, бомбы легли в расположение катеров.

5 июня 1942 года бомбовый удар по м.Сальми, наблюдались сильные очаги пожара.

1 июня 1942 года бомбовый удар по скоплению войск в районе Кириши, после чего наши сухопутные части перешли в наступление.

11 и 15 июня 1942 года удар по железнодорожному полотну – узлу Малукса и Лахденпохья, отмечены сильные очаги пожара.

18 июня 1942 года бомбоудар по заводу в г.Питкяранта – отмечено два прямых попадания, в это же время в групповом воздушном бою был сбит истребитель противника типа Спитфайер.

На Северном фронте 4 успешных бомбовых удара, летая на бомбовый удар группой самолетов ведущим которых был т.Зильберг, 7 июля 1942 года потопила один танкер противника водоизмещением в 5000 тон – Эльза Мария.

10 июля 1942 года на аэродроме Хебугтен уничтожил пять самолетов противника типа Ю-88.

13 июля 1942 года во время бомбоудара по базе Киркенес – портовые сооружения, отмечено три прямых попадания.

10 июля 1942 года бомбовый удар по базе Вардэ. Эффективность всех бомбовых ударов подтверждено сведениями и фотоснимками...».

К сожалению, найти родных и близких Иссака (Игоря) Александровича Зильберга пока не удалось.

* * *

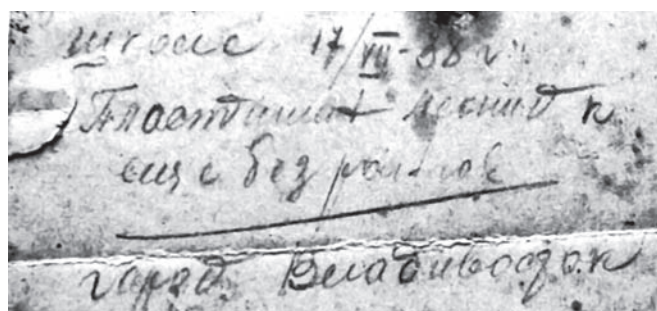
Обязанности флагманского воздушного стрелка-радиста самолета выполнял начальник связи 2-й АЭ, младший лейтенант Пластинин Л.К.

• Родился ПЛАСТИНИН Леонид Кириллович 4 апреля 1916 года в деревне Пьяная Степь (в настоящее время – Степная) Унинского района Кировской области. В 1936 году окончил восемь классов средней школы в селе Сосновка (Сосновский район Кировской области). Член ВЛКСМ с октября 1934 года. Профессия – шофер. В Красной Армии с 1937 года.



В период с 1 декабря 1937 года по 1 августа 1938 года – курсант школы младших авиационных специалистов в городе Владивостоке. После окончания ШМАС направлен для прохождения дальнейшей службы на должность стрелка-радиста в состав 5 АЭ 34-го авиационного полка (п/я № 1, г.Сучан) ВВС Тихоокеанского флота. С 15 ноября 1940 года по 1 ноября 1941 года курсант Военно-морского авиационно-технического училища им. Молотова по курсу начальников связи. Присвоено воинское звание младший лейтенант. После окончания училища назначен на должность начальника связи АЭ 2-го запасного авиационного полка ВВС ВМФ. В марте 1942 года переведен в недавно сформированный 29-й авиационный полк ВВС ВМФ.

Также о его боевой работе можно узнать из наградных материалов в представлении к ордену Красного Знамени:



Пластинин Л.К. (в центре) в ШМАС. г.Владивосток, 1938 г.

«...младший лейтенант тов. Пластинин в период с 1 мая по 18 июня имеет 17 боевых вылетов. Его экипаж имеет 12 успешных боевых вылетов на бомбоудар.

18 июня 1942 года при выполнении боевого задания – экипаж его был атакован истребителями противника – тов. Пластинин обрушил весь огонь на стервятника и сбил его (самолет Спитфайер).

Участвуя в 4-х воздушных боях тов. Пластинин и его отлично подготовленные боевые стрелки ни одного раза не дали расстроить боевого порядка бомбардировщиков. Отличный специалист связист. Отлично подготовил стрелков для летных экипажей...».

* * *

К поискам родных погибшего экипажа еще в 2017 году подключилась Ирина Васильевна Филатова из г.Калачинск Омской области – наш старый и верный друг и товарищ по поиску, участница многих наших экспедиций, специалист архивно-журналистского поиска. Родственники Пластинина Ирина Филатова нашла первыми. Но это был долгий и трудный поиск. Дадим слово самой Ирине Васильевне Филатовой, которая составила историю рода Пластининых.



Филатова И.В.



ИСТОРИЯ РОДА ПЛАСТИНИНЫХ

По словам старожил, в деревне Пьяная Степь Унинского района Кировской области проживало немало образованных людей, были и купеческие семьи. Да и само название возникло вовсе не от массового алкоголизма сельчан, а от травы, которая росла в тех местах и пьянила жителей своим дурманом – вот те и ходили, как пьяные. Степная (так местные жители стали именовать деревню в конце 70-х годов) представляла собой красивый зеленый уголок.

За вековыми тополями на излете XVIII века стоял дом Трофима Пластинина, у которого подрастал сын Ардыш. Родовое древо семейства разрасталось, одно поколение приходило на смену другому, и отчий дом объединял под своей крышей молодых, пустивших корни на земле предков. Ардыш Пластинин женил своего сына, которого назвал Львом, и дождался внуков: родились Вера, Илья и 23 марта 1893 года – Кирилл.

Молодые Пластинины поначалу занимались сельским хозяйством, затем уехали в Киров. Старожилы запомнили Веру Львовну девушкой красивой, модно одетой – такой она приезжала навестить родителей.

Кирилл с женой Натальей воспитывали сыновей Леонида, Виктора, Геннадия, дочерей Августу, Галину и Юлию. С 1914 по 1917 гг. Кирилл Львович служил в царской армии. После революции, в то время как брат Илья перешел на сторону белых, он воевал за красных. Добровольно пошел в партизанский отряд. Лихой партизан вместе с товарищами разогнал полевой караул белых и захватил их оружие.

Судьба развела Илью и Кирилла по политическим взглядам, дело доходило иной раз до братоубийства. Тогда между ними вставала мать и молила опомниться. Но даже время так и не смогло всецело примирить братьев – это подтверждают племянники. Будучи малолетками, детским чутьем ребята улавливали напряжение, возникавшее между братьями во время редких встреч. Как жил и какое имел потомство Илья Львович – им не известно. Дальнейшие его жизненные вехи не определяются.

Кирилл Львович рано овдовел – жена скончалась от пневмонии, когда младшей дочери Юле не было и трех лет. Вторая жена Глафира Александровна полностью взяла на себя заботу о сиротах и родила мужу еще трех дочерей: Любовь, Надежду и Людмилу.

Пока подрастали маленькие дети, старшие успели выпорхнуть из гнезда: в 1937 году Леонида призвали на службу в Красную Армию. Во Владивостоке он окончил школу младших авиационных специалистов. У родных сохранился снимок того времени.

С началом Великой Отечественной войны Леонид и Виктор ушли на фронт. Виктор служил начальником штаба батальона 426-го стрелкового полка 88-й стрелковой дивизии, был коммунистом. Воевал на Белорусском фронте, отличался бесстрашием. Об этом говорит такой боевой эпизод: перед фор-

сированием реки Неман с группой бойцов, под прикрытием артиллерийского огня, он переправился через реку и разведал противоположный берег. Этим группа смельчаков обеспечила батальону плацдарм для взятия населенного пункта. Было захвачено несколько лодок, на которых батальону удалось переправиться вместе с легкой боевой техникой. В бою за город Сувалки (Польша) лейтенант Пластинин со своим батальоном отразил семь атак пехоты и танков противника, захватил много трофеев. Здесь пуля настигла бойца, он был тяжело ранен, лечился в госпитале и выписался оттуда инвалидом 2-й группы. Как часто бывало в то время, награда не нашла своего героя, хотя за форсирование реки Неман Виктор был представлен к ордену Красного Знамени, а за последний бой – к ордену Красной Звезды. 13 июня 1945 года он был представлен к награждению орденом Отечественной войны II степени, но получил его лишь спустя 40 лет.

Леонид был начальником связи 2-й авиаэскадрильи 29-го бомбардировочного полка отдельной морской авиационной группы ВМФ. Комсомолец, стрелок-радист был классным специалистом связи и отлично готовил стрелков для летных экипажей. В частности, в июне 1942 года, участвуя в четырех воздушных боях, младший лейтенант Пластинин и его отлично подготовленные боевые стрелки ни одного



Пластинин Л.К. 1940 г.

раза не дали врагу расстроить боевой порядок бомбардировщиков. С 1 мая по 18 июня совершил 17 боевых вылетов на бомбоудар, из них – 12 успешных.

18 июня 1942 года при выполнении боевого задания его экипаж был атакован фашистскими истребителями, одного из них сбил он.

Еще одно событие произошло в жизни Леонида: в апреле 1942 года он женился на Марии Степановой. Зарегистрирован брак в Борском ЗАГСе Самарской области.

Для оформления бракосочетания ему было выдано временное удостоверение, из которого видно, что в апреле 1942 года часть дислоцировалась в селе Заплавное Борского района Самарской области. Туда же было эвакуировано Ейское военно-морское авиационное училище.

Сохранилось фото, где Леонид Пластинин с женой Марией. На груди летчика значок парашютиста, который был найден во время подъема самолета Пе-2 в Мурманской области.

Самолет упал в озеро Среднее Ваенгское 14 августа 1942 года. Вместе с младшим лейтенантом Пластининым Л.К. погибли командир экипажа командир 2-й авиаэскадрильи капитан Щербинин Георгий Павлович и штурман эскадрильи старший лейтенант Зильберг Исаак Александрович. Экипаж был представлен к орденам Красного Знамени – посмертно.

Согласно ОБД «Мемориал», самолет взорвался над полигоном и считался небоевой потерей.

Искать и находить останки погибших бойцов – дело сложное, но искать родных этих погибших – задача тоже не из простых. За семь десятилетий следы их могли легко затеряться, ведь человек мог изменить фамилию, домашний адрес. Мог оборваться род. Это как раз случай со штурманом И.А.Зильбергом, который не оставил ни одной зацепки для поиска его родных. Уже, казалось бы, в городе Миассе Челябинской области найден след родственников капитана Щербинина Г.П. В поиске активно были задействованы местные СМИ. На проверку оказалось полное совпадение персональных данных летчика с фронтовиком-однофамильцем, благополучно дожившим до наших дней.

Поиск родных Пластинина принес результат, хотя первоначально были найдены двоюродные праправнучатые племянники. Но когда не опускаешь руки и продолжаешь искать, такой труд вознаграждается. В городах Санкт-Петербурге, Кирове и Глазове были найдены племянники летчика. Благодаря их воспоминаниям и сохранившемуся семейному фотоархиву, а также рассказам старожилей удалось написать историю рода Пластининых, начиная практически с конца XVIII столетия. Большая помощь оказана дальней родственницей – Надеждой Николаевной Шиховой (Пластининой).

Весть о находке поисковиков взволновала племянников. В памяти начали оживать фрагменты рас-



Леонид Пластинин с женой Марией.

сказов бабушки Кирилла о погибшем сыне, воспоминания сестер и братьев дяди.

Племянник Евгений (сын Агнии Кирилловны) помнит, как мать долго горевала по старшему брату. В детстве Евгений с братом Володей часто забирались на чердак, чтобы открыть заветный зеленый фанерный чемодан. Когда мальчишки его открывали, мать сердилась и запрещала трогать чемодан. Объясняла, что в нем вещи ее погибшего брата-летчика. Воспоминания о чемодане подхватывает племянница Наталья (дочь сестры Надежды Кирилловны) и рассказывает, как из тех вещей тогда еще маленькую Надю восхищал белый шелковый шарфик.

Время показывает, что в людях звенит натянутый нерв памяти, рассказы об ушедших героях передаются в поколения. Вот еще одно из воспоминаний о короткой военной судьбе Леонида Пластинина.

Во время войны Леониду удалось побывать дома по okazji: летчик приезжал за самолетом в г.Казань. Родственники помнят, что Леонид приезжал с товарищем, их встречали всем селом, и по торжественному случаю был зарезан гусь! Летчики гостили два дня.

Когда пришла похоронка на Леонида, отец сделал себе копию, а оригинал выслал снохе Марии.

Теперь о большой родне летчика.

Отец Кирилл Львович умер на 70-м году жизни, 28 августа 1963 года. Глафира Александровна пережила мужа более чем на четверть века и умерла в возрасте 96 лет. Дети Кирилла Львовича: Леонид, Виктор, Геннадий, Августа, Агния, Юлия, Любовь, Надежда и Людмила.

Жива лишь Юлия Кирилловна. Она проживает в г.Новоград-Волынский Житомирской области



(Украина). Племянник Евгений был у нее в гостях два года назад. У Юлии нет детей.

Виктор Кириллович после войны жил в Кирове, работал в Народном контроле обкома КПСС. Умер в 2007 году и похоронен на Аллее почета местного кладбища. Его сыновья Александр (умер молодым, в честь деда назвал своего сына Львом. В конце 90-х Лев Александрович уехал жить в г.Коряжму и связь прервалась) и Владимир.

Дети Владимира Викторовича и Анны Григорьевны Пластининых живут в Москве. Люба окончила технологический университет в Санкт-Петербурге, Костя – московский университет им. Баумана.

Геннадий Кириллович проживал в г.Сысерти. Умер в 1995 году. Дети: Светлана и Михаил.

Августа Кирилловна имела трех детей: Владимира, Анатолия и Ольгу. Проживают в Глазове.

Агния Кирилловна вышла замуж за финна и родила двух сыновей: Владимира и Евгения. Евгений живет в Санкт-Петербурге, а брат – в городе Костомукша (Карелия). У всех дети и внуки.

Любовь Кирилловна Злобина (Пластинина) умерла в возрасте 80 лет. Родила двух сыновей – Николая и Сергея, у которых уже есть внуки. Живут в Глазове.

Надежда Кирилловна Чернышова (Пластинина), умерла в возрасте 74 лет. Родила сыновей Александра, Андрея и дочь Наталью. У всех есть дети. Проживают в Глазове.

Людмила Кирилловна (Пластинина) родила Олега и Татьяну (у нее двое детей).

У Леонида Кирилловича 16 племянников.

Поиск – процесс уникальный. Удалось даже разыскать родственников по ветке Веры Львовны Пластининой – тети летчика. Известно, что у нее была дочь Люба, которая умерла в юном возрасте. Вторая дочь Олимпиада вышла замуж за Прохора Зорина, у них родился сын Георгий.

Георгий Прохорович и Вера Никитична Зорины работали в колхозе, он был управляющим. Из жизни ушел рано, супруга скончалась в 1994 году от продолжительной болезни. Они воспитали двух сыновей – Сергея и Николая.

Дети младшего Николая живут в Саратовской обл., связи с двоюродными братьями-сестрами не поддерживают. Известно, что у Александра (32 года) 5 детей (все сыновья), а Евгений (34 года) холост.

Дети старшего Сергея (пропал без вести в 1995 году): Наталья Сычугова (37 лет, имеет дочь), Алена Русинова (33 года, имеет дочь и сына) и Никита Зорин (30 лет, ожидает первенца) живут в г.Йошкар-Ола Республики Марий Эл.

В роду Пластининых и Зориных есть строители, бухгалтеры, рабочие, повара, инженеры, ветеринарные врачи, водители, учителя, воспитатели.

Весть о поднятии поисковиками самолета Алена Русинова восприняла взволнованно: «Спасибо Вам за то, что Вы делаете!!! За найденных Героев когда-

то пропавших без вести, но не забытых своими родными, своими потомками! За возвращение имен, за неоценимый вклад в каждую историю, связанную с этой самой страшной и кровавой войной в истории человечества!!!» – пишет Алена.

Хочется поддержать тех, кто уже занят или столкнется с процессом поиска родственников погибших: ищите, даже если удача отворачивается от вас. Не забрасывайте это важное дело, просто возьмите временную паузу и снова вернитесь к поиску. Услышать в телефонной трубке взволнованный голос искомого человека и пережить вместе с ним эмоции радости – это высокая награда за терпеливый труд.



Леонид Пластинин. 1941 г.

* * *

Но работа для поисковиков пока не закончена. Мы все же надеемся, что нам удастся поднять из озера недостающие фрагменты самолета, которые рассыпаны по дну на площади 25x25 метров. Несмотря на плохую видимость и большую глубину, мы продолжаем работы...

С 18 февраля по 2 марта 2019 года поисковики РОМО «Объединение «Отечество» РТ провели очередную экспедицию на озере Среднее Ваенгское, ЗАТО г.Североморск Мурманской области.

Напомним, что в предыдущие экспедиции со дна озера подняли основные обломки самолета, оба мотора и частично останки экипажа.

На этот раз основной целью экспедиции стало испытание привезенного поисковиками Татарстана специального оборудования: шламовой насосной станции, которая была приспособлена для работы на большой глубине. Это дорогостоящее промышленное оборудование, используемое в строительной отрасли, способно качать два кубометра шламовой жидкости (желеобразной массы) в минуту с глубины 15 метров, на которой лежат обломки самолета



На вездеходе «Арго» к месту работ. Февраль 2019 года.

и останки экипажа. Испытание оборудования прошло успешно, эффективность его впечатляющая, но оснастка требует доработки. Зимняя работа удобна тем, что озеро покрыто льдом – есть опора для установки оборудования и механизмов.

Подводные работы проводили специалисты дайвинг клуба «Морской охотник» (г.Мурманск) Игорь Пустовалов, Андрей Пустовалов, Анатолий Каширский, Василий Агеев. От Республики Татарстан в работе экспедиции принимали участие представители отрядов: «Разведка» (г.Казань) – Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Анатолий Скорюков, Рузаль Хабибуллин; «Татнефть-Поиск» (Закамский регион) – Владимир Котенков; «Нефтехимик» (г.Нижнекамск) – Вячеслав Фирсов. В работе экспедиции принимал участие Валерий Чернышев (п/о «Икар», г.Заозерск).

В результате проведенных подводных работ были обнаружены фрагменты обмундирования и личные вещи погибшего экипажа самолета. Опробованы приемы работы со специальным оборудованием на глубине 15 метров на дне озера. Это дало возможность поисковикам получить неоценимый опыт работы и понять, какие технические доработки и особенности необходимо еще внести в конструкцию и схему оборудования.

Существенную помощь в организации зимнего полевого быта экспедиции оказала администрация ЗАТО г. Североморск и лично заместитель главы администрации Эдуард Анатольевич Миронов.

Поисковики Татарстана выражают огромную благодарность генеральному директору ПАО «Татнефть» Наилю Ульфатовичу Маганову за оказанную помощь в подготовке и оснащении экспедиции.

* * *

А завершить историю этого экипажа хотелось словами и стихотворением, которые были опубликованы 22 августа 1942 года в краснофлотской газете Северного флота «В бой за Родину»:

«...Примеры бесстрашной борьбы с врагом показал капитан Щербинин и его героический экипаж.

Летчик, дерись отважно и смело, как Щербинин, Зильберг, Пластинин!

БЕССТРАШНЫЕ

(Щербинину, Зильбергу и Пластинину)

*Три друга крепко подружились,
Всегда, везде они втроем
Втроем и на врагов ходили,
Втроем сидели за столом.
Когда ревя, стальная птица
Шла ввысь и таяла во мгле,
– Задаст Щербинин баню фрицам,
Вслед говорили на земле.
Фашисты заползали в норы,
Дрожали в страхе, как кроты,
Когда советские моторы
Гудели грозно с высоты.
Напрасно пушки ошалело
Палили в хмурый небосклон;
Три смелых сокола умело
Прошли сквозь огневой заслон.
В фашистском лагере-зверинце
Метались фрицы, мчались в лес,
А уж советские «гостинцы»
Свистели, падая с небес.
Гремели взрывы. Сталь вскипала
Сминая «Юнкерсы» в клубок
Взрывались склады – все пылало
Три друга мчались на восток.
Когда фашистские пираты
По морю крались на судах,
Три сокола, три грозных брата
Их расшибали в пух и прах.
Суда разбитые горели
И трупы стыли средь медуз,
А три орла опять летели,
Неся врагам свой страшный груз.
Равняйтесь все по этой тройке
Учитесь, так же немцев бить,
Умело драться, биться стойко,
Чтоб свору до конца разбить.*

Заместитель политрука Г. Трапин...».



Участники экспедиции на озере Среднее Ваенгское. Февраль 2019 года.



Место падения Пе-3 в районе озера Кривое. Североморск-2 Мурманской области

Во время экспедиции на озеро Среднее Ваенгское в июле 2018 года мы успели посетить и обследовать место падения еще одного самолета в районе озера Кривое (район аэродрома Североморск-2). Это оказался самолет Пе-3бис, одна из модификаций Пе-2 в варианте скоростного истребителя.

Еще раньше мурманским поисковикам по обнаруженным номерам самолета удалось установить, что на этом месте во время учебно-тренировочного полета 5 декабря 1944 года разбился в катастрофе экипаж 95-го истребительного авиационного полка ВВС Северного флота в составе: летчика младшего лейтенанта Юрия Леонидовича Вартанова и штурмана младшего лейтенанта Михаила Николаевича Левданского. Их тела были захоронены на гарнизонном кладбище в поселке Ваенга-2.

Место падения было обнаружено несколько лет назад. А привел нашу группу на этот самолет наш друг из поискового отряда «Икар» Валерий Петрович Чернышев.

При обследовании места падения мы отобрали определенные фрагменты, идентичные самолету

Пе-2 для дальнейшего использования этих обломков по восстановлению нами самолета в Казани.

Добирались до места мы сначала на машине через старый аэродром Ваенга-2, который в годы войны использовался частями ВВС СФ, а затем на катамаране по озеру Кривое (это местное название, а на топографических картах это озеро остается безымянным). Пересекли большую часть озера и потом, высадившись на берег, шли метров 500 по сопкам к месту падения. Самолет оказался разбит о каменную платформу, поросшую небольшими северными березами. На деформированных фрагментах самолета мы нашли несколько технологических бирок и выбитых номеров, которые не совпали с заводским номером самолета: 201-41, 12-25 (или 72-25). А из документов Центрального военно-морского архива мы знали, что данный экипаж погиб на самолете Пе-3бис с заводским номером 40116.

Найти сведения об экипаже самолета в документах архива нам помог исследователь, историк авиации ВМФ из Санкт-Петербурга Ю.А.Этингоф.

• Летчик самолета младший лейтенант Юрий Леонидович ВАРТАНОВ родился 26 ноября 1922 года в



г.Орджоникидзе (в настоящее время – Владикавказ) Северо-Осетинской АССР. Так указано в архивных документах, но если быть точным, то Ю.Л.Вартанов родился во Владикавказе, который только в 1928 году был переименован в Орджоникидзе. Семья Вартановых проживала в доме № 31 по улице Го-

стиева. Там же в годы войны проживали и его родители – отец Леонид Иванович и мать Полина Николаевна. В 1940 году Юрий закончил 10 классов средней школы.

15 сентября 1941 года был призван в Красную Армию и зачислен курсантом Военно-морского авиационного училища им. Сталина. В июле 1942 года курсант Ю.Л. Вартанов был переведен в Военно-морское авиационное училище им. Леваневского, а в январе 1943 года стал проходить обучение в 1-й школе пилотов первоначального обучения ВВС ВМФ. В сентябре 1943 года его снова переводят на должность курсанта-пилота в ВМАУ им. Леваневского, которое он и оканчивает по курсу летчика в сентябре 1944 года. 21 сентября 1944 года Юрию Вартанову присвоено воинское звание младший лейтенант и он направлен в распоряжение командующего ВВС Северного флота. Что интересно, но в учетно-послужной карточке Ю.Л.Вартанова записано, что на должность летчика 95-го ИАП ВВС СФ он назначен приказом командующего ВВС СФ еще 31 августа 1944 года.



Катамаран поисковиков с обломками самолета Пе-3 на озере Кривое.

• Штурман самолета младший лейтенант Михаил Николаевич ЛЕВДАНСКИЙ родился 22 сентября 1922 года в городе Седнев Черниговского района Черниговской области Украинской ССР. Там же по улице Фрунзе в доме 111 проживали его родители – отец Николай Степанович и мать Ульяна Ивановна. В 1940 году окончил 9 классов средней школы.



В Красную Армию Михаил Левданский посту-

пил добровольцем и был направлен курсантом Яновской военной авиашколы КОВО (Киевский особый военный округ). С 9 января 1942 года он на должности авиамеханика в Кременчугской военной авиационной школе. 2 марта 1941 года М.Н.Левданский принимает военную присягу.

С апреля 1942 года – авиационный механик в Ташкентской авиашколе САВО (Среднеазиатский военный округ). В мае 1942 года добивается направления курсантом в состав 22-й Алма-Атинской военной авиационной школы пилотов первоначального обучения. В сентябре 1942 года поочередно курсант Чугуевской военной авиационной школы пилотов и 3-й школы пилотов «В счет резерва ВВС САВО» – так записано в учетно-послужной карточке. И, наконец, в апреле 1943 года Михаила Левданского переводят курсантом-штурманом ВМАУ им. Леваневского. 21 сентября 1944 года присвоено воинское звание младший лейтенант, он направлен в распоряжение командующего ВВС Северного флота. И также как и летчик самолета Ю.Л.Вартанов на должность штурмана самолета 95-го ИАП ВВС СФ назначен приказом командующего ВВС СФ еще 31 августа 1944 года.

Здесь следует отметить, что летчики 95-го истребительного авиационного полка, в котором проходили службу Юрий Вартанов и Михаил Левданский, за 1944 год прикрыли с воздуха 39 конвоев (около 450 судов), обеспечили торпедоносцам потопление 14 транспортов, танкера, сторожевика, трех тральщиков. Штурмуя вражеские корабли, летчики полка уничтожили несколько сторожевых кораблей, катеров-охотников, повредили два транспорта, подводную лодку и более пяти мелких боевых кораблей. До конца 1944 года и в течение первых четырех месяцев 1945 года экипажи полка летали для поиска подводных лодок врага в водах Баренцева моря, а также прикрывали небольшие караваны судов.

В мае 1945 года за образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР авиапункт был награжден орденом Красного Знамени.



Поисковики на катамаране переплывают озеро Кривое.



На месте падения самолета Пе-3бис в районе озера Кривое.



Август – сентябрь 2018-го. Сегежский район Республики Карелия

История этого самолета оказалась просто удивительной. И началась она в августе 2018 года, когда поисковики РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан возвращались из поисковой экспедиции в Мурманской области, после подводных работ на озере Среднее Ваенгское.

Информацию о самолете Пе-2 мы получили от своих коллег из отряда «Раритет» (г. Жуковский Московской области), к которым обратились небезразличные к отечественной военной истории жители города Сегежа охотники Владимир Григорьевич Скориков и Сергей Витальевич Ковыдин.

Оказалось, что место падения самолета Владимир Скориков нашел несколько лет назад, но только в этом году рассказал своему компаньону по охоте. А тогда, сделав несколько снимков, Сергей отправил фотографии на сайт поискового отряда «Раритет» с просьбой помочь установить марку самолета. Получивший эти фотографии руководитель отряда Андрей Борисович Мысливец опознал в этих обломках фрагменты самолета Пе-2, а зная, что татарстанские поисковики уже второй год работают над проектом «Крылья Татарстана» по восстановлению легендарного самолета-бомбардировщика Пе-2, который в годы войны строился на Казанском авиационном заводе, сообщил об этой находке казанцам.

Так судьба связала нас с Сергеем Ковыдиным и Владимиром Скориковым.

И вот 2 августа поисковики вместе с охотниками обследовали место падения бомбардировщика. Оставив основной состав экспедиции на живописном берегу реки Сегежа на отдыхе, мы (Илья Прокофьев и Александр Коноплев) выдвинулись в район деревни Волдозеро. Встретившись там с Сергеем Ковыдиным и Владимиром Скориковым, мы направились в глухомань карельских лесов. Причем, посмотрев на нашу машину (а мы были на внедорожнике Land Rover Defender), ребята предложили все же поехать на их проверенной УАЗ-«буханке». Так началось наше путешествие.

И сейчас, подпрыгивая и раскачиваясь на камнях и бревнах старой лежневки, мы пробирались на УАЗике в глубь леса. Оказалось, что место падения самолета относительно глухое и находится рядом с рекой Онда между губой Харголакси озера Ондозеро и озером Кирас-Озеро. Нам пришлось проехать 14 километров по старым лесным дорогам, которые образовались в 50-е годы прошлого столетия, когда в этих местах интенсивно велись работы по заготовке леса и добыче песка в карьерах. По пути мы прошли



Карельские дороги. Форсирование ручья.

пару болот, где машина передвигалась как корабль, разгоняя перед собой воду. Хорошо, что основание старой лежневой дороги еще сохранилось, и, хотя вода достигала порошков дверей, машина не буксовала и не проваливалась в болотные ямы. Форсировали также три ручья (или небольшие речушки) по старым деревянным мостам, взглянув на которые, я ни за что бы не поверил, что по ним вообще может проехать машина не провалившись между старых бревен. Но мы проехали и спустя несколько часов были на месте.

На месте падения перед нами предстала следующая картина. Скорее всего, самолет совершил жесткую вынужденную посадку. Расстояние между двумя большими фрагментами крыльев со стойками шасси и хорошо сохранившимися тормозными решетками для пикирования (тормозные щитки) было около 70 метров. Видно, что самолет при посадке спланировал на поверхность карельской тайги, пытаясь смягчить удар о верхушки небольших сосен и елей, но под ними оказалось каменное плато, с большими валунами поблизости друг от друга. При соприкосновении с землей, первым ударом о камни одно крыло самолета оторвало, а фюзеляж по инерции протащило еще дальше и там, где он остановился, начался пожар.

В послевоенное время самолет подвергся разграблению на металлолом, на месте вообще отсутствовали моторы или обломки от них. Должно быть они были вывезены заготовителями древесины, которые работали в этих местах.

При первичном обследовании останков членов экипажа и элементов пристыжной системы парашютов на месте падения обнаружить не удалось. Но нашими карельскими друзьями были найдены две бирки с номерами, по которым удалось установить, что данный самолет относился к 13-й производственной серии. А на одном из фрагментов навесного оборудования мотора был найден его заводской номер М-105р № 125-92. Среди обломков самолета были обнаружены обгоревшие патроны и гильзы к авиационному пулемету ШКАС, датиро-

ванные 1939 годом. Это говорит о том, что самолет ранней серии и был построен в начале 1941 года. Мы внимательно осмотрели сохранившиеся фрагменты самолета и поняли, что многие из них могут быть использованы для нашего проекта по восстановлению Пе-2 в Казани. На основании этого мы договорились с нашими друзьями, что приедем осенью 2018 года для дополнительного обследования места падения и организации эвакуации из леса фрагментов самолета.

* * *

Второй раз в Сегежу мы приехали в конце сентября 2018 года после работ по подъему обломков самолета Пе-2 под станцией Лоухи (о чем расскажем позже). В этот раз наша команда состояла из Александра Коноплева, Ильи Прокофьева, Владимира Котенкова, Олега Арбузова и Анатолия Скорюкова. Встретившись в Волдозере с Сергеем Ковыдиным и Владимиром Скориковым, в лес мы выехали на трех машинах – двух местных УАЗиках («буханка» и «головастик») и на нашем Land Rover Defender с лодочным прицепом, который был переоборудован (удлинена база) для вывоза длинногабаритных фрагментов самолета (крыльевых лонжеронов).

Оценив предстоящий объем работы на месте падения бомбардировщика, мы решили, что управимся за три дня. Но по дороге выяснилось, что Владимир Скориков (а одна машина была его) может быть с нами всего один день – к завтрашнему вечеру он должен вернуться в Сегежу к ожидающей его группе туристов, которых он должен забросить на дальнюю лесную заимку и сопровождать их весь период путешествия. Поэтому, добравшись до места падения самолета, мы сразу приступили к работе.

Решили начать с того, чтобы отстыковать узлы крепления шасси и уже в этом облегченном виде вытаскивать их из леса к дороге. Надо отметить, что обломки самолета находились примерно в 300-400 метрах от дороги, где оставили машины. Мы планировали прорубить небольшую просеку, чтобы машину подогнать поближе к месту падения. А затем с помощью лебедки перетаскивать к ней фрагменты Пе-2. Олег Арбузов уже готовил инструменты и подносил к ближнему крылу самолета генератор и «болгарку» для срезания неподдающихся болтов. Мы же всей толпой пошли осматривать фрагменты самолета, находившиеся дальше других от дороги, стали размышлять, какие части можно отсоединить и вынести их по отдельности. Но тут в разговор вмешался Володя Скориков:

– Мужики, да что тут разбирать. Давай, хватай и понесли к машинам!

Переглянувшись, примерившись, мы шестером подняли на плечи здоровенный фрагмент крыла самолета, на котором хорошо сохранилась тормозная решетка. С трудом, но нам удалось протащить на руках кусок крыла через заросли небольших елок и вынести его к дороге. Так мы поступили и с остальны-



Обследование, разборка, эвакуация фрагментов Пе-2 из карельского леса. Сентябрь 2018 г.



Участники экспедиции: Олег Арбузов, Александр Коноплев, Анатолий Скорюков, Владимир Скориков, Владимир Котенков, Сергей Ковыдин.

ми фрагментами Пе-2. Только на втором крыле Олегу Арбузову пришлось спилить болты крепления шасси самолета и отстыковать их, а после этого тоже на руках мы вынесли его к машинам. Когда обломки самолета находились уже закрепленными на прицепе, мы взглянули на часы. Оказалось, что на все эти «маневры» у нас ушло чуть больше часа. Немного обогревшись у костра (все это время шел нудный осенний дождик), мы решили проехать несколько километров до реки Онда и на одном из речных порогах организовать ночевку.

Следует добавить, что в процессе обследования места падения самолета была обнаружена опорная шайба ведомой шестерни редуктора двигателя, на которой удалось найти номер второго мотора самолета – М-105р № 115-800.

На реке у костра мы провели замечательный вечер (дождь закончился), переночевали и на следующее утро выехали в Волдозеро, где оставалась наша вторая машина. В районе обеда, перегрузившись, мы уже держали путь в сторону Казани.

Еще после первого посещения нами места крушения этого самолета я пытался найти сведения о судьбе экипажа. Мы знали, что Пе-2 был построен 22-м заводом в начале 1941 года. Самолет 13-й производственной серии, а выпуск этой серии закончился в мае 1941 года. На бирках, которые обнаружили на обломках, были указаны номера: 13-04 и 13-10. Удалось установить номера обоих моторов М-105р №№ 125-92 и 115-800. Это также говорило о том, что самолет ранний, моторы были выпущены: один – во втором квартале 1941 года, второй – в первом квартале. Место, где были обнаружены обломки самолета, входило в полосу ответственности ВВС

7-й отдельной армии (конец 1941 года – начало 1942 года) и 7-й воздушной армии Карельского фронта (с середины 1942 года до октября 1944 года). Я стал проверять все подразделения авиации, которые были на этом участке фронта на самолетах Пе-2. Их оказалось не так много. В 1941 году самолеты Пе-2 уже поступили и были в небольшом количестве в составе 72-го СБАП и 31-го СБАП (с декабря 1941 года 4 гв. БАП). С 1942 года количество самолетов Пе-2 в составе 7-й воздушной армии возросло. Рассматривались 608-й, 80-й, 137-й БАПы, 119-я и 108-я ОРАЭ.

В этом исследовании огромную помощь оказали: Иван Александрович Дьяков – руководитель Вологодской областной молодежной общественной организации «Вологодский поисковый отряд» и публицист, историк авиации Михаил Валерьевич Тимин, которые также как и я занимаются изучением истории авиации в годы Великой Отечественной войны.

Но поиск не давал результатов: либо не подходили номера самолетов и моторов потерянных машин, либо никак не подходило место, где они погибли.

Осенью 2018 года я все еще не мог порадовать наших карельских друзей информацией о судьбе экипажа данного самолета. Но в голове, словно заноза, засела фраза, произнесенная Володей Скориковым, когда осенней ночью 2018 года мы разговаривали у костра на реке Онда:

– А может это финский самолет? Финны же тоже летали на наших Пе-2.

Вот уж не думал и не гадал, что эти слова окажутся пророческими! Но давайте по порядку...



Номера моторов самолета и бирка с указанием 13-й серии.

* * *

Когда мы вернулись из осенней экспедиции, я написал письмо своему старому другу и коллеге финскому историку Карлу-Фредрику Геусту.

Карл Геуст – доктор технических наук, специалист по истории авиации достаточно долго жил и работал в России (почти 20 лет представлял в РФ концерн «Nokia», затем был представителем от Евросоюза). Мы познакомились еще в 2003 году, по-



Геуст Карл-Фредрик.

этому наше общение с ним и по сей день продолжается легко и просто. В письме я сказал, что нами найден Пе-2 13-й производственной серии, указал обнаруженные нами номера моторов. И попросил поделиться информацией о самолетах Пе-2, которые использовались финскими ВВС в годы войны. А точнее, о тех Пе-2, что были приобретены фин-

ским правительством в октябре 1941 году у немцев. Эти самолеты были захвачены немецкими войсками в начальный период Великой Отечественной войны на западных аэродромах. Большинство машин были оставлены нашими отступающими войсками прямо на стоянках.

Уважаемый Карл откликнулся довольно быстро, прислав архивные сведения и список на все советские самолеты, приобретенные финнами у немцев. В этих списках оказались самолеты СБ, ДБ-3 и Пе-2. Почти у всех были указаны их заводские номера, а вот номера моторов отсутствовали.

По присланным документам выходило, что 1 сентября 1941 года на аэродроме Митава (в настоящее время – Елгава, Латвия) финской приемной комиссией были осмотрены 11 самолетов СБ с моторами М-103 и семь самолетов СБ с моторами М-100. 18 октября 1941 года там же в Митаве были осмотрены еще пять самолетов СБ с моторами М-103 и один ДБ-3. 21 октября 1941 года на аэродроме города Пинск (Белоруссия) комиссией были осмотрены шесть самолетов Пе-2.

К слову, все перечисленные самолеты имели повреждения либо на них отсутствовали различные агрегаты, приборы и вооружение. Некоторые самолеты изначально были закуплены на запчасти. Из шести указанных самолетов Пе-2 в списке значились три самолета 13-й производственной серии: 9/13, 3/13 и 8/13.

С большой долей вероятности можно сказать, что это были самолеты Пе-2 из состава 39-го бомбардировочного авиационного полка 10-й смешанной авиадивизии ВВС Западного фронта, которые были получены полком в июне 1941 года. В основном полк

был вооружен самолетами СБ, но перед войной получил девять новых самолетов Пе-2. Личный состав полка только перед самой войной начал осваивать данные самолеты.

В книге Марка Солонина «Другая хронология катастрофы 1941. Падение „сталинских соколов“» описывается положение, сложившееся в первые дни войны на аэродроме Пинск, где базировался 39-й бомбардировочный авиаполк:

«...А на аэродромах Пинск и Жабчицы (10 км северо-западнее Пинска) на протяжении всего дня 22 июня происходило методичное уничтожение самолетов 39-го БАП. Первый массированный налет (Белов в своих мемуарах оценивает состав ударной группы противника в 25-30 бомбардировщиков) немцы произвели в 7.45, при этом на аэродроме Жабчицы было сожжено 9 самолетов СБ. В 12.00 начальник штаба 39-го БАП майор Альтович отправляет в штаб ВВС фронта телеграмму следующего содержания: «При двух налетах было сожжено 14 самолетов. Несколько машин имеют пробоины в баках. Пе-2 все целы. Людей убитых два, ранено около десяти». В 13.50 майор Альтович сообщает об очередном налете на аэродром полка. В 17.00 в штабе ВВС фронта принято очередное сообщение из Пинска (записано карандашом на телеграфном бланке), но на этот раз передал его не начштаба полка, а ст. лейтенант Куликов: «Матчасть выведена из строя на 50 процентов. Часть перелетела в Бобруйск, 18 самолетов. Личный состав полка и базы подготавливает оборону аэродрома. Ждем ваших указаний и подкреплений, главным образом противозенитными (так в тексте. – М.С.) средствами. Руководства от вышестоящего штаба не имеем».

Возможно, что окончательное уничтожение матчасти 39-го БАП было предотвращено истребителями 123-го ИАП, которые во второй половине дня 22 июня были перебазированы с аэродрома Стригово в Пинск. Утром 23 июня на аэродроме



Захваченный в 1941 году самолет Пе-2, восстановленный и используемый финскими ВВС. 1944 г.



Жабчицы еще оставались 10 СБ. Их дальнейшая судьба неясна. Столь же неясна и судьба 5 (по другим данным 9) новейших Пе-2. Если майор Альтович сообщает, что к 12 часам дня «Пе-2 все целы», то генерал-полковник Сандалов (на тот момент – полковник, начальник штаба 4-й армии) в своей монографии о боевых действиях армии пишет: «Около 10 часов утра немецкая авиация разгромила и бомбардировочный полк 10 САД на аэродроме в Пинске, уничтожив почти все самолеты, в том числе и новые бомбардировщики Пе-2, которые не были даже заправлены (через 6 часов после объявления боевой тревоги. – М.С.) горючим».

Как всегда, важные штрихи в картину разгрома вносит донесение уполномоченного 3-го отдела по 10-й САД товарища Леонова от 27 июня 1941 года:

«...В результате рассеянности (так в тексте. – М.С.) командования и отсутствия приказа действовать матчасть самолетов в 39 БАП была уничтожена. Во время последнего налета вылетевший самолет СБ сбил самолет противника «Юнкерс-88». Зенитные пулеметы на аэродромах бездействовали. Пулеметы на уцелевших самолетах не были приведены в действие. Между перерывами налетов мер к спасению матчасти самолетов не предпринималось... Весь летный состав был на аэродромах, ничего не делал, то есть не уходил в тыл и был в растерянности, в результате того, что нечем было воевать (что же тут является причиной, а что – следствием?). На аэродромах в основном велась подготовка к отражению предполагаемой высадки десантов. Запасы бомб, продовольствия, обмундирования в тыл не вывозились, бомбы не рассредоточивались...».

В открытых источниках сейчас можно найти много информации об использовании советских трофейных самолетов финскими ВВС. Так, один из авторов заявляет:

«...В 1941 году финны купили у немцев шесть Пе-2, захваченных в начале войны. В Германии они были отремонтированы и переоборудованы. На них поставили немецкое радиооборудование и прицел, пулеметное вооружение осталось советское. Планировавшаяся перегонка по воздуху из Пинска сорвалась из-за непригодности техники к полетам. 19 декабря 1941 года отправленные морем машины были доставлены в Финляндию. Сначала самолеты направили на государственный авиационный завод (Valtion Lentokonetehtäas) в Тампере, куда они прибыли 10 января 1942 года. Самолеты прошли восстановительный ремонт, после которого получили бортовые коды финских ВВС – от «PE-21» до «PE-216». Все самолеты поступили на вооружение Ilmavoimat's Pommituslenolaivue 48 (PleLv 48, бомбардировочная эскадрилья), эскадрилья базировалась на аэродроме Онтолла...».

Полученные от Карла-Фредрика Геуста документы как раз утверждают обратное. Судя по актам



Самолет Пе-2 (PE-212) в финских ВВС (именно этот самолет был найден поисковиками).



Самолет Пе-2 в финских ВВС. 1944 г.

1./Lentolaivue 48
N:o 77 / 2 d/sal

10.2.45.
O/ADP/VH

8504
13.2.43 KAL
36/5/49

Suoritusilmoitus N:o 5/13
Kartta: Viena it. ja läntinen 1:300000

Kone: PE- 212
Ohjaaja: Vähp. Harju, J.
Tähti: Vänr. Koskima, C.
Kk.ampuja: Kero. Kankkunen, T.
Lähtö: Klo 9.45. Paluu: Ei ole palannut lennolta.

Reitti: Suunniteltu: Joensuu – Vojatsun aseman pohj.puoli – pohjoiseen Muurmännin radan suuntaan kiertäen Kesän lentokentät itäpuolite – Sorokan eteläpuolite kaartaa etelään suurta suoaluetta kohti – kuarte itään Suma kohti – maantien Suma – Sumajärvi suunnassa järven eteläpuolelle – suoraan länteen – Muurmännin radan ylitys Uiku-pyökin kohdalla – Joensuu.
Toistaiseksi todettu: 270 o 3 klo 10.00 itään – 270 b 4 klo 10.01 itään – 295 o 7 klo 10.09 lounaasta itään.

Tiedot: Tiedustella rautatieliikenteen laajuus ja laatu rautosalla Sekehen – Sorokka (molemmat p.l) sekä maantieliikenne tiiesalla Suma – Sumajärven eteläpuolelle. Paluumatkalla tarkata tietä Sumajärvi – Vojatsu sekä Ontojärvi – Uikujärvi välillä mahdollisesti olevat tiot, ladut ja majoituspaikat.
Pommitus: (2 x 250 kg) syökäyppömituksella sopivinta kohtaa Muurmännin radalla. Pudotus ei alle 1200 m.

Suoritus: Kone ei ole palannut lennolta, eikä sen kohtalosta ole toistaiseksi tietoa.

Jakelu:
Ilmav. E 1 kpl
On. Le.R 4 1 "

2./Le.Lv.48:n pälli: [Signature]

Донесение 48-й финской авиаэскадрильи о пропаже без вести самолета PE-212.

приемки, самолеты не ремонтировались немцами, а были приобретены финнами в разуконплектованном виде. Причем в дословном переводе указывается, что самолеты находились на аэродромной «свалке», или как его называли немцы – складе трофейной авиатехники. Немного забегаая вперед, скажем, что слова о переоборудовании самолетов немецким радиооборудованием тоже вызывают сомнение, так как мы в обломках самолета под Сегежей нашли разбитое советское переговорное устройство СПУ-3б 1941 года выпуска.

Также из открытых источников стало известно, что 10 февраля 1943 года из района Беломорска не вернулся из разведывательного полета один финский Пе-2 с бортовым кодом «РЕ-212».

Благодаря Карлу Геусту мы получили из финского архива донесение командира 1-го звена 48-й финской эскадрильи (перевод с финского Вячеслава Скокова, руководителя поискового отряда «Карельский вал», г.Санкт-Петербург).

«...1 звено 48 эскадрильи.

10 февраля 1943 года.

Сообщение о проведенном полете № 5/43.

Карта: Беломорская Карелия, восточная и западная части, масштаб 1:300 000.

Самолет: ПЕ-212

Пилот: старшина Харью Й.

Штурман: младший лейтенант Коскимаа О.

Стрелок: сержант Канккунен Т.

Вылет: 9:45.

Возвращение: из вылета не вернулся.

Маршрут: запланировано Йознсуу – северная сторона станции Воятсу – на север вдоль ж/д на Мурманск, облетая летные поля Кеся (Лето?) по восточной стороне – по южной стороне Сороки/Беломорска, поворачивая на юг к большому заболоченному участку – поворот на восток к Сума – в направлении шоссе Сума – Сумозеро в направлении южного конца озера – прямо на запад – пересечение Мурманской ж/д в районе полустанка Уйку – Йознсуу.

К настоящему моменту был замечен: 270 ц 3 в 10.00 на восток – 270 б 4 в 10.01 на восток – 295 ц 7 в 10.09 с юго-запада на восток

Задача: разведка активности ж/д движения и перевозимых грузов на участке Сегежа – Сорока (исключая обе станции), а также движение по шоссе на участке Сума – южный конец Сумозера. На обратном пути изучить дорогу Сумозеро – Воятсу, а также возможные имеющиеся дороги, лыжные пути и лагеря сосредоточения между Ондозером и Уйкуозером.

Бомбардировка (2 бомбы по 250 кг): с пикирования на подходящие цели на Мурманской ж/д. Бомбить с высоты не ниже 1200 м.

Осуществление: Самолет из вылета не вернулся, о его судьбе к настоящему времени сведений нет.

Командир звена 48 эскадрильи майор А.О. Пиетаринен...».

По источникам из Центрального архива Минис-

терства обороны Российской Федерации (фонд 7-й воздушной армии) стало известно, что 10 февраля 1943 года юго-западнее города Беломорск совершил вынужденную посадку самолет Пе-2 (тактический № 212) с финскими опознавательными знаками. При посадке пилот убит, штурман младший лейтенант Коскимаа и стрелок Канккунен Тойво Хейкки попали в плен и при опросе показали:

«...10 февраля 1943 года в 09.30 экипаж вылетел с аэродрома Йознсу по маршруту: Йознсу-Сегежа-Беломорск-Сумпосад с задачей вскрыть график движения железной дороги...».

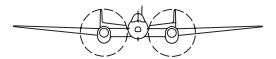
В документах говорилось, что советское командование предположило, что вынужденная посадка была произведена по причине выработки горючего, хотя пленные утверждали, что самолет был сбит нашими истребителями. Но в этот день ни один из истребительных полков 7-й воздушной армии не заявлял о победе над вражеским самолетом. Позже благодаря пользователям форума «Тризна» удалось уточнить, что финский Пе-2 был сбит зенитной батареей 32-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона Карельского фронта. В донесении ПВО фронта говорится: «...Самолет Пе-2 шел с финскими опознавательными знаками и как установлено при допросе взятого в плен летчика вместе с несколькими другими самолетами аналогичного типа получен от немцев...».

В донесении 32-й ОЗАД записано: «...10 февраля 1943 года. Период с 11.48 по 11.54. Курс 45, затем 135. Самолет противника летел с целью разведки. После появления первых разрывов цель увеличилась скорость и изменила высоту. Тип самолета: Пе-2 противника. Вторая батарея вела огонь с 11.49 минут до 11.50, при высоте 1400 метров. Стрельба велась основным способом с темпом 5 секунд. Самолет сбит 2-й батареей. Упал в районе ст. Надвойцы. Обнаружен пехотной разведкой...».

Здесь стоит отметить, что место падения самолета было обнаружено не в районе ст.Надвойцы, а в 90 км юго-западнее Беломорска. Скорее всего, подбитый самолет спланировал со снижением в районе ст.Надвойцы, и поэтому зенитчики посчитали, что он упал в этом районе. На самом деле подбитый самолет стал уходить на финскую территорию, но из-за повреждений не смог дальше продолжать полет и экипаж решил произвести вынужденную посадку, в результате которой самолет разбился и часть экипажа попала в плен.

№	Об./под.	во м-ч	Время	Сбиты	Самолеты	Примечание		
Часы	СЗА	НСА	СВН	РНО	ПЕ-2	Ил-10	Ил. Пилот	
22	СЗАД	1/0	-	-	1	-	-	Самолет Пе-2 сбит в районе Сегежа-Беломорск
292	СЗАБ	0/1	-	-	-	-	-	Сбитый самолет обнаружен в районе Сумозера
446	СЗАД	0/1	-	-	-	-	4	Сбитый самолет обнаружен в районе Сумозера
ВСКР	1/1	0/1	-	-	1	1	1	Сбитый самолет обнаружен в районе Сумозера

Донесение ПВО Карельского фронта о сбитом финском Пе-2.



Согласно протоколам допроса, пленные летчики показали, что финские ВВС на аэродроме, что находится в 10 км северо-западнее Йоэнсу (аэродром Onttola), имеют 5 самолетов ДБ-3 и 2 самолета Пе-2. Самолеты ДБ-3 и Пе-2 финны получили от немцев с весны 1942 года. ДБ-3 финнами применяются как ночные бомбардировщики, а Пе-2 – как дневные бомбардировщики и разведчики. На всех указанных самолетах летчики финские. Моторы на самолетах Пе-2 – М-105, на ДБ-3 – М-87 и М-88.

По базированию авиации финнов пленные показали следующее:

«...В Йоэнсу базируется 4 авиаполк в составе 44, 46, 48 авиаэскадрильи. 42 авиаэскадрилья базируется в Вяртсилья.

Всего самолетов около 40. Тип Бристоль, ДО-215, ДБ-3 и Пе-2. 17 авиаэскадрилья этого полка Ювяскюля готовит летный состав для 4 авиаполка.

Первый авиаполк (истребительный и бомбардировочный) 12, 14, 16 авиаэскадрильи. Всего самолетов 60-70. Штаб полка Иммола. 12 авиаэскадрилья – Петрозаводск, 16 – Нурмалица, 14 – Тикш-озеро.

Второй ИАП (24, 26, 28 авиаэскадрилья), штаб Рауту. Всего самолетов 80-90. 24 авиаэскадрилья Рауту, 28 авиаэскадрилья – Иммола, 26 авиаэскадрилья – неизвестно.

Третий ИАП (32, 34 авиаэскадрилья), штаб полка Нурмалица в полку 80-90 самолетов. 32 авиаэскадрилья – Своярви, 34 авиаэскадрилья – Рауту. 30 авиаэскадрилья – неизвестно...».

По всем документам, как финской, так и советской стороны, выходило, что финский самолет Пе-2 совершил жесткую вынужденную посадку (при которой летчик погиб, штурман и воздушный стрелок-радист тяжело ранены были взяты в плен) в районе юго-западнее Беломорска, что в принципе сопоставимо с тем местом, где мы обнаружили обломки самолета Пе-2. Оно как раз находилось в районе 90 км юго-западнее Беломорска.

В переписке с К.-Ф.Геустом мы обсуждали все новости и делились информацией. Однажды я написал Карлу, что было бы здорово найти в финском архиве данные по номерам моторов, которые были установлены на финском самолете Пе-2 (Pe-212).

И вот долгожданное известие пришло. Карл-Фредрик Геуст сообщал, что у него самого не было сведений о номерах моторов, но он попросил помощи у одного из своих друзей, тоже историка, который в это время работал в Национальном архиве Финляндии, и тот прислал номера установленных на самолете PE-212 моторов. Это были моторы М-105р с номерами: 125-92 и 115-800. Номера совпали! Значит, мы действительно нашли место вынужденной посадки самолета Пе-2, который использовался финскими ВВС.

По финским данным экипаж самолета из состава 48-й эскадрильи (Le.Lv.48):



• летчик старшина (фельдфебель, vääpeli) Йоонас Харью (Joonas Harju). Родился 13 декабря 1906 года. Погиб при вынужденной посадке. Также в финских документах было отмечено: «тело погибшего летчика, старшины Харью остается в поле или уничтожено»;

• летчик-наблюдатель младший лейтенант (фенрик, vänrikki) Онни Матти Юхо Коскимаа (Onni Matti Juho Koskimaa). Родился 14 декабря 1915 года. При вынужденной посадке получил тяжелые травмы, обморожение рук и ног и, по финским данным, умер через три дня (13 февраля 1943 года) в советском госпитале, который находился в г.Беломорск;



• воздушный стрелок-радист сержант Тойво Хейкки Канккунен (Toivo Kankkunen). При вынужденной посадке получил переломы обеих ног. Попав в плен был переправлен в беломорский госпиталь, а затем в Архангельск. Полтора года находился в транзитном лагере в г.Череповец. На родину Тойво вернулся 22 ноября 1944 года по репатриации. В Финляндии некоторое время находился в больнице в г.Куопио.

Как писал Карл Геуст: «...сержант Канккунен пока находился на больничных койках в советском плену, пел финские народные песни, где получал аплодисменты от милых медицинских сестер. Выяснилось, что он обладатель красивого тенора и поэтому впоследствии стал оперным певцом...».

В сентябре 1945 поступил в Музыкальную академию им.Сибелиуса и стал солистом (тенор) оперы! Впоследствии выступал в Милане (Италия). Так 10 июня 1960 года он исполнял роль «Родольфо» (Rodolfo) в опере Пуччини (Puccini) «Ла Бохеме» (La Boheme). Скончался от инфаркта сердца весной 1961 года. В истории 48-й эскадрильи, изданной после войны в Финляндии, есть фотографии Тойво Канккунена курсантом в авиаучилище и оперным певцом, выступающим в Милане.

Получив подтверждения, что найдено место

падения самолета Пе-2, который использовался финскими ВВС, Карл-Фредрик Геуст оповестил о находке председателя Объединения по увековечению памяти погибших на войне Республики Финляндия Пертти Суоминена. Данное объединение является уполномоченной организацией с финской стороны, которая работает в рамках подписанного 11 июля 1992 года межправительственного соглашения между Финляндией и Россией о сотрудничестве по увековечению памяти погибших на войне. Кроме этого, Карл Геуст о нашей находке сообщил заместителю военного, военно-морского и военно-воздушного атташе при посольстве Российской Федерации в Финляндской Республике полковнику Ивану Петровичу Горбачеву. Обе стороны оценили сообщение, в настоящее время финская сторона предполагает участие финских поисковиков в работе совместной поисковой экспедиции на место падения самолета с целью поиска останков летчика самолета старшины Хярю.

Как уже упоминалось выше, по финским документам тело погибшего летчика осталось на месте гибели. Но нельзя исключать вариант, что на месте падения самолета останков погибшего летчика может не оказаться. Вполне вероятно, что в феврале 1943 года его тело могли вывезти в Беломорск и похоронить там. Возможно, что какие-то документы об этом могут оказаться в наших российских архивах, а для их поиска необходимо провести дополнительную архивно-исследовательскую работу.

Также финская сторона попросила нашего участия в установлении места захоронения штурмана самолета младшего лейтенанта Онни Коскимаа, который по их данным скончался спустя три дня после катастрофы в одном из госпиталей города Беломорска и был похоронен там.

Для этой работы я использовал следующий алгоритм. На сайте Всероссийского информационно-поискового центра (www.v-ipc.ru) нашел информацию о дислокации всех госпиталей в городе Беломорске в период Великой Отечественной войны. Вышло шесть медицинских учреждений:

- ЭГ № 1438 дислоцировался в Беломорске в период с 28 августа 1941 года по 17 февраля 1945 года;
- ЭГ № 1446 дислоцировался в Беломорске в период с 26 сентября 1945 года по 5 июля 1946 года;



Тойво Хейкки Канккунен в роли Родольфо из оперы Пуччини. Италия, г.Милан. 1960 г.

- ХППГ № 2232 дислоцировался в Беломорске в период с июля 1943 года;
- ППГ № 2233 дислоцировался в Беломорске в период с 20 октября 1941 года по 28 октября 1941 года;
- ЭГ № 2532 дислоцировался в Беломорске в период с 21 мая 1945 года по 1 октября 1945 года;
- ИГ № 4275 дислоцировался в Беломорске в период с 15 июня 1942 года по 25 ноября 1944 года.

Так как нас интересовал период февраля 1943 года из вышеперечисленного списка я исключил медучреждения, которых в этот период времени в Беломорске не было. Осталось проверить всего два госпиталя: ЭГ № 1438 и ИГ № 4275.

Следует отметить, что в годы войны город Беломорск стал второй столицей Республики Карелия. После захвата финскими войсками в 1941 году города Петрозаводска все государственные учрежде-

№	Фамилия	Имя	Звание	Служба	Дата	События	Место
339	Петров	Василий	мл. сержант	ком. эс.	15.8.41	погиб	Беломорск
51	Колесни	Николай	воин	полковой			
468	Коскимаа	Онни	пр. ст.	побывавший	20.8.41	погиб	Беломорск
51	Коскимаа	Оскар	воин	полковой			
644	Коскимаа	Юри	пр. ст.	рота			
5	Коскимаа	Юри	пр. ст.	полковой			

28/2-43	Оскар Коскимаа	погиб	
24/2-43	Фин. пр. ст. полковой эс. с полк. командиром	погиб	
5/2-43	Оскар Коскимаа	погиб	
24/2-43	Оскар Коскимаа	погиб	
1/2-43	Оскар Коскимаа	погиб	

Донесение эвакуогоспиталя № 1438.



ния республики были эвакуированы в Беломорск. В городе размещались штаб Карельского фронта, подведомственные штабу учреждения и воинские части фронтового подчинения. С ноября 1942 года в городе находился также штаб 7-й воздушной армии, а в окрестностях Беломорска – ее части, подразделения и объекты. В Беломорском районе дислоцировалось несколько госпиталей, в том числе в самом городе – крупнейший эвакогоспиталь № 1438 фронтового подчинения.

Уточнив номера госпиталей, в которые потенциально могли доставить раненных летчиков, которых взяли в плен при их вынужденной посадке, я установил условия поиска в Обобщенном банке данных «Мемориал» Министерства обороны РФ (ОБД «Мемориал», www.obd-memorial.ru): номер госпиталя и временные рамки – 1943 год. В результате вышел список умерших военнослужащих в госпитале № 1438. В списке нашлись сведения о двух военнопленных, умерших там. Одним из скончавшихся оказался Юхо Коскимао – так записали имя и фамилию финского летчика-наблюдателя в советском госпитале при заполнении донесения о его смерти. В донесении указывались причины смерти: ушибленные раны головы, ссадина лица, отморожение 3-й и 2-й степени пальцев рук и кистей, отморожение 4-й степени левой стопы. Также была указана дата смерти – 24 февраля 1943 года, а не 13 февраля 1943 года, которую называли финские источники. То есть младший лейтенант Онни Матти Юхо Коскимаа умер спустя 14 дней после катастрофы. Местом захоронения был указан г.Беломорск, КФССР, городское кладбище.

Таким образом, было установлено, что штурман самолета был похоронен на том же кладбище, где хоронили всех советских воинов, умерших в этом госпитале. Оставалось выяснить, где в настоящее время находятся эти могилы.

Проведя мониторинг нахождения воинских захоронений в городе Беломорске, выяснили, что в городе существует всего одна большая братская



Вишневский А.А.

могила, которая находится в парке имени Героя Советского Союза А.Н.Пашкова. Данная братская могила появилась в 1960 году в результате перезахоронения воинов из ряда первичных групповых и одиночных могил, находившихся в Беломорске и его окрестностях (городское гражданское и военное кладбища, с.Выгостров, с.Сухое и др.). В могиле покоятся останки 527 защитников

отечества. Среди погребенных – военнослужащие штабов Карельского фронта, 7-й воздушной армии и частей фронтового подчинения, погибшие на переднем крае, в прифронтовом тылу при исполнении воинского долга, воины различных соединений фронта, умершие от ран в госпитале № 1438. В числе захороненных в братской могиле – Герой Советского Союза летчик 608-го ближнебомбардировочного авиаполка майор В.И.Ивашкин (1908–1942). В августе 1960 года на братской могиле был воздвигнут памятник – пятиметровый обелиск из бетона, увенчанный металлической пятиконечной звездой. Обелиск установлен на постаменте в форме усеченной пирамиды. В 2009 году в ходе капитального ремонта поверхность обелиска облицована панелями из фиброцемента. По периметру захоронения были уложены габбро-диабазовые плиты с именами захороненных воинов.

* * *

Удалось также найти сведения о краеведческой исследовательской работе, проведенной школьниками клуба «Поиск» школы № 2 города Беломорска в 1982 году. Дело в том, что эвакогоспиталь № 1438 был открыт 29 августа 1941 года в здании, где до Великой Отечественной войны располагалась средняя школа № 2 (г.Беломорск, пер.Школьный, д.4), и действовал до окончания боевых действий на Карельском фронте.

С госпиталем № 1438 связан один из важных этапов жизни и деятельности выдающегося советского хирурга, академика, Героя Социалистического Труда (1966), лауреата Ленинской и Государственной премий уроженца города Казани Александра Александровича Вишневского (1906–1975).

А.А.Вишневский родился 11 (24) мая 1906 года в г.Казани в семье хирурга А.В.Вишневского. В 1929 году окончил медицинский факультет Казанского университета. В Красной Армии – в 1931–1933 гг., 1939–1940 гг. и с 1941 г. Участник боевых действий на реке Халхин-Гол в 1939 году и советско-финляндской войны 1939–1940 гг. С начала Великой Отечест-



Здание школы № 2 г.Беломорска, где в годы войны находился ЭГ № 1438. Фото 1944 г.

венной – в действующей армии: армейский хирург, главный хирург Брянского, затем Волховского фронтов, а с февраля по декабрь 1944 года – Карельского фронта. В период войны А.А.Вишневым был разработан и внедрен ряд эффективных методов лечения огнестрельных ран.

Являясь главным хирургом Карельского фронта А.А.Вишневым проводил в госпитале № 1438 операции по наиболее сложным ранениям, при этом, как отмечалось в одном из аттестационных документов, успешно сочетал задачи спасения раненых с передачей своего богатого опыта военно-полевой хирургии молодым врачам. Неоднократно выезжал из Беломорска в армейские госпитали и полевые медсанбаты фронта для оказания их личному составу практической, организационной, лечебной и методической помощи. За большой вклад в медико-санитарное обеспечение действий войск Карельского фронта А.А.Вишневым был награжден орденом Красного Знамени.

Но вернемся к истории исследовательской работы школьников школы № 2 г.Беломорска, проведенной в 1982 году. Эту информацию мы нашли на сайтах города Беломорска:

«...По данным клуба «Поиск» Беломорской школы № 2.

Клуб «Поиск» был организован Галиной Алексеевной Носковой, учителем русского языка и литературы Беломорской школы №2 в 1982 году. Начало поисковой работе положила экспедиция «Моя Родина СССР». Учащимся было дано задание собрать материал о госпитале, который располагался в здании школы в годы войны. Члены клуба вели переписку с ветеранами, собирали фотодокументы, оформляли альбомы, стенды, читали лекции, организовывали встречи с бывшими работниками госпиталя.

Эвакогоспиталь № 1438, второе отделение.

Мы с энтузиазмом принялись за дело. Сходили в военкомат, написали письма, встретились с местными работниками госпиталя. Очень большую помощь нам оказала Афанасьева Антонина Владимировна. В годы работы госпиталя она была начальником второго отделения. Это была чудесная женщина, замечательный хирург, о котором сам А.А.Вишневым написал: «Ассистировала мне А.В.Афанасьева прекрасно! Она ассистент профессора Ю.Ю.Джанелидзе».

Она близко к сердцу приняла наш поиск и снабдила адресами многих работников, о многих рассказала, прислала целый цикл писем о работе госпиталя. Она считала поиск очень важным делом и для ребят, и для тех, кого они найдут. Кроме того, Антонина Владимировна очень переживала за тех, кто получил тяжелые ранения и скончался в госпитале. Просила выяснить, где они захоронены и отдана ли им честь, какой заслуживают защитники Отечества.

Мы выяснили, что первичное захоронение этих воинов было выше Угольного порога, на левом берегу



Воинское захоронение в г.Беломорске в парке Пашкова. 1960 г.

у разрушенного теперь моста. Когда в парке Пашкова открывали братскую могилу, останки павших были перенесены туда, о чем мы ей и сообщили. Нам удалось встретиться с Антониной Владимировной, мы (штаб поисковой группы) ездили к ней в Ленинград. Потом долго переписывались с ней, поздравляли с праздниками, послали посылку с клюквой. Ее нет в живых, но память о ней остается...».

Таким образом, стало известно, что могилы умерших от ран в госпитале № 1438, которые ранее находились на городском кладбище, в настоящее время перенесены в братскую могилу в парке имени Пашкова в городе Беломорске. Остается уточнить, хоронили ли умерших финских военнопленных в одиночных могилах и не переносили ли их вместе с могилами умерших советских военнослужащих. Я думаю, что в 1960 году, когда был инициирован вопрос переноса всех находящихся в разных местах воинских захоронений в одно центральное захоронение, навряд ли кто-то помнил, где были захоронены финские военнопленные. В общем, вопрос пока остается открытым.



Сентябрь 2018 года. Место падения Пе-2 в районе Ильинское Малоярославецкого р-на Калужской области

С 1 по 3 сентября 2018 года мы приняли участие в работе сводной экспедиции по подъему обломков самолета Пе-2 в Малоярославецком районе Калужской области, которая проходила в рамках проекта «Небо Родины» Общероссийского общественного движения по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России». Участвовали представители пяти поисковых отрядов: «Беспокойные сердца» (г.Малоярославец Калужской обл.), «Надежда» (г.Коломна Московской обл.), «Бумеранг-ДОСААФ» (г.Наро-Фоминск Московской обл.), «Рейд» (г.Гагарин Смоленской обл.), «Разведка» (г.Казань Республики Татарстан).

Было приятно снова увидеть и услышать старых друзей – кого-то мы уже давно знали по нашим прошлым совместным поисковым выездам, с кем-то только познакомились, но после плодотворной работы и общения стали друзьями. Отдельно хочется сказать о руководителе отряда «Беспокойные сердца» Елене Николаевне Борисовой, которая работает учителем в средней образовательной школе-интернате деревни Панское. 1 сентября после проведения традиционной школьной линейки она сразу же вернулась в лес и наравне с мужчинами продолжила работу на раскопе.

А предыстория такова. Место гибели этого самолета показали местные жители осенью 2017 года, когда в Малоярославецком районе проходил семинар-практикум «Небо Родины» для представителей поисковых отрядов России, занимающихся авиационным поиском. При первом же обследовании был обнаружен технологический лючок-«стелька», на котором был нанесен красной краской заводской номер самолета – 12/52. Борис Владимирович Давыдов – один из лучших специалистов архивного авиопоиска – сообщил, что данный самолет относился ко 2-му авиационному полку дальней разведки Главного командования РККА и значился пропавшим без вести при вылете на разведку войск противника 12 октября 1941 года.

Стали известны имена погибшего экипажа: командир звена младший лейтенант Бердник Павел Александрович, 1918 г.р., штурман звена старший лейтенант Пухальский Павел Васильевич, 1916 г.р., воздушный стрелок-радист сержант Комаров Валентин Иванович.



Поисковики поднимают мотор самолета.



Участники экспедиции.



Заводской номер мотора.

На этот раз поисковикам предстояло детально обследовать место падения бомбардировщика и поднять из болотистого участка леса фрагменты и моторы самолета, чтобы полностью подтвердить архивную информацию, и найти останки пропавшего без вести экипажа самолета.

В первый же день, выкачав мотопомпой воду из воронки, стали окапывать места, где по нашему предположению должны были находиться моторы самолета. Часть поисковиков работала на бруствере воронки, где стали попадаться многочисленные фрагменты останков экипажа. Выяснилось, что до нас (правда, очень давно) это место уже перекапывали – здесь поработали сборщики металлолома, а выкопанные человеческие останки были ими выброшены в отвалы.

Когда мы углубились более чем на метр, наткнулись на один из моторов самолета, который вошел в землю «как свеча» – самолет падал отвесно. После полного обследования воронки на месте катастрофы оказалось, что второй мотор был выкопан раньше и от него остались лишь шестерня редуктора и оторванный при ударе один поршень в гильзе охлаждения. Соорудив небольшое приспособление из блока усиления и фалы, с помощью автомобильной лебедки мы смогли поднять на поверхность оставшийся мотор самолета. Промыв его от глины и грязи, сразу же обнаружили номер – ра135-1996. А когда достали поршень со второго мотора (освободив от рубашки охлаждения), нашли еще номер – ра135-1727. Таким образом, мы полностью подтвердили сведения, полученные из Центрального архива Министерства обороны РФ, что на этом самолете погиб экипаж 2-го дальнеразведывательного авиационного полка.

Данный полк был сформирован на базе второй эскадрильи учебного авиационного полка Военно-воздушной академии командно-штурманского состава (УАП ВА КШС КА). С первых дней войны эта эскадрилья на самолетах ДБ-3ф выполняла роль маневренного мобильного отряда дальней воздушной разведки. Первые вылеты эскадрильи совершила 24 и 26 июня, выполняя разведку тылов противника на участке линии фронта от Балтики до Черного моря. Для этого эскадрилья была разделена на три

группы, которые перебазировались на передовые аэродромы: северная летала из-под Шимска (район озера Ильмень) и Гривочек (возле города Дно Псковской области); центральная – из-под Минска и Смоленска; южная – из-под Белой Церкви и Василькова, а позже – из-под Брянска. Здесь самолеты дозаправлялись, им заряжали аэрофотоаппараты и подвешивали бомбы, а экипажи отдыхали перед боевыми вылетами.

5 июля 1941 года эскадрилья понесла первую боевую потерю. К середине июля потери составили три самолета и девять человек летного состава.

Согласно директивы начальника Генерального штаба от 21.07.41 г. началось формирование двух полков дальних разведчиков на базе УАП и ОРАЭ Военной академии КШС ВВС КА.

В начале августа 1941 года на базе эскадрильи был развернут 2-й авиационный полк дальней разведки ГК КА. Его вооружили самолетами Пе-2. В начале октября часть достигла боевой готовности, располагая 25 экипажами и 26 исправными Пе-2. Кроме того, в разное время на вооружении полка были самолеты Ил-4, Ли-2, Пе-3, По-2, Ту-2, В-25, а также два Do-17 (или Do-215) из числа закупленных перед войной.

Работа полка велась в основном по трем основным направлениям:

- выявление состава группировок войск противника и наблюдение за перемещениями его частей и соединений;
- слежение за перевозками по железным, шоссейным и грунтовым дорогам;
- разведка и наблюдение за аэродромами противника.

Сектор, в котором выполнялось большинство заданий, имел границы: слева – Рославль, Могилев, справа – Калинин, Торопец, Новоосокольники, вплоть до рубежа Невель – Витебск – Орша – Могилев.

8 февраля 1943 года полк был преобразован в 47-й гвардейский авиационный полк дальней разведки Главного командования Красной Армии.

Проведя большую работу с документами архивов, поисковикам удалось установить дополнительные сведения об экипаже самолета.



Номер мотора на поршне.



Номер второго мотора на блоке цилиндров.



* * *

• Летчик самолета, командир звена младший лейтенант БЕРДНИК Павел Александрович родился



в 1918 году в селе Котуркуль Щугонского района Северо-Казахстанской области. Семья проживала по адресу: Челябинская область, г.Копейск, улица Ленина, д.5, кв.1. В 1936 году окончил семь классов средней школы. В Красную армию вступил в 1937 году курсантом Пермской военной авиационной школы. 5 февраля 1939 года присвоено воинское звание младший лейтенант. После окончания ВАШ в октябре 1940 года был направлен в состав 60-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 68-й авиационной бригады. Занимал должность старшего летчика 3-й авиационной эскадрильи.

Участник советско-финской кампании 1939-1940 годов, где за участие в боях был награжден орденом Красной Звезды. В наградном говорится:

«...Теоретически развит хорошо, на самолете СБ летает хорошо, овладел хорошо техникой пилотирования одиночного и в строю. Является одним из лучших молодых летчиков эскадрильи. Имеет хороший деловой авторитет. За период боевой работы с 14.02 по 05.03.1940 года имеет 27 боевых вылетов. За это время налетал 25 часов 05 минут. В отдельные дни производил до 3-х вылетов в день, полеты производил на бомбардирование переднего края обороны противника и его укрепленных районов ж.д. станции Антреа.

В составе эскадрильи 21 раз подвергался интенсивному огню зенитной артиллерии и пулеметов противника. Правильным маневром обеспечил самолет и экипаж от поражений. Летает на старой материальной части, правильно ее эксплуатирует, и она не имеет отказов. Экипаж является ведущим и в подвеске бомб, правильно организует работу по подготовке материальной части и экипаж к боевым вылетам. В полете внимательный, смелый, уверенный. К боевой работе относится добросовестно, в боевой вылет идет с желанием, в работе всегда спокоен и хладнокровен, дисциплинирован и является примером для других...».

При формировании 2-го АПДР П.А.Бердник был направлен в его состав.

После экспедиции Сергей Катков (отряд «Надежда») начал поиск родных экипажа. И уже к концу сентября 2018 года были найдены родные и близкие Павла Александровича. Благодаря поисково-розыскной работе Натальи Юрьевны Кругловой через социальные сети удалось найти внучатого племянника Дмитрия, который прислал фотографии из семейного альбома, а также добавил сведений о судьбе летчика.

«...Павел Александрович учился в школе № 1, работал в шахте № 7-8, после окончания летного училища штурманов воевал в Испании. С начала Великой Отечественной войны воевал в России. Родители получили извещение, что пропал без вести, место гибели неизвестно. Направление на учебу он получил от комсомольской организации шахты. По возвращении из Испании был награжден квартирой, в которой я живу по адресу – г.Копейск...».

Участие П.А.Бердника в боях в Испании никак не подтверждается, тем более окончил военное училище он только в феврале 1939 года. Возможно в семье перепутали боевые действия в Испании с советско-финляндской войной.

Весной 2019 года поисковиками отрядов «Надежда» и «Беспокойные сердца» на месте падения самолета был найден орден Красной Звезды, которым был награжден П.А.Бердник за бои 1939-1940 гг.



Орден Красной Звезды младшего лейтенанта П.А.Бердника.



Выпуск Пермской ВАШ в 1938 году.

* * *

• Штурман самолета, штурман звена старший лейтенант ПУХАЛЬСКИЙ Павел Васильевич. Родился



16 июля 1916 года в селе Кирилловка Песчанобродского района Одесской области. После семья переехала на станцию Узловая Тульской области. В 1934 году Павел Васильевич окончил два курса педагогического техникума. 27 ноября 1934 года поступает курсантом в Киевскую пехотную школу, которую оканчивает в 1937 году с присвоением воинского звания лейтенант. В декабре 1937 года становится слушателем 9-й военной школы летчиков и летчиков-наблюдателей (Харьковское военное авиационное училище). После прохождения обучения назначается на должность младшего летчика-наблюдателя в 4-ю ВАЭ Харьковского военного округа. В сентябре 1940 года переведен на должность штурмана звена в состав 317-го разведывательного авиаполка. А в октябре этого же года на аналогичную должность в состав 33-го скоростного бомбардировочного авиаполка. В январе 1941 года присвоено воинское звание старший лейтенант. В составе этого же полка встретил начало Великой Отечественной войны. В этот период полк базировался на территории Украины на аэродромах Белой Церкви и Городище, действовал в полосе Юго-Западного фронта. В это время его жена Вера Ивановна проживала по адресу: УССР, Кировоградская область, станция Помошная, село Кирилловка. В начале войны жена эвакуировалась в Башкирскую АССР, а в 1945-м перебралась в Тульскую область на станцию Узловая, ул.Базарная, д.10, кв.7.

К работе по поиску родных и близких Павла Васильевича Пухальского подключился руководитель поискового отряда «Бумеранг-ДОСААФ» (г.Наро-Фоминск) Федор Вадимович Пуцин, который и нашел родных штурмана самолета. Оказалось, что внуки Павла Васильевича в настоящее время проживают в городе Ижевске Удмуртской Республики. Поисковики передали родным летчика информацию о нахождении места падения самолета и останков погибшего экипажа.

17 августа 1941 года в газете «Красная Звезда» (№ 193) была напечатана передовица, посвященная Дню советской авиации. К сожалению, в статье не говорится о Пухальском, но опубликованы несколько фотографий специального фотокорреспондента «Красной Звезды» О.Кнорринга и кинооператора «Союзкинохроники» Н.Вихирева. Под одной из фотографий подпись: «...Действующая армия. На снимках (слева направо): Отличившиеся в боях с

германским фашизмом летчик лейтенант Ермаков и штурман лейтенант Пухальский в полете...».

Давайте вчитаемся в строки военной газеты написанные в далеком 1941 году...

«...День авиации 1941 года наши военно-воздушные силы встречают в боях за Родину. На всех фронтах отечественной войны советского народа против гитлеровской Германии гремит победная слава сталинских героев-летчиков. Днем и ночью штурмуют они фашистские танки, громят переправы и мосты, взрывают вражеские военные объекты, пускают ко дну корабли и транспорты, меченые зловецей свастикой.

В тесном взаимодействии с другими родами войск наши истребители, бомбардировщики, штурмовики и разведчики непрерывно атакуют вражеские части, истребляют их живую силу, предают огню их технику. Уже пятый раз наши бомбардировщики появляются над Берлином, взрывая на воздух и сжигая военные объекты врага.

Спустя несколько дней после вероломного нападения немецко-фашистских полчищ на нашу страну, брехливые Геббельсы поспешили объявить о полном уничтожении советской авиации. Мощные удары с воздуха по гитлеровским ордам быстро развеяли эту ложь фашистских вралей.

Советская авиация живет и крепнет на страх врагам, на радость нашему великому народу!

Меньше чем за два месяца фашисты потеряли свыше 6 тысяч танков, свыше 8 тысяч орудий, свыше 6 тысяч самолетов. Более полутора миллионов немецких солдат потеряла немецко-фашистская армия убитыми, ранеными и пленными. В этом немалая доля заслуг наших крылатых богатырей. Недаром в показаниях пленных немецких солдат за последнее время все чаще появляются заявления о животном страхе перед советской авиацией: «Мне пришлось побывать под бомбежкой ваших самолетов. Просто не знаю, как я пережил это», – заявил ефрейтор из раз-



Служивцы П.В.Пухальского (внизу в центре). Фото из семейного архива.



Летчик лейтенант Ермаков, штурман лейтенант Пухальский.
Фото из газеты «Красная Звезда» от 17.08.1941 года.

громленной фашистской танковой бригады. «Вокруг все было тихо, потом налетели ваши самолеты, у нас все смешалось: люди, пушки, пулеметы. Только одиночкам удалось спастись», – так признался солдат из другой части германской армии.

...(...)

Не ведая страха, храбро и самоотверженно, сражаются наши крылатые богатыри. Откуда бы ни появились гитлеровские самолеты и сколько бы их ни было, советские летчики соколами взмывают им навстречу, навязывают бой и в ожесточенной схватке повергают их в прах. Концентрированная воля, твердый характер, умение идти на риск, презрение к смерти – эти чудесные боевые качества наших людей воплощаются в подвиги, которые не померкнут в веках. Сегодня, в день авиации, народ наш и Красная Армия с любовью повторяют имена Гастелло, Здоровцева, Жукова, Харитонов, Каменищикова, Ридного и многих других воздушных бойцов, ставших героями отечественной войны, Героями Советского Союза.

Война в воздухе отвечает характеру русского народа – смелого, неустрашимого, упорного в борьбе с ненавистным врагом. Соколиная удаль живет в крови наших летчиков, толкает их на героизм, ведет к победам. Презирая смерть, они смело пикируют на врага с огромной высоты, бесстрашно идут на таран, пересекают огромные пространства, чтобы достичь боевой цели, отважно и искусно ведут воздушные бои. Советские летчики делом доказывают, что русский, славянский народ – храбрейший в мире, что гитлеровские выкормыши, претендующие на расовое господство, вынуждены в боях уступать им в воздухе и обращаться вспять.

Советское Информбюро ежедневно сообщает о налетах на фашистские аэродромы, об успешных воздушных боях с неприятелем, о действиях по его наземным войскам. Отличной техникой пилотирования, высокой меткостью огня, искусными маневрами наши летчики парализуют коварные уловки вражеской авиации.

...(...)

– Мы клянемся самым дорогим для нас именем, именем товарища Сталина, что не сложим крыльев до тех пор, пока фашизм не будет окончательно разбит, – писали летчики энской части в день вступления товарища Сталина на пост Народного Комиссара Обороны. Мы клянемся сражаться с врагами родины до тех пор, пока у нас будет двигаться хоть один мускул, пока глаза наши будут видеть землю. Огнем и металлом мы выжжем все фашистские гнезда, до последнего.

Святую эту клятву, скрепленную кровью, повторяют сегодня все летчики Красной Армии. И как боевой наказ прозвучит в День авиации призыв народа: Соколы сталинской авиации, крепче удар по врагу! Истребители, бомбардировщики, штурмовики, разведчики, не давайте фашистам ни минуты передышки. Бейте их насмерть!..».

* * *

• Воздушный стрелок-радист самолета сержант КОМАРОВ Валентин Иванович. Родился в городе Сокол Вологодской области (мать проживала по адресу: ул.Горького, д.15, кв.8). На службу в Красную Армию был призван перед войной Сокольским РВК. Такие сведения даны в донесениях о безвозвратных потерях 2-го авиационного полка дальних разведчиков. Но в Книге Памяти Вологодской области учтен всего один Валентин Иванович Комаров, 1919 г.р., уроженец деревни Букино Нелазского сельского совета Череповецкого района, который значителен пропавшим без вести в ноябре 1941 года, хотя письменная связь с ним прекратилась в августе 1941 года.

Поисковикам из Малоярославца удалось разыскать племянниц Валентина Ивановича, по линии его младшего брата Бориса Ивановича, который в годы войны также проходил службу в авиации на должности моториста в 197-м гвардейском бомбардировочном авиаполку. Отец Валентина и Бориса – Иван Николаевич Комаров умер рано, примерно в 1925-1926 годах, мать Вера Николаевна умерла в 1970 году в Вологде. Брат Борис вернулся с войны, был награжден медалями «За боевые заслуги», «За взятие Кёнигсберга», «За взятие Берлина», «За Победу над Германией». К сожалению, в семье не сохранилась фотография Валентина Ивановича Комарова. Но дети и внуки помнят своих предков и как реликвии хранят в семье награды Бориса Ивановича – брата погибшего воздушного стрелка-радиста самолета.

25 сентября 2019 года останки погибшего экипажа обрели покой на воинском мемориале «Поле Памяти» Малоярославского района Калужской области.

Сентябрь 2018 года. Район деревни Сохинки Чеховского района Московской области

Место падения этого самолета было обнаружено отрядом «Надежда» (г. Коломна) в 2006 году.

Командир отряда Алексей Николаевич Гуськов рассказывал: «...Лет пятнадцать назад Сергей Александрович Котов, руководитель Военно-исторического клуба «Рубеж» (г. Чехов Московской области), в разговоре упомянул о том, что в 70-х годах прошлого века тракторист из деревни Сохинки Чеховского района вывез из леса и сдал в металлолом два авиационных двигателя. Мы отправились на место, в Сохинки, и выяснилось, что тракторист давно умер, старожилы не осталось и про самолет никто ничего не знает. Но нам повезло, в соседнем Радутино нашлась бабушка, которая слышала про упавший самолет. Она рассказала, что во время войны разбившийся самолет обнаружил местный пастух, гнавший коров на выпас в лес. Приблизившись, пастух увидел «сидевшего» в самолете мертвого летчика. Жители похоронили летчика рядом с самолетом. После этого местные мужики некоторое время ходили на место падения, как они говорили, «за консервами».

Вдохновленные рассказом бабушки, мы с Сергеем Котовым отправились в лес. Точного места она не знала, но примерное направление показала.

В лесу в первые полчаса поиска с металлоискателем мы «назвонили» деталь пулемета ШКАС и... нашли место падения лишь через год, во время шестого выезда на поиски самолета. Прочесали мы этот лес вдоль и поперек. А перед шестым выездом наудачу заехали в местное лесничество, а там кто-то вспомнил, что в 70-е годы из этого леса приносили пистолет ТТ «из самолета», но точного места никто не знал. Узнав у лесников, с какой стороны они заходят в этот лес, решили попробовать прочесывать лес с северной стороны (до этого всегда заходили с южной). Нашли мы место падения к вечеру с «южной» стороны леса, со стороны Сохинок, метрах в ста от того места, где за год до этого нашли деталь от ШКАСа... МНОГО раз мы проходили мимо и не натыкались на место падения.

Итак, нашли мы самолет. Темнеет и надо выходить из леса, а до машин пару километров по лесу и столько же по полю. Пошли в Сохинки в надежде доехать до наших машин рейсовым автобусом. На остановке узнали, что автобус ушел несколько минут назад. Тут повезло – меня и водителя второй машины согласился подкинуть какой-то «новый рус-

ский» на джипе. Во время поездки «новый русский» удивившись нашему «лесному», сырому внешнему виду, поинтересовался кто мы и что тут делаем. Выслушав мой рассказ, сказал водителю: «...Во-о-от чем надо заниматься, а ты все грибы, грибы...» (был как раз грибной сезон).

Не откладывая дело в «долгий ящик», в ближайšie выходные, собрав хорошую компанию человек в 15-18, приступили к раскопкам самолета. Докопали ямы от двигателей, перекопали отвалы, собрали останки летчиков, какие нашли. Похороненного «рядом с самолетом» летчика искали – не нашли. Никаких номеров в тот раз не обнаружили...».

Коломенские поисковики провели на месте падения несколько экспедиций. Полностью обследовали прилегающую территорию и перекопали воронку, оставшуюся на месте падения самолета. При поисковых работах были обнаружены фрагментированные останки двух членов экипажа самолета. Через два года после первой экспедиции на одном из обломков самолета удалось найти бирку с номером: 20-49, но, скорее всего, это технологический номер, так как самолет Пе-2 № 20/49 на 7 марта 1942 года находился на аэродроме города Астрахань в составе 3-го запасного авиаполка. А со слов местных жителей вышло, что самолет погиб поздней осенью 1941 года.

Останки погибших были торжественно захоронены 9 мая 2008 года на воинском мемориале в деревне Леоново Чеховского района Московской области. Но, к сожалению, имена пилотов пока так и остаются неизвестными.

Проведя большую исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства обороны РФ Сергей Катков (п/о «Надежда») предположил, что этот самолет относится к потере 602-го ближнебомбардировочного авиаполка 12-й бомбардировочной авиадивизии ВВС Западного фронта, которая произошла 5 ноября 1941 года.



Воинский мемориал в д. Леоново Чеховского района Московской обл.



5 ноября 1941 года командованием 12-й САД полку была поставлена боевая задача:

«...602 ББАП с рассветом 05.11.1941 г. вести разведку в полосе: справа Апрелевка, Верея, слева – Лопасня, Медынь. Особое внимание уделить району: Наро-Фоминск, Боровск, Малоярославец, Тарутино.

В течение 05.11.1941 г. под прикрытием 122 ИАП уничтожать: танки, автотранспорт и войска противника в районе Тетерино (севернее Можайск 6 км), Можайск, Коровино, Богородское, Дорохово.

Первый вылет – 8.00, второй – 11.00, третий – 15.00. В случае плохой погоды действовать лучшими одиночными экипажами, без прикрытия истребителей на принципе внезапности, используя облачность...».

В оперативных документах полка по результатам боевой работы говорилось:

«...5 ноября 1941 года 6 Пе-2 (602 ББАП) атакованы 18 Ме-109 в р-не Дорохово, Тетерино, Можайск, Коровино, Богородское. Один Ме-109 сбит в районе Панино в 16.15 сержантом Задорожным.

Первый Пе-2 летчик лейтенант Леднев Л.А., штурман сержант Савельев Н.С., воздушный стрелок-радист Михно – подбит, совершил вынужденную посадку в районе 4 км севернее Бульчево. Экипаж невредим, самолет требует ремонта.

Второй Пе-2 летчик лейтенант Краснощеков Н.Н., штурман младший лейтенант Широков С.А., воздушный стрелок-радист сержант Волотов Д.Н. – подожжен в воздушном бою, при попытке произвести вынужденную посадку упал в районе 6,5 км северо-западнее пос. Пролетарский. Летчик Краснощеков – убит при посадке, штурман Широков – убит в воздухе, радист Волотов – жив, вернулся в часть 7 ноября 1941 года...».

Из донесения видно, что в боевом вылете погибли летчик и штурман самолета. Летчик лейтенант Н.Н.Краснощеков погиб при попытке совершить вынужденную посадку (по характеру повреждений на найденных обломках видно, что самолет не падал бесконтрольно, а пытался совершить посадку на лес), а штурман младший лейтенант С.А.Широков был убит в воздухе истребителями противника. Место жесткой вынужденной посадки самолета, указанное в оперативной сводке полка: «...при попытке произвести вынужденную посадку упал в районе 6,5 км северо-западнее пос. Пролетарский...», почти точно совпадает с местом, где нашли обломки Пе-2.

• Летчик самолета лейтенант КРАСНОЩЕКОВ Николай



Николаевич родился 8 марта 1912 года в с.Большой Толкай Подбельского района Куйбышевской (в настоящее время – Самарской) обл. В 1935 году окончил педагогический рабфак. 17 августа 1935-го поступил на службу в РККА. В 1939 году окончил 1-е Чкаловское военное авиационное училище им. К.Е.Ворошилова. В аттестации было записано: «...Выпустить младшим летчиком в скоростную бомбардировочную авиацию с присвоением военного звания – лейтенант...». После окончания училища направлен в распоряжение командующего ВВС Белорусского особого военного округа. 25 февраля 1940 года переведен на должность старшего летчика в состав 46-го СБАП, где и встретил начало Великой Отечественной войны. В октябре 1941 года при переформировании и перевооружении полка был переведен на должность пилота в состав нового 602-го ББАП, вооруженного самолетами Пе-2.

Согласно записям в учетно-послужной карточке в 1973 году его разыскивал брат – Краснощеков М.К., который проживал в Лазовском районе Хабаровского края. Удивительно, что в открытых источниках по персональному учету потерь (ОБД «Мемориал») Н.Н.Краснощеков вообще не учтен, хотя в УПК у летчика записано: «...5 ноября 1941 года убит в воздухе истребителями противника...».

• Похожая картина и в учетных данных штурмана младшего лейтенанта ШИРОКОВА Степана Алексеевича. В ОБД «Мемориал» на погибшего можно найти только один документ – приказ Главного управления формирования и укомплектования войск Красной Армии об исключении из списков армии от 11 мая 1942 года: «...младший лейтенант Широков Степан Алексеевич, стрелок-бомбардир 602 авиаполка. Погиб 5 ноября 1941 года. 1912 года рождения...». В УПК штурмана указаны те же сведения, без указания места рождения и проживания родственников.

СЕРИЯ "Г" № 199

БОЕВОЕ РАСПОРЯЖЕНИЕ №047 ШТАБА 12 САД ИЛЬИНСКОЕ 2.00 5.11.41
Карта 500 000.

1.602 ББАП с рассветом 5.11.41 вести разведку в полосе: справа – АПРЕЛЕВКА, ВЕРЕЯ; слева – ЛОПАСНЯ, МЕДЫНЬ, ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ УДЕЛИТЬ Р-НУ: НАРО-ФОМИНСК, БОРОВСК, МАЛОЯРОСЛАВЕЦ, ТАРУТИНО.

В течение 5.11.41 под прикрытием 122 ИАП уничтожать: танки, автотранспорт и войска пр-ка в р-не ТЕТЕРИНО /сев. МОЖАЙСК с вл./, МОЖАЙСК, КОРОВИНО, БОГОРОДСКОЕ, ДОРОХОВО.

Первый вылет – 8.00, второй 11.00, третий – 15.00. В случае плохой погоды действовать лучшими одиночными экипажами, без прикрытия истребителей на принципе внезапности, используя облачность. Напряжение три полк – вылета.

2.122 ИАП в течение 5.11.41 прикрыть действия 602 ББАП. Под видом одиночки вести разведку в р-не: НАРО-ФОМИНСК, БОРОВСК, ТАРУТИНО, обнаруженные войска пр-ка уничтожать штурманскими действиями.

Вылет на разведку дополнительным распоряжением. Готовность для сопровождения бомбардировщиков – 8.00. Напряжение три полк – вылета.

3. Встреча бомбардировщиков с истребителями над аэродромом БАРЕШИНО.

Взаимодействие согласно указания № 492.

КОМДИР 12 САД – ПИЛЮС ВНИК /КРУСКИИ/ Шуров
КОМКОМ 12 САД – ПИЛР КОМИССАР /ПУДИНОВ/ Шуров
НАЧАЛЬНИК ШТАБА 12 САД – КАПИТАН /ВЛАНЧИН/ Шуров

Боевое распоряжение штаба 12-й САД от 5.11.1941 г.



Александр Коноплев на месте падения самолета Пе-2.

• Вернувшийся в полк через два дня воздушный стрелок-радист сержант ВОЛОТОВ Дмитрий Никифорович погибнет позже – 16 января 1942 года. К этому времени 602-й ББАП уже будет расформирован, а оставшиеся в живых авиаторы пополнят братский 603-й ББАП. Старший сержант Д.Н.Волотов погибнет в составе экипажа летчика старшего лейтенанта Леднева Леонида Александровича. Как вы помните из донесения от 5 ноября 1941 года, самолет Леднева был тоже подбит тогда и совершил вынужденную посадку. На этот раз вместе с Ледневым и Волотовым не вернется с боевого вылета штурман старший лейтенант Михаил Ефимович Азаров.

О жестоких и кровопролитных боях под Москвой осенью 1941 года можно судить по истории авиационного полка, в котором проходил службу погибший экипаж. 602-й ближнебомбардировочный авиаполк, укомплектованный самолетами Пе-2, действовал на Западном фронте с октября 1941 года, а к началу декабря 1941 году уже был выведен на переформирование в состав Приволжского военного округа.

В итоговом отчете 12-й САД за период с 21 октября по 28 ноября 1941 года сказано: «...602 ББАП базировался до 13 ноября 1941 года – аэродром Деминово...»

Прибыл в 12 САД в составе 20 самолетов Пе-2, передали из 16 ББАП 3 самолета Пе-2, из которых 2 исправных. Всего было 22 самолета.

За этот период боевых действий полк потерял 14 самолетов безвозвратно. 2 самолета сбиты в воздушном бою, 1 самолет сбит огнем ЗА. Не вернулось на аэродром 8 самолетов. 2 самолета были разбиты при посадке вне аэродрома и полностью разбиты, 1 самолет был оставлен в воздухе, который сгорел.

За период боевых действий погибло и не вернулось 10 экипажей, один экипаж находится в госпитале...».

Но подтвердить гипотезу, что в этом месте потерпел катастрофу самолет, принадлежавший 602-му ББАП, поисковики пока не смогли. Необходимо провести дополнительные работы и найти дублирующие номера самолета и моторов.

* * *

Татарстанские поисковики на место падения этого самолета прибыли после работ по подъему Пе-2 в районе города Малоярославец, где нашли останки экипажа из состава 2-го ДРАП ГК РККА. К сожалению, ребята из отряда «Надежда» не смогли поехать с нами. Поэтому в точку, где в 2008 году они нашли самолет, наводили нас по мобильному телефону.

3 сентября 2018 года мы (Александр Коноплев, Илья Прокофьев и Анатолий Скорюков) прибыли на место. Помогли следы квадроциклов, хорошо заметные на старой лесной дороге. И в одном месте четкие следы уходили в лес, именно в том направлении, куда указывали коломенские друзья.

Оказалось, что весной 2018 года местными жителями к самолету была пропилена дорога и рядом с воронкой установлен памятник с табличкой: «Здесь в ожесточенном воздушном бою с фашистской авиацией осенью 1941 года завершил свой боевой полет самолет ВВС РККА СССР. Имя твое неизвестно, подвиг твой бессмертен».

Прямо за памятником местные жители выложили обломки самолета: рядом лежали две стойки шасси, фрагменты лонжеронов и консолей крыльев.

Мы внимательно обследовали все обломки, но, к сожалению, номера также не нашли.

Сделав фотографии для истории, мы, постояв молча – отдав дань Памяти погибшим летчикам, выехали в сторону дома.



Памятник на месте гибели экипажа Пе-2.



Сентябрь 2018 года. Станция Боярская Лоухского района Республики Карелия

С 23 по 27 сентября 2018 года представители поисковых отрядов «Разведка» (г.Казань) и «Татнефть-Поиск» (Закамский регион РТ) провели поисковую экспедицию по подъему обломков самолета Пе-2 в районе станции Боярская Лоухского района Республики Карелия. В работе экспедиции принимали участие Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Владимир Котенков, Олег Арбузов, Анатолий Скорюков.

Информацию о месте падения самолета мы получили от поисковиков отряда «Икар» (г. Заозерск Мурманской области, руководители – Владимир и Валерий Чернышевы), которые узнали ее от местных жителей. Со слов старожилов было известно, что самолет упал в теплый период времени 1944 года, взлетев с аэродрома Боярская в направлении на Мурманск. Один из жителей станции Боярская, которому в годы войны было 14 лет, вспоминал, что самолет, надрывно гудя моторами, низко пролетел над озером, на котором он ловил рыбу, и упал в болото. Подъехавшие в скором времени военные попросили подростка перевезти их на лодке на другой берег – куда упал самолет, и он вместе с ними направился искать место катастрофы. Пройдя несколько километров, услышали выстрелы из пистолета – это стрелял один из выживших пилотов, чтобы привлечь их внимание. Оказалось, что летчик пытался совершить вынужденную посадку, но самолет, к сожалению, разбился. В живых остался только один из членов экипажа, сумевший со сломанными ногами вылезти из-под обломков самолета, а двое других погибли. Прибывшие военные вынесли выжившего с болота и перевезли на лодке на станцию, где его забрала санитарная машина. О дальнейшей судьбе погибших членов экипажа самолета очевидец не знал.

Проводник Владимир Вайнилович из поселка Лоухи, который показал нам место падения самолета, рассказал, что в послевоенные годы часть обломков и один из моторов самолета были разобраны и сданы в металлолом работавшими в этих местах в 60-70-е годы заготовителями древесины.

Ознакомившись с информацией, мы приняли решение провести в этом районе поисковую экспедицию, с целью извлечь оставшиеся обломки и найти заводские номера самолета и моторов, чтобы установить имена погибших членов экипажа самолета. Уцелевшие фрагменты самолета было решено по возможности использовать для восстановления самолета Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана».



Установка треноги на месте падения самолета.



Анатолий Скорюков у обломков Пе-2.

Благодаря Владимиру Вайниловичу, который договорился со своими друзьями, мы жили в теплом и уютном домике, расположенном на берегу озера Боровое. Еще в нашем распоряжении была баня, которую мы топили каждый вечер, возвращаясь с болота, и с большим удовольствием «грели свои косточки» (ведь осенняя погода в Северной Карелии очень непостоянна). В течение дня, пока мы работали на месте падения, погода менялась по нескольку раз – от яркого солнца, до холодного и сильного ветра с дождем, который к большому нашему удовольствию заканчивался, как правило, довольно быстро. Наш путь к самолету складывался из двух этапов. Сначала мы все грузились на привезенный и собранный на месте катамаран с мотором и переплывали озеро (примерно 3-4 км). Затем пересаживались на вездеход «Арго», который оставляли на противоположном берегу озера, и двигались к самолету. Дорога по болоту и небольшому лесному бору проходила где-то около пяти километров. Здесь следует пояснить, что наш вездеход хоть и плавающий, но до места работы мы его доставили на гусеничном ходу, объехав озеро по болоту еще в первый день заброски экспедиции.

Место нашей работы находилось на болоте, рядом метрах в 300-400 было еще одно озеро. Когда мы в первый день прибыли на место, перед нами предстала следующая картина. Из болота была видна часть центроплана с фрагментами левой мотогондолы. В двух метрах по курсу из небольшой, затянувшейся мхом воронки виднелась законцовка одной из лопастей винта и выглядывала тыльная часть блока цилиндров мотора. Рядом на поверхности в радиусе не более 10-20 метров находились разбросанные мелкие фрагменты (обломки дюралю) и один коленчатый вал, а также почти целая головка блока цилиндров от одного из моторов самолета. Обследовав находящиеся на поверхности обломки и отобрав те, что можно было использовать для дальнейших работ по восстановлению Пе-2 (например, попалась более-менее в хорошем состоянии антенна самолета, которая крепилась к остаткам от фонаря), мы приступили к окапыванию места, где лежал левый мотор. Одновременно на коленчатом валу правого мотора, найдя на поверхности болота, мы сразу же нашли на опорной шайбе ведомой шестерни редуктора дублированный номер мотора М-105пф № 41-4487. Также на остатках центроплана нашли несколько бирок с номерами (5/296, 7/298, 12/298) и на одном из лучков написанный краской номер – 9/98.

Хотя воды, в принципе, было много, но нам хватало времени выкачивать ее из воронки и, орудуя лопатами, понемногу углубляться в болото. В результате первого дня работы экспедиции мы окопали левый мотор, обнаружив, что он почти целый (были только немного разбиты клапанные крышки и отрублена часть капотов, торчащих из воронки). В хорошей сохранности оказались боковые нижние капоты и почти все навесное оборудование мотора.



Часть центроплана Пе-2.



Мотор самолета поднят из болота.



Поднятые из болота части центроплана со стойкой шасси.



А.Коноплев, И.Прокофьев, В.Вайнилович, О.Арбузов.



Илья Прокофьев разбирает личные вещи из планшетов штурмана.



В.Вайнилович, О.Арбузов, А.Коноплев, В.Котенков.

Чудесно выглядел винт самолета с тремя немного погнутыми лопастями. К концу рабочего дня, минут за 30 до того, как вообще стемнело, мы успели срубить и выставить треногу и ее основание и даже приподнять мотор из воронки. Кроме этого, со дна воронки (точнее, из-под бомболюков самолета) Олег Арбузов извлек два планшета штурмана самолета, в котором находились его личные вещи: штурманские линейки, циркуль, две опасные бритвы, зубная щетка, помазок, карандаши, две перьевые ручки, флакончик с чернилами, полотенце, полетные карты и записная книжка.

Во второй день мы разделились на две группы, одна занималась разбором мотора, так как целым его с болота мы просто вывезти не смогли бы, а вторая собирала и грузила отобранные фрагменты самолета и везла их на «Арго» до берега озера. К концу второго дня мы смогли почти полностью разобрать мотор самолета: снять все капоты, отсоединить и разобрать винтомоторную группу, снять все навесное оборудование, начиная от маслорадиаторов и кончая всеми карбюраторами. При разборке мотора был установлен его заводской номер – 41-4587. Проводя данную работу, мы реально смогли почувствовать всю «прелесть и радость» полевого ремонта моторов и самолетов, который осуществляли наши авиационные механики и техники в годы войны, но только с одной оговоркой – мы работали в мирное и спокойное время. Также в этот день мы смогли переставить треногу на второй объект, который планировали поднять и эвакуировать с болота, – часть центроплана со стойкой шасси и колесом. А еще за несколько ходок смогли вывезти часть находок к озеру.

Третий день экспедиции продолжился по разработанному ранее плану. Сначала все вместе разобрали мотор: сняли оба блока цилиндров, которые из-за небольшой деформации очень плохо слезали с поршней. Затем подняли фрагмент центроплана со стойкой шасси и замечательно сохранившимся колесом и переложили на подготовленный настил из бревен. Потом одна группа продолжила заниматься погрузкой, вывозом и разгрузкой у озера, так как дальше все фрагменты самолета мы планировали перевозить через озеро на катамаране. А вторая опять же занималась разбором частей самолета.

В итоге во второй половине дня нами были вывезены к озеру все фрагменты самолета и мотора. Картер мотора с коленчатым валом и поршнями мы подтянули к озеру и оставили на дороге, которая шла вдоль озера к нашей базе. А с закрепленными к салазкам негабаритными частями центроплана (здесь мы приспособили два капота от старых автомашин) мы (Саша Коноплев, Илья Прокофьев и Володя Котенков) двинулись на «Арго» в путь вокруг озера. Оставшиеся наши друзья (Олег Арбузов и Толя Скорюков) грузили складированные у берега озера фрагменты самолета на катамаран и перевозили через озеро.



Мотор бомбардировщика Пе-2.



Стойка шасси.



Уже удалось снять одну головку блока и отстыковать редуктор.

По нашим планам мы на вездеходе должны были затратить на дорогу совсем немного времени – часа два, успеть объехать озеро и помочь нашим товарищам разгрузить катамаран на другом берегу. Но не тут-то было. Сначала, пока мы плавно скреблись по болоту, наши салазки с грузом не вызывали почти никакого сопротивления, но как только мы заехали в подлесок, стали попадаться вырубленные пеньки, за которые салазки с кусками центроплана самолета стали цепляться. Оборвав несколько раз проволоку, которая служила тросами, переложили часть груза на «Арго», а часть оставили прямо на лесной дороге (решив забрать их на следующий день) и спустя четыре часа мы въехали в прибрежный поселок.

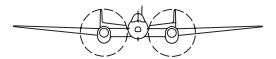
Надо сказать, всю дорогу нас преследовал нудный морозящий дождь. В общем, подъезжая уже в темноте к домику, мы предвкушали, как друзья уже прогрели дом, приготовили вкусный ужин, затопили баню... Но, поравнявшись с забором участка, увидели, что света в доме нет и дыма из трубы бани тоже не наблюдается. И вдруг из темноты выступили две мокрые, продрогшие фигуры Олега и Толи, прячущихся от дождя под навесом бани. Оказалось, что ключ от дома лежал у меня в кармане... Сказано было много «хорошего и доброго», но все понимали, что от таких случаев никто не застрахован. В общем, все вместе мы дружно начали готовиться к ужину, топить баню и обогревать дом.

Опять же, пока мы «прогрызались» по болоту и лесу вокруг озера, ребята смогли перевезти и разгрузить все фрагменты самолета, собранные для эвакуации. На следующий день нам оставалось только забрать с противоположного берега картер мотора с коленчатым валом и «захватить» оставленные на дороге части центроплана.

Вот этим мы и занялись на следующие утро. Опять же мы втроем (Коноплев, Прокофьев, Котенков) поехали за оставшимися фрагментами, а Олег с Толей стали готовить вещи и оборудование к погрузке в машины. К вечеру все доставили в поселок и погрузили в две машины с прицепами.

В результате проведенных поисковых работ нами из болота были извлечены один из моторов и фрагменты центроплана со стойкой шасси самолета. На обломках удалось обнаружить номера обоих моторов М-105пф погибшего самолета: 41-4487 и 41-4587. Моторы с такими номерами были изготовлены в первом квартале 1944 года, а это подтверждало, что данный самолет погиб не ранее 1944-го.

Оперативно связавшись с одним из лучших специалистов архивно-исследовательского поиска по авиации Борисом Владимировичем Давыдовым и сообщив ему установленные номера моторов, мы прямо на болоте уже знали, что данный самолет Пе-2 (заводской номер 4/298) из состава 119-й отдельной разведывательной авиационной эскадрильи 7-й воздушной армии погиб во время катастрофы 3 сентября 1944 года при взлете с аэродрома Боярская.



В состав экипажа входили:

- летчик лейтенант ДОЛМАТОВ Петр Федорович, 1910 г.р., уроженец Куйбышевской области, Теренгульского района, д.Собакино (в настоящее время – Ульяновская обл.);

- штурман звена старший лейтенант ВИНОГРАДОВ Евгений Александрович, 1910 г.р., уроженец Ленинградской области, Киришского района, д.Мелехово;

- воздушный стрелок-радист старший сержант КАЗАКОВ Семен Николаевич, 1918 г.р., уроженец Новосибирской области, Мариинского района, д.Левашовка (в настоящее время – Кемеровская обл.);

- механик авиационный старший сержант СУВОРОВ Даниил Дмитриевич, 1914 г.р., уроженец Горьковской области, Воскресенского района.

После возвращения из экспедиции удалось найти донесение 119-й ОРАЭ за 3 сентября 1944 года:

«...119 КРАЭ – перебазировалась в составе 4-х экипажей, из которых: экипаж летчика лейтенанта Долматова, штурмана старшего лейтенанта Виноградова, стрелка старшины Казакова и механика Суворова – потерпел катастрофу, при которой летчик и штурман погибли. Стрелок-радист и механик тяжело ранены. Причины расследуются...».

Из донесения архива стало известно, что при катастрофе погибли летчик Долматов и штурман Виноградов, тела которых были вывезены на станцию Боярская и там захоронены (в послевоенное время их останки были перезахоронены в поселке Амбарный, но в настоящее время место могилы утеряно), а тяжелораненные стрелок Казаков и механик Суворов были доставлены 5 сентября 1944 года в армейский передвижной госпиталь № 2765, который находился на станции Лоухи, но через некоторое время 11 сентября 1944 года стрелок-радист Казаков скончался от ран и был похоронен в братской могиле на станции Лоухи (кладбище в трех километрах западнее п.Лоухи, в настоящее время перенесено на воинский мемориал в п.Лоухи).

Также благодаря Борису Владимировичу Давыдову удалось установить, что моторы №№ 41-4587 и 41-4487 стояли на самолете Пе-2 № 4/298, который был выпущен в мае 1944 года с завода № 22 в городе Казани. Согласно архивным документам разбившийся самолет списали только в ноябре 1944 года.

Очевидно, была надежда вытащить самолет с места катастрофы и ввести в строй. По крайней мере на 1 октября 1944 года и самолет, и моторы числились в составе 119-й ОРАЭ с пометкой, что находятся на месте катастрофы в нескольких километрах от аэродрома Боярская.

При осмотре найденного мотора мы на масляной помпе нашли еще один номер – 42-5512. Как оказалось, мотор с таким номером был установлен на самолете Пе-2 № 8/321, выпущенном с завода № 22 в Казани 10 мая 1944 года. В списке 119-й ОРАЭ на 1 октября 1944 года на месте, где числится после катастрофы в 4,5 км юго-западнее аэродрома Боярская найденный нами самолет № 4/298, есть и Пе-2 № 8/321 с пометкой неисправен из-за необеспечения одним мотором. Очевидно, мотор № 42-5512 сняли с этого самолета из-за неисправности и его агрегаты были отправлены на запчасти к другим моторам.

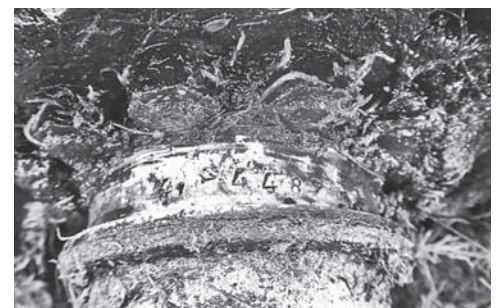
Вернувшись из экспедиции, мы бережно разобрали содержимое двух планшеток, которые обнаружили в бомболюке самолета. Наше предположение, что это личные вещи штурмана самолета подтвердилось: на штурманской линейке-треугольнике была нацарапана надпись «Вино», что соответствовало фамилии штурмана самолета – Виноградова Евгения Александровича.

* * *

В настоящее время мы продолжаем вести поиск родственников членов экипажа самолета, чтобы рассказать им о судьбе их близких.

На сайте «Бессмертного полка» в Кемерово была найдена информация, размещенная внучками воздушного стрелка-радиста самолета Семена Николаевича Казакова, и представлена также его фотография.

«...Наш дед, Казаков Семен Николаевич, родился 10 сентября 1918 года в п.Левашовка Камышлинского сельсовета Мариинского района тогда еще Новосибирской области. По окончании школы и учительских курсов работал в начальной



Найденные номера моторов самолета.

школе села Ново-Михайловка Ижморского района, а в феврале 1940 года Ижморским РВК был призван в Красную Армию. После окончания школы летчиков получил специальность воздушный стрелок-радист и в начале 1941 года отправлен в г.Петровск Саратовской области для прохождения дальнейшей службы.

Сразу после начала Отечественной войны, 28 июня 1941 года, в звании младшего сержанта был мобилизован на Карельский фронт, где воевал в составе 119-й Краснознаменной отдельной армейской разведывательной авиационной эскадрильи. В 1942 году Семена приняли в кандидаты, а затем в члены ВКП(б). На бомбардировщике «СБ», а затем на пикирующем фронтовом бомбардировщике «Пе-2» Казаков Семен произвел более 250 боевых вылетов с общим налетом более 300 часов.

3 сентября 1944 года при выполнении боевого задания самолет «Пе-2» был поврежден и потерпел крушение, летчик лейтенант Долматов П.Ф. и штурман старший лейтенант Виноградов Е.А. погибли, а тяжело раненный Семен Казаков 5 сентября был доставлен в армейский полевой госпиталь п.Лоухи, где 11 сентября скончался от ран. За день до смерти Семену исполнилось 26 лет.

За воинскую доблесть и мужество, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками Казаков Семен Николаевич в 1942 году награжден орденом Красная Звезда, в 1943-м – орденом Отечественной войны II степени, в 1944-м – Орденом Славы III степени и орденом Боевого Красного знамени (посмертно).

Наш дед, старший сержант Казаков Семен Николаевич, захоронен в братской могиле в п.Лоухи Карело-Финской ССР (сейчас Республика Карелия). До сих пор в нашей семье хранятся его фотографии и фронтовые письма, мы помним его и гордимся им!

С благодарностью, Лада Стасюк, Татьяна Хозяшева, Надежда Сыропятова – внуки, которых он никогда не видел и не мог о них знать...».

* * *

Сведения о летчике Петре Долматове мы передали ульяновским поисковикам из отряда «Крутояр» под руководством Захара Сергеевича Токарева, так как указанный адрес рождения сейчас относится к Ульяновской области. Через несколько дней удалось

разыскать родню Петра Федоровича. Но самое интересное то, что родная племянница погибшего проживает в настоящее время в Казани. Мы встретились с Надеждой Ивановной и записали рассказ о ее дяде:

«...Долматов Петр Федорович, 1918 года рождения, уроженец с.Собакино (в настоящее время – Красноборск) Тереньгульского р-на Ульяновской обл. Родители: отец – Федор Петрович Долматов (умер 18 декабря 1954 года), мать – Анна Александровна (умерла 14 августа 1971 года). Отец работал лесничим и семья жила на кордоне в лесу. Петр



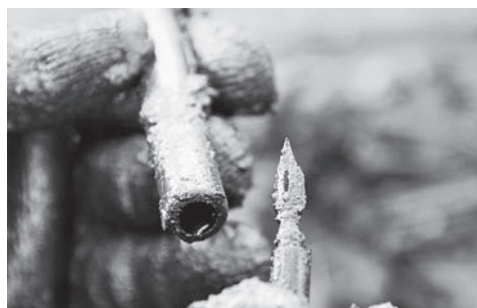
был старшим ребенком в многодетной семье, поэтому на его плечи, вместе с учебой в школе в селе Собакино (6 км от дома), куда он ходил пешком, ложилась работы по хозяйству и домашние дела. Учился хорошо. В учебе помогал младшей сестре Клавдии, 1921 года рождения, сопровождал ее в школу. После окончания семи классов поступил в Пензенский лесотехнический техникум, одновременно занимался в аэроклубе. Пензенским военкоматом был призван в армию. Известно, что в военное время ему предоставлялся отпуск, он приезжал к родителям...».

Оказалось, что родные даже не представляли, где погиб их родной человек, так как на фотокарточке, которая хранилась в семье было записано: «...Долматов Петр Федорович, 1918 г.р. Погиб в 1945 году. Похоронен на Кировской железной дороге...».

Дополнительные сведения о Петре Долматове мы получили в Центральном архиве МО РФ. В этом нам помог наш друг историк авиации Юрий Михайлович Свойский. В учетно-послужной карточке было записано, что родился Петр Федорович 16 июня 1918 года. В 1934-м окончил семь классов Собакинской начальной школы, а затем – Пензенский лесотехникум. 14 июня 1940 года был призван в ряды РККА и направлен курсантом в Баскакскую авиашколу пилотов. С 23 декабря 1940-го переведен в 7-ю военную школу летчиков имени Сталинградского краснознаменного протолариата. В 1941 году окончил 1-ю Чкаловскую



Личные вещи штурмана самолета Виноградова Е.А.





военную авиашколу пилотов им. К.Е.Ворошилова с присвоением воинского звания сержант.

В июле 1941 года Долматов П.Ф. направлен для прохождения дальнейшей службы на должность пилота в распоряжение командующего ВВС Дальневосточного фронта. В ноябре 1941 года приписан в состав 528-го СБАП. 26 апреля 1943 года присвоено воинское звание младший лейтенант (приказ командующего 9-й ВА ДФ). В июле 1943 года из состава 538-го ББАП направлен на курсы разведчиков в Давлеканово (Башкирская АССР). В 1944 году окончил Военное авиационное училище разведчиков. 5 июня 1944 года присвоено воинское звание лейтенант. После окончания Давлекановского авиационного училища разведчиков направлен в состав 119-й ОРАЭ 7-й ВА Карельского фронта.



Долматов П. Ф.

* * *

Родных штурмана старшего лейтенанта Евгения Александровича Виноградова найти пока не удалось. По месту рождения в Киришском районе Ленинградской области родные не проживают. В поиске нам помогал председатель Совета Ленинградского регионального отделения «Поискового движения России», командир п/о «Небо Ленинграда» (г.Кириши) Евгений Евгеньевич Халамов. В донесениях указан военный адрес сестры Нины Александровны: г.Ленинград, Смольный, ком.282.

Старший лейтенант Е.А.Виноградов родился в 1910 году. В 1928 году окончил школу девятилетку в городе Новая Ладога Ленинградской губернии. Затем учился на токаря в Ленинградском индустриальном техникуме. В период с октября 1929 года по ноябрь 1932 года работал токарем на Ленинградском заводе «Русский Дизель». С 1932 года в РККА, проходил службу командиром взвода



Виноградов Е.А.

1-го саперного батальона в г.Псков Ленинградской (в настоящее время – Псковской) области. После прохождения срочной службы вернулся на завод, где в мае 1937 года был назначен на должность мастера. Вступил в партию ВКП(б) в октябре 1931 года. Партийный билет выдан Выборгским райкомом ВКП(б) г.Ленинграда. С началом Великой Отечественной войны был призван в армию по мобилизации Куйбышевским РВК г.Ленинграда в 1941 году. На Карель-

ском фронте с июня 1941 года. Прошел обучение на курсах летчиков-наблюдателей. В апреле 1943 года был направлен на должность летчика-наблюдателя в состав 119-й ОРАЭ 257-й САД 7-й ВА. Был награжден орденами Красная Звезда (1943 г.) и двумя Красного Знамени (1944 г.)

* * *

Собирая информацию по экипажу самолета, мы в очерке, где рассказывалось о Герое Советского Союза Анохине Алексее Васильевиче, встретили имена штурмана Виноградова и стрелка-радиста Казакова. Очерк был написан В.Башковым и опубликован в книге «На поле ратном» (Очерки и воспоминания о воинах-рязанцах, Героях Советского Союза). Оттуда мы узнали, что Виноградов и Казаков ранее постоянно летали в экипаже летчика Алексея Васильевича Анохина (с 26.10.1944 года Герой Советского Союза). В сентябре 1944 года Анохин находился в краткосрочном отпуске и поэтому летчиком самолета был Долматов.

«...В августе 1944 года Анохин возвращался на фронт из краткосрочного отпуска. Ехал и представлял, как обрадуются встрече боевые друзья.

На аэродроме стояло всего два старых латаных-перелатанных У-2. Экипажи «петляковых» были на заданиях.

Придя в свою землянку, Алексей открыл дорожный чемоданчик и быстро приготовил угощение. На походный стол лег круг домашней колбасы, десяток пунцовых помидоров, свежий лук. Все это венчала бутылка армянского коньяка.

Услышав знакомый гул моторов, Алексей поспешил наружу. На посадку шла «пешка» со знакомой «пятеркой» на фюзеляже. Вот самолет зарулил на стоянку, последний раз сердито взревели моторы, и наступила тишина. Три неуклюжие фигуры летчиков в меховых комбинезонах медленно направились к землянке. Когда они подошли поближе, у Алексея в недобром предчувствии сжалось сердце. Среди летчиков он не увидел своего штурмана...

Так Алексей потерял двух самых близких друзей – Женю Виноградова и Семена Казакова.

На свое последнее задание они снова полетели в одном экипаже. Ребята рассказывали, как их «пешка» вся изрешеченная еле дотянула до аэродрома и при посадке, на втором круге, упала в лес.

Глядя на аккуратно заправленные койки Жени и Семена, Алексей вдруг подумал, что друзьям хоть в смерти повезло: их похоронили боевые товарищи, отдавшие над могилой последние почести. С щемящей грустью вспомнил он не вернувшихся домой Колю Кузьмина, Семена Воронина, знаменитого Василия Гуртова. Они не возвратились и никто теперь не знает, где их могилы...

Как погибают воздушные разведчики? Они уходят в небо в одиночку, прячась в облаках. Уходят в опасный поиск, рискуя так, что риск, по сути, становится четвертым членом экипажа.

«Нет, это не тот, обычный риск летчиков-истребителей и бомбардировщиков, – подумал Алексей, направляясь едва заметной тропинкой к лесному кладбищу. – Те идут в бой звеньями, эскадрильями, всегда чувствуя рядом крыло друга».

«Разведчик, если его атаковала стая вражеских истребителей, а до линии фронта – сотни километров, должен надеяться только на самого себя». Так говорил Гуртов...

Под разлапистой елью – два свежих желтых холмика. На дощатых обелисках две алые жестяные звезды.

Алексей вдруг вспомнил, что до войны Женя был инженером на одном из ленинградских заводов. Как часто, пролетая над Ладогой, ловил он в туманной дымке силуэты родного города. Он боялся, что фашисты разрушат его любимый Петергоф, и всегда особенно тщательно разыскивал и засекал позиции дальнобойной артиллерии.

А у Сени где-то в Сибири остались отец и мать. После войны он мечтал поступить в институт и стать геологом.

...Алексей спустился к лесному озерку и сорвал несколько росших близко у берега желтых кувшинок. Положил цветы на могилы друзей, сняв пилотку, мысленно попрощался с ними, поклявшись отплатить врагам за их смерть.

Он еще не знал, что через два месяца станет Героем Советского Союза и будет отозван в резерв Главного командования, что впереди его ждет Военно-воздушная академия, научная работа и блестящая карьера советского кадрового офицера.

Он не знал, что до Победы осталось ровно десять месяцев войны...».

Так автор очерка представил возвращение А.Анохина из краткосрочного отпуска. Понятно, что в этом художественном произведении гибель экипажа самолета, друзей Анохина представлена на примере возвращения с боевого задания. И хотя их гибель произошла в результате катастрофы самолета при перебазировании авиационного подразделения на другой участок фронта, это ничуть не умаляет их личного мужества и их заслуг в годы войны. К сожалению, в авиации никто не застрахован от обстоятельств: отказа техники, неблагоприятных условий

погоды и других чрезвычайных происшествий, которые могут произойти в любую минуту. Удручает другое, могилы погибших летчиков, похороненных тогда у станции Боярская (а в очерке, скорее всего, упоминаются могилы двух погибших членов экипажа самолета Долматова и Виноградова), сейчас не сохранились. В архивных документах Лоухского района воинские могилы, которые ранее находились у станции Боярская, якобы были в 60-70-е годы перенесены в поселок Амбарный. Но побывавший на этом захоронении Владимир Вайнилович увидел, что фамилии Долматова и Виноградова на мемориале в п.Амбарный отсутствуют. Имя же умершего от ран стрелка-радиста самолета С.Казакова увековечено на воинском мемориале в п.Лоухи.

Еще одним документом указывающим, что Анохин, Виноградов и Казаков летали в составе одного экипажа, стало донесение командира 119-й ОРАЭ на начальника штаба 257 САД от 4 марта 1944 года:

«...Представляю для отдачи приказом по авиации летный состав 119-й отдельной авиационной разведывательной Краснознаменной эскадрильи, успешно выполнившие по 80 боевых вылетов на разведку и фотографирование переднего края обороны противника в период с 11 июля 1943 года по 24 февраля 1944 года:

1. Командир звена лейтенант Анохин Алексей Васильевич;

2. Воздушный стрелок-радист старший сержант Казаков Семен Николаевич

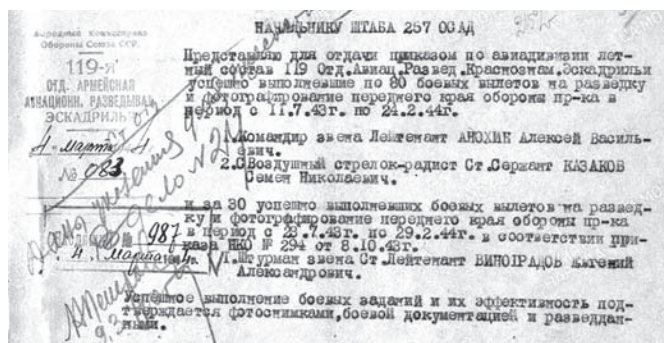
и за 30 успешно выполненных боевых вылетов на разведку и фотографирование переднего края обороны противника в период с 23 июля 1943 года по 29 февраля 1944 года, в соответствии с приказом НКО № 294 от 08.10.1943г.,

1. Штурман звена старший лейтенант Виноградов Евгений Александрович.

Успешное выполнение боевых заданий и их эффективность подтверждается фотоснимками, боевой документацией и разведанными...».

В завершении этой истории мы должны рассказать о самом Алексее Васильевиче Анохине. Родился он 17 марта 1922 года в с.Канино Сапожковского района Рязанской области. В семье было четыре сына и дочь. В 1932 году семья переехала к родственникам в Сибирь, в село Кирза Ордынского района Новосибирской области. Затем в 1935 году они вновь вернулись в родные места. Алексей окончил семь классов и перебрался в Москву, где поступил в железнодорожную школу ФЗУ и в свободное время посещал занятия в аэроклубе Ленинградского района Москвы.

В 1939 году А.В.Анохина призывают в Красную Армию Ленинским РВК г.Москвы. В том же году он поступает в Кировабадскую военную авиационную школу пилотов, после окончания которой направлен для прохождения службы в 46-й скоростной бомбардировочный авиационный полк, дислоцировавшийся недалеко от г.Шяуляй в Литовской ССР.



Донесение командования 119 ОРАЭ.



Поисковики Татарстана на месте падения самолета Пе-2.

В начале Великой Отечественной войны Анохин направлен в распоряжение полка особого назначения при штабе ВВС РККА. Летал на самолете У-2 обеспечивая связь. 12 марта 1942 года младший лейтенант Анохин был направлен в 15-й запасной разведывательный авиационный полк в г.Петровск Саратовской области. В августе 1942 года, пройдя переподготовку для полетов на самолете Пе-2, был направлен командиром звена в 119-ю отдельную разведывательную авиационную эскадрилью (257-я САД 7-я ВА Карельский фронт).

Из наградного листа: «...Всего имеет 151 боевой вылет с налетом 170 часов 25 минут на самолетах Пе-2 и Пе-3 на разведку, фотографирование войск противника и выполнение специальных заданий командования армии по выброске груза партизанам в ночное время. Из них успешно выполненных боевых вылетов 144. Всего заснято площади 5725 кв. км. При выполнении боевых заданий проявляет отвагу, мужество и инициативу. Успешность боевых вылетов подтверждается аэрофотоснимками. При обнаружении важных данных о противнике передавал по радио с борта самолета и дополнительно фиксировал аэрофотосъемкой. Часто выполнял боевые задания в трудных метеоусловиях, препятствующих точному установлению данных о противнике, но, применяя личную инициативу, смелость, решительность и грамотную тактику, выполнение задания производил до

конца, привозя ценные разведданные. При встречах с истребителями противника, сочетая маневр с огнем, отражал все атаки и выходил победителем. Все задания были выполнены отлично. Зачастую при выполнении заданий производил бомбометание по объектам противника, с целью обнаружения важности данного объекта и наличие зенитных средств, прикрывающих его. После получения последней правительственной награды произвел 50 боевых вылетов на разведку и фотографирование войск противника, сфотографировав при этом 3769 кв. км площади с военными объектами противника, что помогло наземному командованию точно вскрыть оборону противника...».

Звание Героя Советского Союза присвоено 26 октября 1944 года.

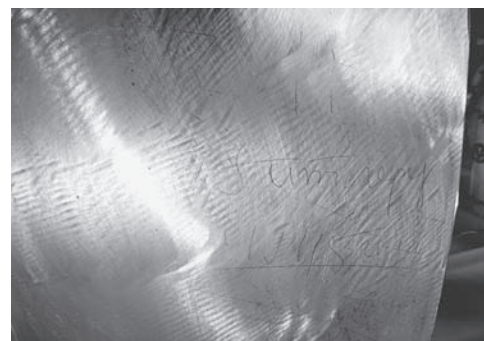


После войны продолжил службу в ВВС. Жил в городе Москве. С 1947 по 1951 годы учился в Военно-воздушной академии, в 1961 году окончил адъюнктуру. Защитив диссертацию, получил ученую степень кандидата военных наук. Работал старшим преподавателем, доцентом той же академии. С 1978 года

полковник Анохин в запасе.

Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медалями.

В завершение этого рассказа хочется добавить, что при проведении в Казани реставрационных работ с мотором М-105пф, который мы извлекли из болота под Лоухи, на одной из лопастей винта была обнаружена нацарапанная надпись: «Смерть Гитлеру в 1945 году». А на другой лопасти (на подшипнике) еще одна надпись была сделана электрокарандашом, и судя по всему еще на заводе № 16 в городе Казани (где собирался данный мотор): «Смерть немецким гадам. 2 января 1944 года».



На подшипниках лопасти найдена надпись – «Смерть немецким гадам. 2/1 1944 г.», на самой лопасти – «Смерть Гитлеру в 1945 году».

Уважаемые читатели!

В этой книге мы постарались как можно подробнее рассказать о проекте «Крылья Татарстана» по восстановлению самолета Пе-2 из фрагментов и обломков погибших в Великую Отечественную войну настоящих боевых машин.

Мы рассказали о работе поисковых отрядов, архивно-исторических изысканиях исследователей авиации, о неравнодушных людях, кто старается сбегать историю, историю своих семей и всей страны.

Описали предпосылки, которые повлияли на рождение проекта – работу по сохранению памяти о погибших и умерших в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов советских воинах, которая ведется с 1990-х годов в Республике Татарстан, исследовательскую архивно-историческую работу по изучению документов и событий того времени, связанных с авиацией.

Раскрыли судьбы и имена защитников Отечества как живых, прошедших страшные военные годы, так и отдавших свои жизни – павших за Родину.

Подробно изложили этапы поисковой полевой работы, организацию и жизнь поисковых экспедиций. Мы постарались, по возможности, упомянуть всех участников этих работ.

В книге мы использовали сделанные в ходе поисковых работ фотографии, а также снимки военных лет из семейных и государственных архивов, большинство из которых публикуются впервые.

За время реализации проекта нами обследованы места падений и вынужденных посадок 21 самолета Пе-2, с этих мест собраны пригодные для реставрационных работ фрагменты, агрегаты, обломки, детали и доставлены в Казань. По найденным номерам самолетов и моторов установлены судьбы 42 членов экипажей этих самолетов.

Наша книга выходит во второй половине 2019 года, а повествование о проделанной работе обрывается 2018 годом. Конечно же работа продолжается. В 2019 году (к моменту сдачи книги в печать) нами проведены работы еще на 10 местах падений самолетов Пе-2. Установлены судьбы 25 членов экипажей. Рассказ об этих самолетах, их экипажах, истории поиска и открытий будет продолжен в следующей книге, работа над которой уже началась.





Особую благодарность за помощь и поддержку в реализации проекта «Крылья Татарстана» поисковики и инициативная группа проекта выражают:

Минниханову Рустаму Нургалиевичу – Президенту Республики Татарстан
Песошину Алексею Валерьевичу – Премьер-министру Республики Татарстан
Фазлеевой Лейле Ринатовне – заместителю премьер-министра Республики Татарстан
Маганову Наилу Ульфатовичу – генеральному директору ПАО «Татнефть»
Фаттахову Дамиру Ильдусовичу – министру по делам молодежи Республики Татарстан
Евменову Николаю Анатольевичу – адмиралу, командующему Северным флотом России
Евменькову Владимиру Васильевичу – главе ЗАТО г.Североморск
Цунаевой Елене Моисеевне – ответственному секретарю Общероссийского общественного движения по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России»
Таранову Андрею Леонидовичу – заместителю начальника Управления Министерства обороны Российской Федерации по увековечению памяти погибших при защите Отечества

Автор выражает искреннюю благодарность всем, кто помогал подготовить к изданию данную книгу, помогал в сборе, обработке и анализе информации, всем кто предоставил свои воспоминания и фотографии, всем кто ценит дружбу и помнит историю своей страны.

Антонов Петр Сергеевич (Кошаково)	Логинов Андрей Иванович (Мурманск)
Антонова Вера Михайловна (Кошаково)	Маклеев Алексей Иванович (Казань)
Апаков Николай Анатольевич (Ульяновск)	Максимов Владимир Георгиевич (Сафоново)
Артемьев Андрей Леонидович (Казань)	Марков Сергей (Кобона)
Арбузов Олег Владимирович (Казань)	Мидхатов Ильхам Ильдусович (Казань)
Басов Владислав Львович (Москва)	Мионов Эдуард Анатольевич (Североморск)
Борисова Елена Николаевна (Малоярославец)	Михайлов Николай Анатольевич (Санкт-Петербург)
Букреев Андрей (Мурманск)	Морзунов Александр Петрович (Великий Новгород)
Вайнилович Владимир (Лоухи)	Мухин Владислав Александрович (Чистополь)
Валеев Ильдар Анварович (Казань)	Мысливец Андрей Борисович (Жуковский)
Василевич Вадим Николаевич (Мурманск)	Николаев Вадим Андреевич (Казань)
Василев Станислав Брониславович (Санкт-Петербург)	Ничипорук Альберт (Заполярный)
Веремейченко Николай Николаевич (Казань)	Пельтман Алексей (Москва)
Викулова Галина Ивановна (Кошаково)	Поляков Андрей Владимирович (Казань)
Воронина Наталья Кареловна (Киров)	Полякова Ольга Игоревна (Электросталь)
Гайсин Марат Рафаэлевич (Алексеевское)	Пустовалов Андрей (Мурманск)
Гайсина Татьяна Георгиевна (Алексеевское)	Пустовалов Игорь (Мурманск)
Галимов Ильдар Ринатович (Казань)	Пушин Федор Вадимович (Наро-Фоминск)
Галимов Ринат Рафаэлевич (Казань)	Романов Михаил Николаевич (Пустошка)
Геуст Карл-Фредрик (Финляндия)	Сабиров Наиль Вильевич (Чистополь)
Гуськов Алексей Николаевич (Коломна)	Салахиев Рафик Рашитович (Казань)
Давыдов Борис Владимирович (Москва)	Салахиева Мария Юрьевна (Казань)
Дудин Виктор Николаевич (Санкт-Петербург)	Свойский Юрий Михайлович (Москва)
Дьяков Иван Александрович (Вологда)	Сесёлкин Александр Николаевич (Советская Гавань)
Егоров Олег (Уфа)	Симонов Андрей Анатольевич (Москва)
Загеров Айдар Рафаилевич (Казань)	Склянин Сергей Игоревич (Кобона)
Зиярова Фарида Амировна (Бавлы)	Скоков Вячеслав Геннадьевич (Санкт-Петербург)
Иванов Николай Григорьевич (Столбище)	Смирнова Ирина (Калининград)
Иевлев Анатолий Константинович (Великий Новгород)	Степанов Сергей Николаевич (Великий Новгород)
Ившина Галина Васильевна (Казань)	Скориков Владимир Григорьевич (Сегежа)
Ионенкова Ирина Геннадьевна (Казань)	Скорюков Анатолий Николаевич (Казань)
Калинин Сергей Константинович (Пустошка)	Тимин Михаил Валерьевич (Москва)
Камзолов Алексей Михайлович (Столбище)	Тугеев Роман Геннадьевич (Зеленодольск)
Катков Сергей Михайлович (Москва)	Филатова Ирина Васильевна (Калачинск)
Каширский Анатолий (Мурманск)	Филиппов Вячеслав Викторович (Красноярск)
Кислицина Татьяна Николаевна (Казань)	Хабибуллин Рузаль Масхудович (Казань)
Ковыдин Сергей Витальевич (Сегежа)	Черноглазов Павел Алексеевич (Казань)
Кондрашов Валерий Викторович (Ивот)	Чернышев Валерий Петрович (Воронеж)
Коноплев Александр Юрьевич (Казань)	Чернышев Владимир Валерьевич (Мурманск)
Корольков Геннадий Владимирович (Псков)	Чубарова Янина Валерьевна (Казань)
Костюкович Виктор Викторович (Кингисепп)	Чуприн Владимир Васильевич (Рождествено)
Котенков Владимир Викторович (Нижекамск)	Щекотова Юлия Владимировна (Вологда)
Котенкова Милеуша Муллахметовна (Нижекамск)	Этингоф Юрий Абрамович (Санкт-Петербург)
Лебедев Кирилл Геннадьевич (Санкт-Петербург)	Юдин Дмитрий Владимирович (Чистополь)

**Список членов экипажей самолетов Пе-2,
выживших и прошедших все лихолетья войны,
павших в боях в небе за Родину,
чьи судьбы описываются в данной книге**

- Авоянц Вазген Александрович .. 44, 45
Адамов Евгений Петрович .. 30
Ахалашвили Николай Григорьевич .. 48, 49
Бабешко Леонид Фомич .. 35, 37
Бердник Павел Александрович .. 158, 160
Битюцкий Григорий Прохорович .. 21, 23
Божков Степан Сергеевич .. 48, 50
Брижатюк Борис Софронович .. 124, 125
Ванифатов Владимир Кириллович .. 39, 40, 41
Вартанов Юрий Леонидович .. 146, 147
Виноградов Евгений Александрович .. 170, 171, 172, 173
Волотов Дмитрий Никифорович .. 164, 165
Гнутенко Константин Федорович .. 98, 100
Грищенко Иван Игнатьевич .. 94, 95, 96
Дербышев Николай Григорьевич .. 109, 110, 111, 113,
116, 117, 118
Долматов Петр Федорович .. 170, 171, 172, 173
Евграфов Виктор Николаевич .. 109, 113, 116, 118
Евграфов Николай Кириллович .. 44, 45
Евсеев Василий Петрович .. 15, 17, 18, 19, 20
Егоров Алексей Николаевич .. 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59,
63, 121
Елисеенков Яков Андреевич .. 56, 60, 121
Емец Михаил Алексеевич .. 91
Журавлев Леонид Зиновьевич .. 34, 35, 36
Завражнов Иван Дмитриевич .. 77, 78, 79, 81, 82, 83
Завьялов Анатолий Иванович .. 15, 17, 18, 19
Зильберг Исаак (Игорь) Александрович .. 133, 140, 141,
143, 145
Золотаренок Василий Дмитриевич .. 10, 11, 13
Иванов Сергей Ефимович .. 39, 41
Казаков Семен Николаевич .. 170, 171, 172, 173
Катунов Алексей Степанович .. 91
Комаров Валентин Иванович .. 158, 162
Комлев Дмитрий Иванович .. 45
Корпачев Иван Иванович .. 10, 11, 12, 13
Косолапов Иван Михайлович .. 21, 23
Костылев Митрофан Ефимович .. 98, 100
Краснощеков Николай Никанорович .. 164
Криничный Михаил Маркович .. 39, 41
Кузнецов Виталий Алексеевич .. 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33
Курпатенко Василий Семенович .. 109, 110, 113, 114, 115,
116, 118
Курьянов Александр Евстафьевич .. 94, 97
Кустов Виктор Васильевич .. 68, 70
Левданский Михаил Николаевич .. 147
Лемешко Георгий Николаевич .. 35, 36
Лобач Петр Кузьмич .. 98, 100, 101, 103, 104, 105, 106,
107, 108
Львов Петр Михайлович .. 10, 13
Ляпин Михаил Иванович .. 21, 22
Матвеев Петр Иванович .. 87
Нефедов Сергей Георгиевич .. 91
Павленко Григорий Иванович .. 26, 27, 29
Печников Алексей Васильевич .. 29, 30, 31, 32
Пластинин Леонид Кириллович .. 133, 135, 141, 142, 143,
144, 145
Поляков Борис Федорович .. 24, 32, 33, 34, 35, 36, 37
Попов Константин Николаевич .. 124, 125
Попов Павел Федорович .. 124, 125
Пронин Борис Петрович .. 29, 30, 31
Пухальский Павел Васильевич .. 158, 161, 162
Рождественский Георгий Илларионович .. 77, 80, 81
Святненко Яков Никитич .. 26, 27, 28, 29
Симончук Дмитрий Илларионович .. 77, 80, 83
Совет Петр Демьянович .. 34, 35, 36
Солдатенко Василий Трифонович .. 68, 69, 70, 71
Степанов Михаил Петрович .. 93, 96, 97
Стрибань Григорий Федорович .. 10
Суворов Даниил Дмитриевич .. 170
Суров Александр Александрович .. 15, 16, 17, 19
Трифонов Михаил Мартынович .. 56, 60
Троценко Тихон Никифорович .. 48, 50
Фадеев Николай Васильевич .. 33, 35, 36, 37
Фетисов Александр Ерменович .. 88, 89
Шаганов Павел Михайлович .. 87
Шарай Григорий Ефимович .. 15, 17, 20
Широков Степан Алексеевич .. 164
Щербинин Георгий Павлович .. 133, 137, 138, 139, 140,
143, 145



Использованные источники и литература

Архивы:

- Центральный архив Министерства обороны РФ (г. Подольск, Московская область)
Филиал Центрального архива МО РФ (архив Военно-морского флота) (г. Гатчина, Ленинградская область)
Филиал Центрального архива МО РФ (военно-медицинских документов) (г. Санкт-Петербург)
Российский Государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ) (г. Москва)
Российский Государственный архив экономики (РГАЭ) (г. Москва)
Национальный архив Финляндии (Хельсинки, Финляндия)
Национальный архив Республики Татарстан (г. Казань)
Центральный государственный архив историко-политической документации Республики Татарстан (г. Казань)

Использованная литература:

- Александров К.М. «Офицерский корпус армии генерал-лейтенанта А.А. Власова 1944-1945», Санкт-Петербург, 2001.
Анисимов В.Т. «Штурман пикирующего бомбардировщика», Гатчина, 2006г.
Анисимов В.Т. «Судьба пикирующего бомбардировщика». Москва. Яуза, Эксмо, 2009г.
Бондаренко В.А. «Самолеты возвращаются на базу», Мурманск, 2011г.
Батуркин П.А. «На поле ратном», Москва, 1977г.
Валеев И.А. «Завод № 124. Завод № 22. КАПО им. С.П. Горбунова. Летчики-испытатели. Штурманы-испытатели. Перегонщики. Катастрофы». Казань, 2015г.
Гапеев Н. И. Дороги победы. Боевой путь 81-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Книга памяти. – Щелково: МУП «Редакция журнала «Щёлково», 2002.
Геуст Карл-Фредрик «ВВС РККА на финской войне», Санкт-Петербург, 2014г.
Денискин М. И. «Иркутск крылатый: люди и самолеты войны», Иркутск, 2010г.
Коноплев А.Ю., Салахиева М.Ю., Салахияев Р.Р. «Реестр воинских захоронений периода Великой Отечественной войны на территории Республики Татарстан». Казань, Издательство «Отечество», 2015г.
Коноплев А.Ю., Салахиева М.Ю., Салахияев Р.Р. «Я вечно помнить призываю: Каталог госпитальных воинских захоронений периода Великой Отечественной войны на территории Республики Татарстан». Казань, Издательство «Отечество», 2009г.

- Медведь А. Н., Хазанов Д. Б. «Пикирующий бомбардировщик Пе-2», Москва, 1999г.
Полынин Ф.П. «Боевые маршруты», Москва, 1972г.
Прокофьев И.Г. «Всех назовем поименно» Биографический каталог военнослужащих Военно-воздушных сил Красной Армии, Военно-морского флота и Гражданского воздушного флота, погибших в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. на территории Республики Татарстан, Казань: «Отечество», 2013.

- Прокофьев И.Г. «Всех назовем поименно». Издание второе. Биографический каталог военнослужащих Военно-воздушных сил Красной Армии, Военно-морского флота и Гражданского воздушного флота, погибших в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. на территории Республики Татарстан, Казань: «Отечество», 2018.

- Рыбалко Н.Я. «Старорусцы», Киев, 1994г.
Солонин М.С. «Другая хронология катастрофы 1941. Падение «сталинских соколов», Москва, 2011г.

- Смолин В.Н. Очерк в сборнике «За чистое небо» (составители Н.Ф. Минеев, М.И. Ялыгин). Лениздат, Ленинград, 1978г.

- Тепляков Г.В. «Побег», Донецк, 1965г.

- Филиппов В.В., Негенбля И.Е. «Книга памяти Красноярской воздушной трассы 1942-1945 гг.» – Красноярск, 2016г.

- Филиппов В.В. «До фронта не долетели... Авиационные катастрофы на территории Красноярского края во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.» – Красноярск, 2016г.

Интернет ресурсы:

- Обобщенный банк данных «Мемориал» Министерства обороны РФ (ОБД «Мемориал», www.obd-memorial.ru).
Общедоступный электронный банк документов «Подвиг Народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» («Подвиг Народа», www.podvignaroda.ru).
Портал «Память Народа» (www.pamyat-naroda.ru).
Подфорум «Авиация» на форуме Межрегиональной молодежной общественной организации «Поисковое объединение «Тризна» (www.trizna.ru).
Сайт ООД «Поисковое движение России» (www.rf-poisk.ru).
Сайт РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан (www.otechestvort.rp).
Сайт Авиаторы Второй мировой (www.allaces.ru).
Сайт Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (www.v-ipc.ru).
Сайт Сергея Красильникова Sk16rus, посвященный памяти летчиков – защитников Советского Заполярья (www.sk16.ru).

Оглавление

От автора.....	3	Февраль 2018 года. Брянская область.....	85
История проекта.....	6	Весна 2018 года. Болото Пятницкий мох. Кингисеппский район Ленинградской области.....	86
Деревня Исаково Зеленодольского района Республики Татарстан.....	10	Болото Пятницкий мох. Второй самолет.....	90
Село Елизаветино Верхнеуслонского района Республики Татарстан.....	14	Место падения Пе-2 у деревни Калливере.....	93
Место падения самолета Пе-2 в районе деревни Пиголи Лаишевского района Республики Татарстан.....	21	Весна 2018 года. Кобона.....	98
Могилы летчиков в деревне Кошаково Пестречинского района Республики Татарстан.....	24	Май 2018 года. Казань, День Победы. Музей 22-го авиазавода. История Пе-2, поднятого со дна реки Неман.....	109
Город Чистополь. Аэродром 18-го ЗАП.....	38	Работа поисковой группы казанского авиационного завода в 1980-е годы.....	120
Начало проекта «Крылья Татарстана».....	42	Место падения Пе-2. Поселок Алакуртти Мурманской области.....	122
Самолет Пе-2 в районе деревни Бородухино Малоярославецкого района Калужской области.....	43	Июнь 2018 года. Место падения Пе-2 в урочище Кривцы Гагаринского района Смоленской области.....	132
Октябрь 2016 года. Место падения Пе-2 у деревни Макеиха Рузского района Московской области.....	47	Озеро Среднее Ваенгское. ЗАТО город Североморск. Мурманская область.....	133
Апрель и октябрь 2016-го. Район поселка Кневицы Демянского района Новгородской области.....	48	Место падения Пе-3 в районе озера Кривое. Североморск-2 Мурманской области.....	146
26 апреля 2016 года. Урочище Пустыня на границе Демянского и Парфинского районов Новгородской области.....	51	Август – сентябрь 2018-го. Сегежский район Республики Карелия.....	148
Место падения Пе-2 в районе ст. Фруктовая Луховицкого района Московской области.....	64	Сентябрь 2018 года. Место падения Пе-2 в районе Ильинское Малоярославецкого р-на Калужской области.....	158
Пе-2 у деревни Ожогино Солнечногорского района Московской области.....	66	Сентябрь 2018 года. Район деревни Сохинки Чеховского района Московской области.....	163
События 2018 года.....	72	Сентябрь 2018 года. Станция Боярская Лоухского района Республики Карелия.....	166
Январь 2018 года. Болото Сучан. Новгородская область.....	76	Заключение.....	175
Зима 2018 года. Псковская область.....	84	Благодарность.....	176
		Список членов экипажей самолетов Пе-2, чья судьбы описываются в данной книге.....	177
		Использованные источники и литература.....	178

И.Г. Прокофьев
«Крылья Татарстана». Восстановить легенду

Художественное оформление и компьютерная верстка: Кислицина Т.Н.

ISBN 978-5-93962-946-1



Подписано в печать 7.10.2019.
Форм. бум. 60x84 1/8. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура «OfficinaSerifC». Усл. печ. л. 27,5.
Тираж 500. Заказ 10-19/04-1

Издательство «Отечество»
420032, г.Казань, ул. Шоссейная, 22а
Тел./факс: (843) 554-37-22
E-mail: otechestvo_poisk@mail.ru
www.otechestvort.ru



Отпечатано
в ООО «Центр инновационных технологий»
420108, г.Казань, ул. Портовая, д.25а
Тел./факс (843) 231-05-46, 231-08-71, 231-04-19.
E-mail: citlogos@mail.ru
www.logos-press.ru





Прокофьев Илья



Цунаева Елена



Лебедев Кирилл



Поляков Андрей



Котенков Владимир



Ионенкова Ирина



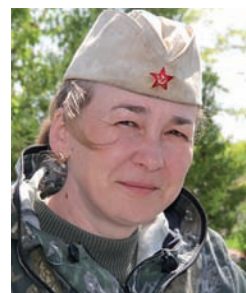
Чуприн Владимир



Дудин Виктор



Иванов Николай



Котенкова Миллуша



Таранов Андрей



Галимов Ринат



Галимов Ильдар



Чернышев Владимир



Чернышев Валерий



Васильев Станислав



Камзолов Алексей



Борисова Елена



Юдин Дмитрий



Салахиев Рафик



Апаков Николай



Корольков Геннадий



Иевлев Анатолий



Костюкович Виктор



Салахиева Мария



Тугеев Роман



Макаров Сергей



Миронов Эдуард



Михайлов Николай



Кислицина Татьяна



Коноплев Александр



Арбузов Олег



Артемьев Андрей



Хабидуллин Рузаль



Скорюков Анатолий



Гуськов Алексей



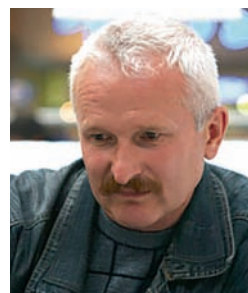
Мидхатов Ильхам



Фирсов Вячеслав



Филагова Ирина



Валеев Ильдар



Гарипова Дилъра



Дьяков Иван



Скориков Владимир



Ковьдин Сергей



Морзунов Александр



Катков Сергей



Мордвинов Андрей



Зиярова Фарида



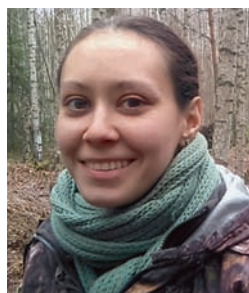
Тарасов Тарас



Давыдов Борис



Максимов Владимир



Галляутдинова Алия



Загерев Айдар



Лукманова Джамия



Николаев Вадим



Филипов Вячеслав



Мухин Владислав



Пустовалов Игорь



Пустовалов Андрей



Букреев Андрей





















БОЛОТО ПЯТНИЦКИЙ МОХ

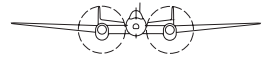




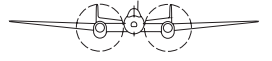


БОЛОТО ПЯТНИЦКИЙ МОХ

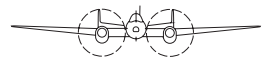




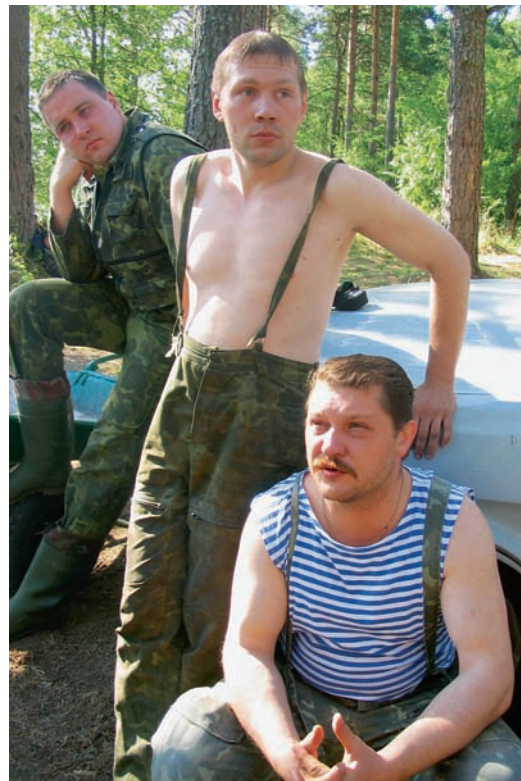
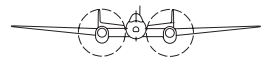








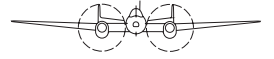






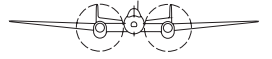
Каливере



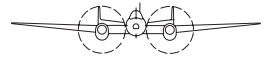




Озеро Среднее Ваенгское



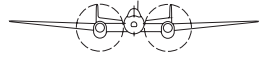












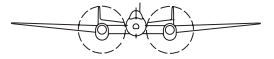


Малоярславецкий район















Реставрационные мастерские. Казань

