

И.Г. Прокофьев

Крылья Татарстана

Восстановить легенду

Пе-2



И.Г. Прокофьев Крылья Татарстана. Восстановить легенду 2

Региональная Общественная Молодежная Организация
«Объединение «Отечество» Республики Татарстан

Всероссийский информационно-поисковый центр

И.Г. Прокофьев

**«Крылья Татарстана».
Восстановить легенду**

Том 2

Казань
«Отечество»
2024

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

Книга издана за счет средств Гранта на реализацию проекта «Восстанавливаем легенду – самолет Пе-2», с которым АНО ВИПЦ включен в перечень некоммерческих организаций – победителей конкурса на предоставление грантов Республики Татарстан на развитие гражданского общества 2023 года, проведенного АНО «Республиканский ресурсный центр по поддержке социально ориентированных некоммерческих организаций».

Крупномасштабный проект «Крылья Татарстана» – восстановление самолета Пе-2 из фрагментов и обломков погибших в Великую Отечественную войну настоящих боевых машин выполняется РОМО «Объединение «Отечество» РТ при поддержке Благотворительного фонда «Татнефть», Правительства Республики Татарстан, с использованием средств гранта Раиса Республики Татарстан на развитие гражданского общества.

Редакционная коллегия:
Кислицина Т.Н., Коноплев А.Ю., Салахияев Р.Р., Салахияева М.Ю.

Прокофьев И.Г.
П 80 **«Крылья Татарстана». Восстановить легенду. Том 2.** – Казань: «Отечество», 2024 г. – 260 с.

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, краоведам, исследователям истории отечественной авиации.



*Анатолию Скорюкову
посвящается...*

Итак, вы держите в руках нашу новую книгу.

Мы продолжаем рассказывать об экспедициях по местам падений самолетов и о людях, принимающих в них участие. О друзьях и товарищах, возвращающих из небытия имена не вернувшихся из боевых вылетов членов экипажей советских пикирующих бомбардировщиков Пе-2. С каждым годом число друзей проекта растёт. В этом вы убедитесь, прочитав новые главы.

Помимо экспедиционных историй, мы рассказываем о судьбах тех, кто поднимал боевые машины в воздух, кто готовил их на земле, и о тех, кто долго их ждал... Как в песне: «Долго их невестам ждать... Ведь не все вернутся из полета...».

Здесь вы найдете много эксклюзивных снимков, сделанных в ходе поисковых работ, архивные документы и фотографии, сейчас размещенные на сайтах Министерства обороны Российской Федерации «Память Народа», ОБД «Мемориал» и «Подвиг Народа». Эти уникальные материалы хранятся в Центральном архиве Минобороны, архиве Военно-морского флота, Российском государственном архиве социально-политической истории и прочих.

Огромное спасибо хочется сказать родственникам авиаторов, которые поделились снимками и документами, бережно хранящимися в домашних архивах. А это подтверждает, что ПАМЯТЬ о наших героях – живет... Живет в крови и сознании нашего поколения!

На страницах книги перед вами предстанут лица друзей-поисковиков, с кем вместе мы работали на местах падений этих самолетов. А за каждым из них стоят лица летчиков, штурманов и стрелков-радистов, поднимавших боевые машины в грозное небо войны.

Не это ли преемственность поколений? Светлые помыслы и любовь к Родине воинов, закрывших собой небо, десятилетия спустя передались живущим поколениям, тем, кто сейчас на поисковой тропе.

Тем, кто из года в год, в любую погоду выходит в лес, в Поиск, чтобы вернуть нашему Отечеству и современникам славные имена летчиков, ставших эталоном веры, силы и мужества в их жизни.

В новой книге мы рассказываем о судьбах 116 членов экипажей 38 самолетов Пе-2, фрагменты и обломки которых извлечены из болот, озер, морей и лесов, и в настоящее время используются в проекте «Крылья Татарстана». К сожалению, и второй том книги не смог вместить в себя еще десятки историй, уже написанных и подготовленных к изданию.

Всего на момент выхода второй книги в проекте «Крылья Татарстана» используются фрагменты 78 самолетов, установлены имена и судьбы 176 членов экипажей.

* * *

Хочу добавить, что в нашей памяти навсегда останутся друзья, ушедшие за эти годы. С болью мы вспоминаем их на страницах книги. А ведь совсем недавно они выезжали с нами в экспедиции, делились переживаниями, строили планы... Мы помним их голоса, тепло их душ ощущаем рядом с собой. Особенно больно становится от осознания, что нет больше рядом старинного друга и товарища – Анатолия Николаевича Скорюкова. Сколько труда и сил вложил он в проект «Крылья Татарстана», был участником почти всех экспедиций. Всего себя посвятил он поиску погибших и пропавших без вести воинов Красной Армии. И сейчас страшная фраза «пропал без вести» повисла над ним, над его судьбой. Толя и здесь остался собой: почти никому не сказав, подписал контракт и отправился в зону СВО. Стал бойцом гвардейского отдельного полка морской пехоты... И пусть уже почти нет надежды, но нам хочется верить, что он вернется!.. Мы его помним, и значит он с нами! Да и сейчас он рядом, на многих фотографиях, на десятках страниц этой книги!

Поэтому настоящее издание мы посвятили Анатолию Скорюкову...



По страницам первой книги...

Прошло уже пять лет с момента выхода в свет первой книги «Крылья Татарстана. Восстановить легенду».

За это время нам удалось найти много новых, дополнительных материалов и документов о судьбах людей, истории о которых были представлены в первой книге.

В этой книге, являющейся продолжением первой, мы хотели бы поделиться с вами новыми находками и открытиями. Мы также расскажем о судьбах людей, которые ковали нашу общую Победу.

Мы покажем вам лица людей и их взгляд, запечатленный 80 лет назад, чтобы вы могли почувствовать струны их души, дух стойкости, отваги и мужества, присущие старшему поколению.

Без прошлого нет настоящего и нет будущего. И как сейчас мы оцениваем и понимаем нашу многовековую историю, со всеми ее победами и поражениями, взлетами и падениями, так мы сможем передать ее нашим детям и внукам. А они в свою очередь передадут эти знания и любовь к Отечеству своим детям. Только так Память будет передаваться через годы, от поколения к поколению.



Листая страницы первой книги: деревня Исаково

В первых главах предыдущей книги мы рассказывали о работе, которая проводится на территории Республики Татарстан, и о событиях, которые послужили предпосылками к началу нашего проекта.

Одна из первых статей была посвящена судьбе экипажа самолета Пе-2 из состава 140-го бомбардировочного авиаполка, чей самолет разбился 10 февраля 1943 года у деревни Исаково Зеленодольского (в годы войны – Верхнеуслонского) района РТ. Тогда мы подробно писали о судьбах погибших членов экипажа: летчика младшего лейтенанта Ивана Ивановича Корпачева и штурмана полка капитана Василия Дмитриевича Золотарёнка.

А сейчас в нашем распоряжении появились дополнительные сведения и документы по судьбам выживших в той катастрофе: воздушного стрелка-радиста Григория Федоровича Стрыбаня (Стрибаня) и техника самолета Петра Михайловича Львова.

Так вот, зимой 2021 года к нам поступил звонок от внука Григория Федоровича Стрыбаня – Алексея Горбатенко. Оказалось, он увидел в Интернете ссылку на нашу книгу и прочитал о своем дедушке, о котором в семье сохранилось очень мало информации, даже не было ни одной фотографии. Алексей связался с нами, потрясенный тем, что в семье не знали подробностей боевого пути деда.

Здесь следует напомнить, что воздушный стрелок-радист старший сержант Стрыбань Григорий Федорович после катастрофы самолета на татарстанской земле провоевал еще два года, но 20 октября 1944 года его самолет не вернулся с боевого задания. Он погиб в небе Восточной Пруссии при нанесении бомбо-штурмового удара по ж/д станции Шталлупёнен (в настоящее время – г. Нестеров Калининградской обл.). К этому моменту Григорий Федорович был награжден медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда» и орденами Красного Знамени и Славы III степени. Нужно отметить, что в некоторых архивных документах ЦАМО (по учету личного состава, списках безвозвратных потерь, наградных документах) фамилия Григория Федоровича записана как Стрибань. Но правильно будет – Стрыбань, это подтверждается его личной подписью и другими архивными документами.

Установив связь с внуком Григория Федоровича Стрыбаня, мы смогли отправить для семейного архива его фотографии, а также архивные документы, которые удалось найти в фондах Санкт-Петербургского архива кинофотодокументов и Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации. Бесценными оказались фотографии, сделанные в 1943 и 1944 годах фронтовым фотокорреспондентом газеты «Боевая Тревога» политотдела 13-й воздушной армии Михаилом Амосовичем Каше.



Фото из газеты «Боевая Тревога». Г. Стрыбань крайний справа

Первая фотография: Ноябрь 1943 года. «Награжденный орденом Красной Звезды стрелок-радист старший сержант И.Янаев (слева) и награжденный медалью «За отвагу» старший сержант Г.Стрибань».

Вторая фотография: 4 мая 1944 года. «За подпиской на третий Государственный Военный заем орденоносный экипаж самолета (слева направо): штурман лейтенант И.Высоцкий, уполномоченный по подписке, начальник связи эскадрильи младший лейтенант А.Зеленин, летчик лейтенант Г.Бондаренко, подписывающийся на 3000 рублей и стрелок-радист старший сержант Г.Стрибань».

Кроме этого, благодаря совместной архивно-исследовательской работе с коллегами из Владимирской областной общественной организации «Часовые Памяти» (Евгений Агафонов и Вячеслав Казаков)



Фото из газеты «Боевая Тревога». Г. Стрыбань крайний справа

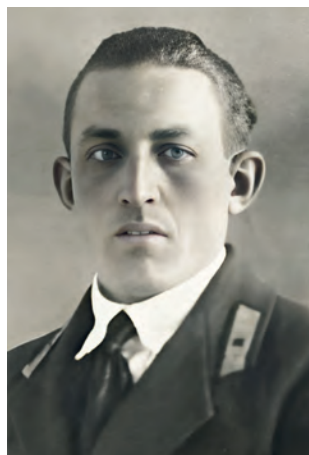


удалось получить копии учетно-партийных документов Григория Федоровича Стрыбаня (регистрационный бланк и отчетная карточка на партийный билет № 5514844 образца 1936 года) из фондов Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ). Из этих документов мы смогли узнать много нового о его жизни.

• Родился Григорий Федорович СТРЫБАНЬ в 1917 году в селе Старо-Петровск Мариупольского уезда Екатеринославской губернии в семье крестьян-середняков. В 1934 году окончил неполную среднюю школу. В 1937 году окончил педагогическое училище (станция Пролетарская Пролетарского района Ростовской обл.). Стал работать учителем в Иловайской неполной средней школе (Калмыцкий район Ростовской области, в настоящее время – Зимовниковский район). В октябре 1939 года призван на службу в РККА. До апреля 1940 года проходил службу красноармейцем в составе 479-го стрелкового полка (Орловский ВО). После этого был зачислен курсантом Воронежской окружной школы младших авиационных специалистов, закончил которую в августе 1940 года. Назначен на должность воздушного стрелка-радиста в состав 140-го бомбардировочного авиаполка 47-й смешанной авиадивизии. Вместе с полком встретил начало Великой Отечественной войны. Принимал участие в боях на Западном, Сталинградском и Ленинградском фронтах сначала на

самолетах СБ, а затем после переучивания на базе Липецкого военного учебного центра и 8-й запасной авиационной бригады (г. Казань) на самолетах Пе-2.

Самой дорогой оценкой всей нашей деятельности стала фраза дочери Григория Стрыбаня, переданная нам внуком бойца Алексеем Горбатенко: «Сегодня Григорий Федорович вернулся с войны...».



Техник-лейтенант
Петр Михайлович Львов

А имеющиеся у нас сведения о судьбе авиационного техника самолета техника-лейтенанта Петра Михайловича Львова, также оставшегося в живых в катастрофе Пе-2 у деревни Исаково 10 февраля 1943 года, пополнились из архивных документов, которые стали доступны благодаря работе сотрудников Корпорации «Электронный архив» (ЭЛАР) по сканированию и размещению на сайте

«Память народа» учетно-послужных карточек офицерского состава Красной Армии, проводимой по заказу Министерства обороны РФ.

• Так мы узнали, что Петр Михайлович ЛЬВОВ родился 15 июня 1908 года в селе Потапьево Пителинской волости Сасовского уезда Рязанской губернии (в годы войны – Пителинский район Рязанской обл.). На военную службу был призван Подольским РВК Московской области 15 октября 1930 года. После окончания военного авиационно-технического училища попал на формирование 140-го бомбардировочного авиационного полка, с которым прошел все дороги войны с 1941 по 1945 год. Завершил службу, уволившись в запас в звании капитана 31 мая 1954 года.

За годы войны и службы был награжден орденами Красной Звезды и Красного Знамени, медалями «За оборону Сталинграда», «За оборону Ленинграда», «За взятие Кенигсберга», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За боевые заслуги».



Листая страницы первой книги: село Елизаветино

В прошлой книге мы рассказывали о судьбе членов экипажа 18-го запасного авиационного полка 8-й запасной авиабригады, потерпевшего катастрофу на самолете Пе-2 в районе села Елизаветино 16 декабря 1942 года.

В этой катастрофе погибли летчик самолета младший лейтенант Анатолий Иванович Завьялов, штурман звена лейтенант Александр Александрович Суров и воздушный стрелок-радист старшина Василий Петрович Евсеев. В живых тогда остался механик самолета, воентехник 2 ранга Григорий Ефимович Шарай.

Дополнить сведения о судьбе Г.Е. Шарая нам помог Интернет-ресурс «Память народа».

- Родился Григорий Ефимович ШАРАЙ 6 мая 1920 года в городе Шклов Могилевского уезда Могилёвской губернии (в годы войны – Могилевская область Белорусской ССР). Кадровый, на службу в Красную Армию был призван Могилевским ГВК 29 ноября 1938 года.



Завершив обучение в Ленинградском военном авиационно-техническом училище, был

направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 94-го скоростного бомбардировочного авиационного полка (Киевский Особый ВО). Затем проходил службу в 892-м бомбардировочном авиаполку (Северо-Кавказский ВО). В 1942 году, когда 892-й БАП проходил переформирование на базе 18-го запасного авиаполка, вместе с полком прибыл в город Чистополь Татарской АССР, где был переведен в основной состав 18-го ЗАП 8-й ЗАБр (Приволжский ВО). При переформировании 779-го бомбардировочного авиаполка назначен в его штат, и вместе с полком должен был вылететь 16 декабря 1942 года (в составе экипажа летчика А.И. Завьялова) на Брянский фронт в состав 241-й бомбардировочной авиационной дивизии. Но в полете произошла катастрофа, в которой Григорий Ефимович Шарай получил ранение и контузию. После излечения в госпитале направлен для прохождения дальнейшей службы снова в состав 18-го ЗАП в город Чистополь.

В апреле 1944 года после передислокации на Украину 18-й ЗАП переведен в состав 9-го запасного авиаполка (8-я ЗАБр, г. Казань). В этом подразделении Шарай прослужил до 1945 года, после чего был переведен на авиационный технический склад ВВС № 913 (Киевский ВО).



Летчики 18-го ЗАП.

Фото из Музея уездного города Чистополь

Службу в армии окончил 10 мая 1962 года в звании майора технической службы ВВС.

За годы войны и службы был награжден орденами Красной Звезды (1954 г.), Отечественной войны II степени (1985 г.), медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1945 г.), «За боевые заслуги» (1949 г.).



Листая страницы первой книги: деревня Пиголи

В 2013 году в районе деревни Пиголи мы нашли место падения самолета Пе-2, который разбился в катастрофе 25 мая 1942 года. Тогда из архивных донесений и акта расследования, обнаруженных в Центральном архиве МО РФ, нам удалось узнать, что самолет разбился при выполнении контрольно-сдаточного полета, отказало управление рулями высоты. Пилотировавший самолет летчик-испытатель 22-го завода майор Григорий Прохорович Битюцкий и находящийся на месте штурмана военпред 22-го завода военинженер 3 ранга Иван Михайлович Косолапов выпрыгнули с парашютами и остались живы, а воздушный стрелок-радист 1-й АЭ по перегонке самолетов Пе-2 на заводе № 22 младший сержант Михаил Иванович Ляпин разбился.

В январе 2020 года сотрудником Всероссийского информационно-поискового центра Рафиком Рашитовичем Салахиевым в фондах 22-го Казанского авиационного завода (хранятся в Национальном архиве РТ) удалось обнаружить и исследовать дела с техническими и историческими документами. В делах «По отдельным чертежам самолета» нашлись акт расследования и другие документы, которые подробно рассказывают об этой катастрофе. Мы приведем самые значимые фрагменты документов.

Аварийный акт, обнаруженный в Национальном архиве РТ, оказался более информативен, чем акт расследования данной катастрофы, хранящийся в Центральном архиве МО РФ.

«Составлен 26 мая 1942 года в селе Пиголи Столбищенского района ТАССР в 28 километрах от аэродрома завода.

Комиссия на основании приказа № 309 от 25 мая 1942 года по заводу № 22 в составе: председателя – пом. главного конструктора завода т. Зорина Н.Г., членов: начальника ОТК завода т. Ройтман И.М., старшего инженера ЛИС т. Розенфельд А.А., военного представителя на заводе воентехника 1 ранга Пихельсон М.Б., в присутствии членов экипажа самолета военинженера 3 ранга тов. Косолапова И.М. и инженера ЛИС завода т. Сверановского М.С., производя расследование причин катастрофы самолета Пе-2 № 19/81, установила следующее:

В 16 часов 50 минут 25 мая 1942 года самолет Пе-2 № 19/81 производства завода № 22 с моторами М-105 №№ 21-197 и 344-145 завода № 16, имел на борту экипаж: летчика завода № 22 т. Битюцкого Г.П., воен.представителя на заводе № 22 военинженера 3 ранга тов. Косолапова И.М. и радиста перегонной службы первой эскадрильи т. Ляпина М.И., вылетел на выполнение задания по контрольно-сдаточному полету с аэродрома завода.

Самолет был укомплектован всей необходимой аппаратурой, был принят военной приемкой ЛИС

завода и имел нормальную загрузку. По заявлению членов экипажа – летчика тов. Битюцкого и военинженера Косолапова, самолет, сделав два круга над аэродромом завода, направился на выполнение задания к городу Лаишеву.

Через 15 минут полета на высоте 1000 метров при развороте самолета к г. Казани летчик обнаружил потерю управления рулями высоты. Сделав несколько движений штурвалом вперед и назад и убедившись в бездействии рулей высоты, летчик сделал попытку выравнивания самолета триммером рулей высоты. Видя, что и триммер не оказывает влияние на положение самолета, летчик сообщил по внутренней связи остальным членам экипажа о необходимости покинуть самолет, выключил моторы, сбросил аварийной рукояткой верхнюю часть фонаря и покинул самолет. Вслед за летчиком покинул самолет и военинженер т. Косолапов. Третий член экипажа т. Ляпин, помещавшийся в Ф-3, остался в самолете до удара его о землю.

По заявлению очевидцев катастрофы, самолет падal без шума и был лишь шум при ударе его о землю.

Состояние членов экипажа таково:

Летчик при вылезании из кабины, по его предположениям, о мачту радиостанции получил ушиб ноги, а при приземлении на кустарник – царапины лица и рук, ему оказана мед. помощь. Военинженер Косолапов приземлился вполне благополучно.

Радист т. Ляпин погиб при падении самолета, будучи раздавлен при ударе его об землю и разрушении фюзеляжа.

На месте катастрофы комиссией обнаружено следующее: самолет упал на расстоянии около 200 метров к северу-востоку от дер. Пиголи Столбищенского района. На земле имеется отпечаток от обеих плоскостей и ямы глубиной 1-1,5 метров от моторов и передней части фюзеляжа.

Основные агрегаты самолета деформировались в виде гармошки, отдельные детали разбросаны на расстояние 30 метров и большей своей частью в направлении на юго-восток (подробное место расположения частей самолета смотри приложенный крок). Расположение деталей и основной массы остатков самолета указывает на то, что в последний момент падения самолет имел пикирующее положение.

В обломках хвостовой части фюзеляжа обнаружено сильно изуродованное тело радиста тов. Ляпина.

При осмотре отдельных агрегатов и деталей самолета установлено:

Вследствие сильного разрушения самолета, всех деталей управления самолетом собрать не представлялось возможным. Из найденных деталей управления рулями высоты кронштейны, качалки, штурвал и все тяги сломаны и сильно деформированы. Все

найденные шарнирные соединения деталей управления рулями высоты, несмотря на их деформацию имеют смонтированные болты с зашплинтованными гайками... (...)

Выводы:

1. Причиной катастрофы самолета Пе-2 № 19/81 послужил отказ в работе органов управления рулями высоты на участке от штурвала до объединенной качалки в хвостовой части фюзеляжа.

2. В виду сильного разрушения самолета при его ударе о землю точно установить место нарушения связи деталей управления самолетом не представляется возможным... (...)

Самолет восстановлению не подлежит и отдельные детали и узлы для целей производства или ремонта использованы быть не могут...»

В рапорте командира экипажа майора Битюцкого говорилось: «...Пройдя километров 25-30 в сторону от Казани, я стал делать правый разворот в сторону своего аэродрома. Дав самолету крен градусов 25-30, самолет вначале пошел в разворот хорошо, но развернувшись градусов на 30-40 резко стал переходить в пикирующее положение. При выборе штурвала «на себя» самолет на управление рулем глубины не реагировал и продолжал переходить в пикирующее положение. Штурвал в продольном своем движении «на себя» и «от себя» ходил совершенно свободно без обычной в полете на него нагрузки.

Убедившись, что управление рулем глубины не работает, я пробовал вывести самолет из пикирующего положения в горизонтальное триммером руля

глубины, но на работу тумблером руля глубины самолет также не реагировал.

Следующим моим действием была попытка вывести самолет из создавшегося положения дачей полного газа обоим моторам, но и эта попытка выйти самолету из пике не помогла. Окончательно убедившись в невозможности вывести самолет из такого положения и неизбежности его гибели я принял решение и подал команду экипажу выбрасываться с парашютами из самолета... (...)

Самолет в пикирующем положении ударился в землю и разбился. Вместе с самолетом погиб стрелок-радист т.Ляпин. Полагаю, что погибший т.Ляпин выброситься не успел, вследствие недостаточной высоты и затрудненного открытия люка Ф-3...».

Далее приведем объяснения воентехника 3 ранга И.М. Косолапова: «25 мая 1942 года в 16.50 летчиком Битюцким и мною получено задание на производство сдаточного полета без пикирования.

Взлетев в 17.00 с заводского аэродрома, летчик сделал над аэродромом два круга и пошел в направлении Лаишевского шоссе. Через 8-10 минут после прямолинейного полета летчик стал разворачивать самолет вправо с креном 20-25 градусов. Во время разворота я обратил внимание как летчик стал делать резкие движения штурвалом (на себя и от себя).

Затем дал полный газ обоим моторам, который тоже убрал полностью. После всего этого самолет стал переходить в положение пикирования, а летчик стал открывать аварийно фонарь. Открыв фонарь летчик выбросился из самолета с высоты 500-600





метров. На высоте 200-300 метров оставил самолет и я при пикирующем положении самолета в 50-70 градусах. Приземлился в 200 метрах от самолета. Летчик приземлился 1000-1500 метров от самолета...».

Помимо аварийного акта и пояснительных записок членов экипажа особый интерес вызвали другие документы, которые были приложены к материалам по данной катастрофе.

«Акт. 1942 год, мая 25 дня. Мы нижеподписавшиеся, председатель Сапугольского сельсовета Акуляшин, председатель колхоза Косов, колхозник Портнов и начальник Столбищенского РО НКВД младший лейтенант госбезопасности Башков составили настоящий акт в том, что сегодня часов в 18 вечера около дер. Пиголи упал 2-х моторный самолет. 2 летчика из экипажа этого самолета выпрыгнули на парашютах, и как оказалось при осмотре самолета, один из членов экипажа погиб.

В чем и составлен настоящий Акт».

«Показание. Я, колхозник деревни Пиголи Столбищенского района Портнов Григорий Акимович, совместно с колхозниками Федагиным Т.К., Бибикиным П.Ф. и Егоровым П.А. производил посев пшеницы рядом со своей деревней. 25 мая 1942 года примерно в 5 часов вечера метров 10 от нас упал самолет. Самолет падал без шума, но при падении слышен был резкий удар.

Сначала к самолету подбежали ребята из колхоза, затем через некоторое время подошли два члена экипажа. Третьего члена экипажа мы увидели в обломках самолета мертвым.

В чем и подписываюсь».

«Справка. При ознакомлении с аварийным актом по самолету № 19/81, потерпевшему аварию в районе деревни Пиголи Столбищенского района ТАССР, в котором отмечено, что самолет в целом и отдельные узлы и детали разрушены окончательно и использованы даже для ремонта быть не могут.

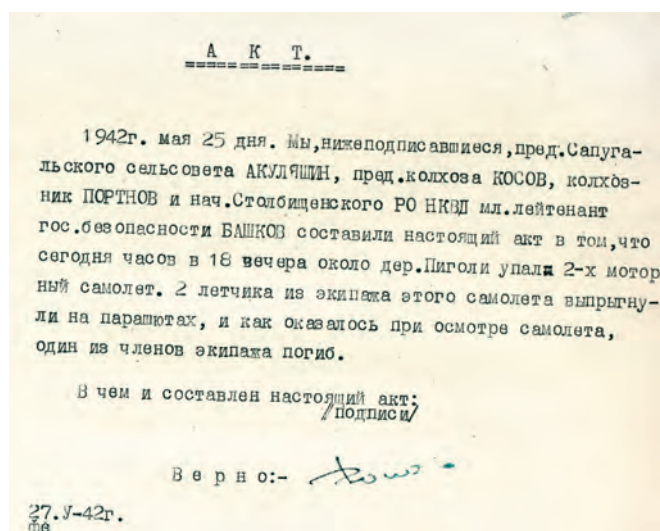
На месте аварии присутствовал Начальник Столбищенского РО НКВД младший лейтенант Госбезопасности тов. Башков, который бы при сохранности оружия его изъяс.

Считать, что оружие погибло при аварии.

Заявление тов. Алахберди о сдаче им оружия с этого самолета в ОСПК считать ошибочным».

Кроме этого, к документам, описывающим катастрофу, прилагалась схема расположения места падения самолета и его обломков. Мы решили еще раз исследовать место, указанное местными жителями, сопоставив его со схемой из архива. В прошлые годы местные жители – очевидцы катастрофы – указали примерное направление за деревней, где упал самолет. В указанном месте были найдены небольшие фрагменты авиационного дюрала.

24 марта 2020 года инициативная группа проекта «Крылья Татарстана» провела разведывательную экспедицию по поиску и локализации места катастрофы. В поисковых работах участвовали представители



отрядов «Разведка», «Возрождение» (г.Казань), ВПК «Пламя» (с.Рождествено Лаишевского района) и «Татнефть-Поиск» (г.Альметьевск): Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Владимир Чуприн, Алексей Камзолов, Владимир Котенков и Антон Хакимов.

Площадь работ (30 на 30 метров) была определена по нахождению мелких дюралевых обломков самолета. К сожалению, моторов самолета найти мы так и не смогли.

Проведя архивно-исследовательскую работу, нам удалось подтвердить участие в этом вылете военного представителя (военпреда) на заводе № 22 военинженера 3-го ранга И.М. Косолапова. Теперь мы можем рассказать и о его судьбе.

• Родился Иван Михайлович КОСОЛАПОВ 10 фев-



раля 1906 года в деревне Выползово Горбатовского уезда Нижегородской губернии (сейчас Богородский район Горьковской обл.). Кадровый, в Красной Армии с 15 июня 1928 года. Проходил службу в Управлении № 1 Главного управления авиационного снабжения Красной Армии. В годы войны – военный представитель ВВС на за-

воде № 22 (в г. Москва и после эвакуации завода в г.Казани). Уволился в запас 16 июня 1953 года в звании подполковника технической службы ВВС.

К ордену «Знак Почета», которым И.М. Косолапов был награжден в 1939 году, за годы войны и службы добавились ордена Красной Звезды (03.11.1944), Красного Знамени (24.06.1948) и Ленина (03.11.1953), медали «За оборону Москвы», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Листая страницы первой книги: деревня Кошаково

В этой главе мы раньше рассказали о четырех экипажах самолетов Пе-2, разбившихся в авиационных катастрофах в 1942 году в районе деревни Кошаково. Один из самолетов разбился при передислокации 202-го бомбардировочного авиаполка из Чистополя в Казань у деревни Званка. Тогда 7 августа 1942 года погиб заместитель командира авиаэскадрильи старший лейтенант Виталий Алексеевич Кузнецов. А находящиеся на борту штурман самолета лейтенант Яков Никитич Святненко и механик самолета младший воентехник Григорий Иванович Павленко получили ранения, но остались живы.

На данный момент у нас появилось еще немного дополнительной информации о судьбе Я.Н. Святненко. А вот о жизни Г.И. Павленко удалось найти более подробные данные, которыми мы ранее вообще не располагали.



- Яков Никитович СВЯТНЕНКО родился 5 ноября 1918 года в селе Вилки Корсунского уезда Киевской губернии (в годы войны – Корсунский, с мая 1944 года – Корсунь-Шевченковский район Киевской области, сейчас Звенигородский район Черкасской области Украины). В другом документе указано другое место рождения: село Билки Корнинской волости Сквирского уезда Киевской области (в годы войны – Корнинский район, в настоящее время – Попельнянский район Житомирской области).

Кадровый, в Красной Армии с 17 ноября 1938 года. В 1940 году окончил Харьковское военное авиационное училище. При формировании 202-го скоростного бомбардировочного авиационного полка был направлен в Керстово (аэродром Касколовка) Кингисеппского района Ленинградской области, где в это время дислоцировался вооруженный самолетами СБ полк. Вместе с полком принял участие в боях первого этапа Отечественной войны на Северном, а затем и на Ленинградском фронтах. Вместе с полком был направлен на переформирование и получение новой материальной части – самолетов Пе-2 при 18-й запасном авиаполку. После выписки из госпиталя (напомним, что при катастрофе он получил перелом ноги) был направлен для прохождения дальнейшей службы в переменный состав 9-го ЗАП (г. Казань). Осенью 1943 года был переведен на должность оперативного дежурного 8-й ЗАБр (г. Казань). После этого состоял в штате 48-го отдельного учебно-тренировочного авиаполка.

Награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Был уволен из рядов Вооруженных сил 25 сентября 1946 года по состоянию здоровья.

В первой книге о младшем воентехнике Г.И. Павленко у нас было мало информации, лишь то, что он при катастрофе получил легкое ранение, а о дальнейшей его судьбе мы не знали. Теперь у нас появилась возможность заполнить этот пробел.

- Родился Григорий Иванович ПАВЛЕНКО 23 апреля 1921 года в селе



Андреяшевка Роменского уезда Полтавской губернии (в годы войны – Глинский район Сумской области УССР).

Кадровый, поступил на службу в Красную Армию в ноябре 1939 года. В 1941–1943 годах проходил службу в составе 202-го скоростного бомбардировочного авиаполка (в марте 1943 года полк стал гвардейским и стал именоваться 81-й гвардейский бомбардировочный авиаполк). В составе полка принимал участие в боях на Воронежском, Степном и 2-м Украинском фронтах.

В дальнейшем был переведен в Управление заказов самолетов и моторов ВВС Красной Армии. Был военным представителем на агрегатном заводе № 35 (г. Куйбышев), который производил воздушные винты для моторов.

Уволился в запас 28 ноября 1955 года в звании старшего техника-лейтенанта. За годы войны и службы награжден орденами Красной Звезды (1955 г.), Отечественной войны I степени (1943 г.), Отечественной войны II степени (1985 г.), медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1945 г.), «За боевые заслуги» (1950 г.).

Другая история, рассказанная в этой же главе первой книги: 3 марта 1942 года в небе над деревней Кошаково столкнулись в воздухе два самолета Пе-2 из состава 72-го скоростного бомбардировочного авиаполка ВВС 7-й Отдельной армии, которые проходили курс боевого применения новых самолетов при переформировании на базе 9-го ЗАП. Погибли шесть человек, полностью два экипажа столкнувшихся самолетов. Их похоронили на сельском кладбище в Кошаково. Когда в 2013 году нам сообщили об этой могиле, было известно имя только одного разбившегося летчика.



Установление имен погибших и похороненных растянулось на несколько лет, пока в Центральном архиве МО РФ не удалось найти документов на всех членов экипажей этих самолетов.

Одним из погибших был летчик лейтенант Петр Демьянович Совет (верное написание фамилии – Совет). Так вот сейчас в наши руки попали новые документы, которые дополняют историю о летчике.

Оказалось, что еще в 1944-м мать Петра Демьяновича, Евдокия Федотовна, а затем в 1963 году и отец, Демьян Денисович, настоятельно пытались выяснить у военного ведомства судьбу сына. В 1944 году на запрос матери, где он похоронен, из Военного комиссариата ТАССР пришел ответ, вернее отписка, где предлагалось обратиться в вышестоящую военную организацию. Хотя у матери имелось письмо сослуживца, где тот писал о катастрофе и гибели их сына.

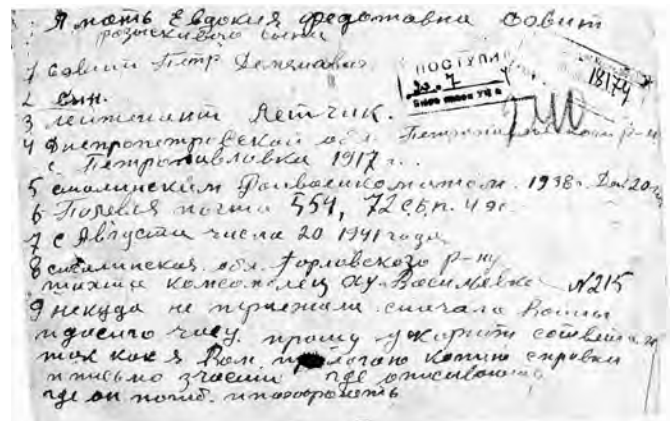
Вот первое письмо Евдокии Федотовны, написанное в мае 1944 года в адрес Казанского горвоенкомата. «Дорогой товарищ капитан. Извините меня за то, что я вас беспокою. Я Совет Евдокия Федотовна разыскиваю своего сына Совету Петра Демьяновича, рождения 1917, Днепропетровской области село Петропавловка Петропавловского района. Прошу вас тов. капитан у вас должен быть на учете за 1941 год декабрь месяц по 1942 год март месяц. Он был к вам в Казань командирован из части. То я прошу вас дорогой тов. капитан написать причину его выбытия. То есть мне сообщили из части, что он у вас погиб при несчастном случае и там похоронен в городе Казани. То я прошу вас выслать мне справку о том, что он погиб и где похоронен, потому что мне из части сообщили, что он был у вас в командировке 1941 декабря по 1942, и в начале марта месяца он погиб, там его похоронили. Прошу как он погиб мне сообщить в письме. Может вам та часть известна, в которой он находился, и где она сейчас. Может быть она вам известна-таки, и прошу вас еще раз не откажите моей просьбе. 3 мая 1944 года. Прошу сообщить по адресу Донбасс, станция Никитовка, город Комсомольск, хутор Васильевка, 215. Совет Евдокия Федотовна, 1891 году. 17.05.1944г.»

Ответ из Военного комиссариата Татарской Автономной Советской Социалистической Республики пришел быстро (исходящий от 26 мая 1944 года).

«Гражданке Совет Евдокии Федотовне. Возвращая Ваше письмо с просьбой сообщить о судьбе Вашего сына Совет П.Д., рекомендую обратиться в Управление по персональному учету потерь личного состава КА г. Москва-19, ул. Фрунзе, 19...

Начальник 2 части подполковник Горский. Пом. начальника 2 части старший лейтенант Васильев...»

Второе письмо (дата отсутствует, дата входящего номера не читается) было отправлено в адрес Центрального бюро по персональному учету потерь личного состава Действующей армии Главного управления формирования и укомплектования Красной Армии.



Письмо Евдокии Федоровны Совет о розыске сына

«Я мать Евдокия Федотовна Совет разыскиваю сына.

1. Совет Петр Демьянович.
2. Сын.
3. Лейтенант, летчик.
4. Днепропетровская область Петропавловский район село Петропавловка, 1917 г.
5. Сталинским райвоенкоматом, 1938 г., дек 20 чис
6. Полевая почта 554, 72 СБП, 4 АЭ
7. С августа, числа 20 1941 года.
8. Сталинская область, Горловский район, шахта Комсомолец, хутор Васильевка № 215.
9. Некуда не переезжала сначала войны и до сего часу.

Прошу ускорить с ответом, так как я вам прилагаю копию справки и письмо с части, где описывается где он погиб и похоронен. Прошу поскорей дать мне ответ, так как я получаю пособие, и еще прикладываю письмо писаное мною в Казань. С ответом прошу ускорить розыск».

Также в приложении было письмо сослуживца.

«Уважаемая товарищ Совет. Случайно мне попало Ваше письмо, где Вы просите сообщить о судьбе Вашего брата (так в документе. – Авт.) Совет Петра Демьяновича.

Удовлетворяю Вашу просьбу, сообщаю о нем следующее. Мне пришлось находиться в Н-й части с младшим лейтенантом Совет П.Д. в 1940-1941 гг. В декабре 1941 г. он выбыл в командировку в город Казань. Как после мне сообщили он при несчастном случае в начале марта 1942 года погиб, похоронен в городе Казани. Где сейчас находится часть, где он служил, точно я Вам сообщить не могу и не знаю, где она находится.

Все справки и документы Вы можете получить по адресу: г. Москва, Бюро потерь при НКО СССР.

18 апреля 1944 года. Подпись неразборчива.

В ответ матери прислали выписку из приказа и копию извещения: «На Ваше письмо сообщаем, что Ваш сын младший лейтенант Совет Петр Демьянович 13 июля 1941 года пропал без вести при выполнении боевого задания...».

В первой книге мы рассказывали, что действительно 13 июля 1941 года самолет СБ 72-го СБАП (экипаж: летчик младший лейтенант Совет П.Д., штурман старший лейтенант Визгалин Н.И., воздушный стрелок-радист младший сержант Жвакина В.Я.) не вернулся с боевого задания из района Суонлахти – Янис-Ярви в Карелии. Но спустя несколько дней, 23 июля 1941 года, в полк прибыли летчик Совет и воздушный стрелок Жвакин, которые доложили, что их самолет был сбит и упал, а штурман Визгалин погиб. Несмотря на это, в списки потерь полка и дивизии (55 САД) успели занести уже весь экипаж. Причем дивизионное донесение было составлено от 27 июля 1941 года (то есть, когда выжившие летчик и стрелок находились в полку уже четыре дня). На основании этого донесения был подготовлен и подписан приказ ГУФУ (Главного управления формирования и укомплектования Красной Армии) от 9 мая 1942 года об исключении из списков Красной Армии как пропавшего без вести младшего лейтенанта П.Д. Совет.

Но об этом не знал сам Петр Демьянович и продолжал летать на боевые задания. В фонде полка, хранящемся в Центральном архиве МО РФ, есть дела с приказами. В декабре 1941 года командование полка издает несколько приказов по личному составу, в которых пофамильно перечисляются летчики, штурманы, воздушные стрелки-радисты и технический состав, которые несколькими группами убывают в город Казань для переподготовки на новые самолеты Пе-2. Полк в Казани находился с 2 декабря 1941 года по 1 апреля 1942 года. В одном из этих приказов указывается и Петр Демьянович Совет.

Занимаясь расследованием и установлением имен погибших в Кошаково летчиков нам в архиве удалось найти несколько документов, которые подробно описывают случившуюся 3 марта 1942 года

катастрофу. В этих документах везде указаны данные на младшего лейтенанта П.Д. Совет.

Получалось, что все годы в архивных документах были подробно расписаны обстоятельства катастрофы и было указано место, где это случилось. Но родным сообщили, что их сын пропал без вести.

В 1963 году отец Петра Демьяновича, Демьян Денисович, написал повторный запрос в военное ведомство. И только тогда военные чиновники решили провести проверку по архивным документам. Это подтверждается записью, сделанной карандашом в учетно-послужной карточке П.Д. Совет: «По сообщению Донецкого ОВК № 5794 от 27.07.1963г., (вх. № 2907) якобы в 1942 году погиб в городе Казани. 06.09.1963г., послан запрос в Архив МО.

Отец Совет Демьян Денисович, 1882 года рождения, проживает: Донецкая область г. Горловка 7, Никитовский район поселок Васильевка дом № 59. Донесение Донецкого ОВК – 1964г.

По сообщению Архива МО № 7596 от 04.02.1964г., (наш вх. № 901-64г.) лейтенант Совет Петр Демьянович в результате авиационной катастрофы 3 марта 1942 года убит (по документам 72 ОРАП).

Командир звена 72 ОРАП

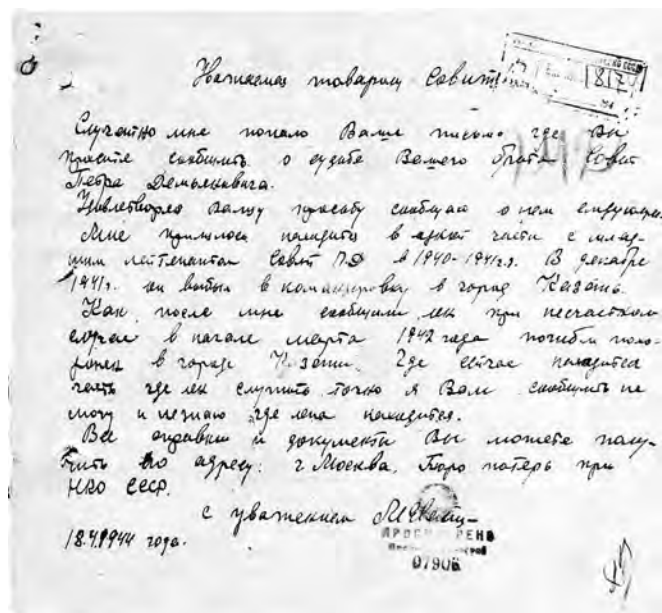
Внесено изменение в ст.78 приказа ГУФУ КА № 0156 от 09.05.1942г. – «лейтенант, командир звена 72 ОРАП, погиб 3 марта 1942 года при авиационной катастрофе, во время тренировочных полетов. Приказ ГУК № 35 от 20.07.1964г., (н. вх. № 202-64г.)

Во время переформирования 72 СБАП в г. Казани 3 марта 1942 года при тренировочных полетах над полигоном Самосырово (8 км северо-восточнее г. Казани) произошло столкновение 2-х самолетов. Экипажи погибли, в том числе погиб и Совет. Экипажи похоронены в д. Самосырово (смотри входящий указанный выше)».

Здесь еще раз следует отметить, что в первой книге мы рассказывали, что погибшие летчики были захоронены на деревенском кладбище Кошаково, а в Самосырово находился аэродром 9-го запасного авиаполка, на базе которого проходили обучение личный состав маршевых полков, прибывавших в Казань.

И если родным погибшего летчика эти сведения, скорее всего, переслали в соответствии с их запросом, то остается загадкой другое. Почему вновь выявленные факты не были направлены в адрес военных комиссариатов Татарской АССР и города Казани? Ведь вся переписка фиксировалась в УПК пилота, что подтверждают записи в ней, начиная с переписки 1944 года.

Вот именно из-за такого бездушного, чисто бюрократического подхода, который, к сожалению, присущ нашим чиновникам до сих пор, установление имен погибших членов экипажей двух самолетов Пе-2 и похороненных на кладбище в д. Кошаково продолжалось до 2014 года.



Письмо сослуживца о гибели П.Д. Совет



Листая страницы первой книги: урочище Пустыня

В первой книге есть небольшой рассказ: в апреле 2016 года мы работали по приглашению руководителя отряда «Находка» Александра Петровича Морзунова на месте падения самолета Пе-2 из состава 260-го СБАП, найденного новгородскими поисковиками. В экспедиции принимали участие: два отряда из Новгородской области – «Находка» (д.Балуево Демянского р-на) и «Березка» (п. Кневицы, руководитель – А.И. Иванов); из Татарстана – Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Анатолий Скорюков, Андрей Поляков, Николай Иванов, Роман Тугеев и Андрей Артемьев.

В один из дней коллеги сообщили, что рядом с урочищем Пустыня (мы были как раз в этом районе) при поиске верховых бойцов Красной Армии они обнаружили обломки советского самолета. На месте стало понятно, что самолет был сильно разграблен после войны. Основные обломки отсутствовали, скорее всего, были сданы в металлолом. Тем более, что он упал рядом с нейтральной полосой вдоль линии фронта, которая проходила в этих местах в период лета 1942 и зимы 1943 годов. При обследовании места катастрофы, которое находилось на краю небольшой сопки и большой болотной мочевины, выяснилось, что здесь кто-то уже копал лет 10-15 назад. Были видны отвалы земли на краю воронки. Тогда нам удалось найти небольшой дюралевый фрагмент обшивки самолета, а на нем смогли увидеть лишь нанесенную краской цифру 2 – часть номера.

Неожиданно в мае 2020 года приходит сообщение от Александра Морзунова, в котором перевод немецкой архивной сводки: *«5 июня 1942 года. Северный фронт спокоен. На западном фланге 6-го пехотного полка слабый вражеский огонь на участке Пустыня. Низкая взаимная летная активность. В 6.00 утра на высоте 2000 метров над Пустынью немецким истребителем был сбит русский бомбардировщик...»*.

Проверив базу данных по сбитым самолетам в указанном районе за этот день, мы нашли, что всего один самолет Пе-2 значился в этом районе.

Им оказался экипаж самолета Пе-2 № 29/02 с моторами М-105 №№ р364-792 (364-092) и р125-428 из состава 514-го бомбардировочного авиаполка ВВС Северо-Западного фронта. По данным архива самолет был сбит истребителями противника в районе Лычково – Кневицы (целями, по которым работал данный экипаж в этом вылете, были занятые немцами аэродромы Гривочки и Рельбицы). Согласно архивным документам стало известно, что летчик лейтенант Козлов смог выпрыгнуть с парашютом и 10 июня 1942 года вернулся в полк, а вот о судьбах штурмана Кобки и воздушного стрелка-радиста Ястребова сведений не было. Вернувшийся летчик доложил, что при спуске в воздухе видел

еще один купол парашюта, а это давало надежду, что кто-то из экипажа тоже смог выпрыгнуть. Но так как в полк больше никто не вернулся, штурман и стрелка-радист записали в списки пропавших без вести. Только спустя годы, в 1945 году, выяснилось, что лейтенант Кобка остался жив. Это именно его купол парашюта видел в воздухе летчик Козлов. И если летчика потоками воздуха снесло в сторону наших войск, он приземлился на нейтральной полосе и был спасен пехотинцами, то штурман самолета опустил на вражеские позиции и был взят в плен (в документах военнопленного лейтенанта Кобки было записано: попал в плен в районе Старая Русса). А вот воздушный стрелок-радист Ястребов погиб в обломках самолета.

Вот так спустя четыре года после нахождения места падения самолета, удалось установить данные об экипаже. А история судеб пилотов очень интересная и яркая. Давайте о каждом расскажем подробнее.

• Летчик лейтенант Григорий Филиппович КОЗЛОВ родился 12 марта 1911 года в деревне Дубровка



Гдовского уезда Санкт-Петербургской губернии (в годы войны – Плюсский район Ленинградской обл., в настоящее время – Псковская обл.). Окончил школу в городе Струги Красные и после этого переехал в город Ленинград. Проживал на Васильевском острове. Поступил на завод имени Воровского, где трудился простым слесарем-сборщиком. В 1932 году поступил в Горный институт, но после вто-

рого курса обучения 8 августа 1934 года был призван в Красную Армию. Сдав документы и пройдя необходимую медицинскую комиссию был принят курсантом в Качинскую военную авиационную школу пилотов. В 1938 году после окончания учебы в звании младшего лейтенанта, Григорий Филиппович назначен на должность пилота в состав только сформированного 35-го скоростного бомбардировочного авиаполка. В это время полк укомплектовывается самолетами СБ. С этим полком Г.Ф. Козлов принял участие в так называемом Польском походе (с 17 сентября по 15 октября 1939 года) и в боях советско-финляндской войны (с 30 ноября 1939 года по 13 марта 1940 года). Еще в ходе финской кампании, 19 января 1940 года, за 19 успешных боевых вылетов он был награжден орденом Красной Звезды.

В 1940 году полк перебрасывают в город Тарту (Эстонская ССР), где он входит в состав 4-й смешанной авиационной дивизии. Здесь Г.Ф. Козлов встретил начало Великой Отечественной войны. В первые же дни принимал участие в налетах на промышленные объекты Германии, расположенные на территории Восточной Пруссии. 30 июня 1941 года на самолете СБ он принимал участие в налете и бомбардировке города Кенигсберг.

После переобучения на новый вид самолета Пе-2 в сентябре 1941 года переведен на должность летчика в состав сформированного 514-го пикировочного бомбардировочного авиаполка, который с октября 1941 года начинает действовать в интересах Северо-Западного фронта. Именно здесь 5 июня 1942 года его самолет был сбит истребителями противника в районе деревни Пустыня.

Об этом дне Григорий Филиппович часто упоминал спустя десятилетия: *«В июле 1942-го (в июне 1942 года. – Авт.) возвращавшийся с задания Пе-2 на высоте 5000 м неожиданно атаковали. Меткими очередями удалось поджечь один из «мессеров», заставив остальных отвернуть, однако те настоятельно пытались уничтожить экипаж с ценными данными. Стрелок погиб, вспыхнули моторы, в кабине становилось нечем дышать, и летчик со штурманом ее покинули. Буквально через несколько секунд взорвались бензобаки, «пешка» разлетелась на куски.*

Падать камнем на землю необходимо как можно дольше, чтобы беззащитных людей не ринулись убивать сразу же. Температура воздуха – минус тридцать. Григорий заметил, что если не раскроет парашют, то окажется на оккупированной территории, и дёрнул за кольцо. Преследователи не отставали, но, перебирая стропы купола и меняя их длину, он уходил от пулеметных трасс. На последних метрах все же удалось дотянуть до линии фронта, недалеко от Старой Руссы. Разведчики пехоты сквозь минные поля под интенсивным огнем благополучно вытащили из «нейтралки» своего коллег и отправили в медсанбат.

Залечив обмороженные руки, старший лейтенант Козлов Г.Ф. вернулся в строй, но его боевой машиной на этот раз стал «Ильюшин-2».

Согласно учетно-послужным документам, лейтенант Козлов после выздоровления был направлен в 803-й БАП 285-й БАД 3-й ВА (укомплектованный самолетами Пе-2), в котором принял участие в боях в ходе Ржевско-Сычевской операции Калининского фронта.

После вывода полка с фронта Григорий Филиппович в октябре 1942 года осваивает самолет Ил-2, а 13 марта 1943 года его назначают на должность заместителя командира авиаэскадрильи в состав 948-го штурмового авиационного полка.

В мае 1943 года полк прибывает на фронт и входит в подчинение 308-й штурмовой авиационной дивизии 3-го штурмового авиационного корпуса.



Поисковики Татарстана. Деревня Кневицы Демянского района Новгородской области. Апрель, 2016

В это время весь корпус временно входит в оперативное подчинение 15-й воздушной армии.

Именно в это время Г.Ф. Козлова награждают орденом Красного Знамени. В наградных документах говорилось: *«...Летает в любых метеоусловиях на различных типах самолетов, с общим налетом 850 часов, из них на Ил-2 40 часов...».*

С лета 1943 года участвует в боях на Брянском фронте, где в ноябре командование награждает его вторым орденом Красного Знамени. В это время Г.Ф. Козлов уже в должности командира авиационной эскадрильи.

Летом 1944 года 3-й ШАК перебрасывают в подчинение 1-й воздушной армии 3-го Белорусского фронта. Идет наступление в Белоруссии и Прибалтике.

В наградном материале к ордену Александра Невского, которым помощник командира по воздушно-стрелковой службе 948-го ШАП капитан Г.Ф. Козлов был награжден в августе 1944 года, говорится: *«...За период с января месяца 1944 года им подготовлено 25 воздушных стрелков, из них 5 человек из числа стрелков авиавооружения. За это время воздушные стрелки и летчики в воздушных боях сбили 12 самолетов истребителей противника.*

5 августа 1944 года группа 8-и Ил-2 с ведущим капитаном Козловым в районе Волковышки провела воздушный бой с вражеской группой бомбардировщиков Ю-87 в количестве 9-и самолетов, под прикрытием 6-и истребителей типа ФВ-190 и Ме-109. В воздушном бою группой сбито 3 бомбардировщика Ю-87, 1 ФВ-190 и 1 Ме-109. Лично капитан Козлов в этом бою сбил 1 Ю-87, его стрелок старшина Радченко также сбил истребитель противника ФВ-190...».

В 1945 году 3-й ШАК входит в подчинение 2-й ВА 1-го Украинского фронта. В это время майор Г.Ф. Козлов в должности заместителя командира, инспекто-

ра-летчика по технике пилотирования и теории полетов 135-го штурмового авиационного Витебского дважды Краснознаменного полка (308-я ШАД). 6 мая 1945 года командование полка и дивизии представляет его к званию Героя Советского Союза.

В наградных документах говорится: «...майор Козлов принял непосредственное участие в качестве ведущего групп и эшелонов самолетов Ил-2, при освобождении городов: Орел, Карачев, Брянск, Унечи, Почеп. Он дрался за освобождение городов: Орша, Городок, Витебск, Борисов, Минск, Молодечно, Каунас и Вильнюс. Участвовал в прорыве сильно укрепленной и глубоко эшелонированной линии обороны немцев на Рижском направлении. Он уничтожал минскую группировку немцев. Боролся за расширение Сандомирского плацдарма на 1-м Украинском фронте и бил врагов за освобождение города Краков, промышленного района и крупного узла сопротивления противника Глейвиц – Котовице – Сосновице...

За личный героизм, проявленный при выполнении 103 заданий командования в простых и сложных метеоусловиях, за мастерство вождения групп самолетов в бой, умелое управление ими по радио, за хорошее воспитание подчиненного личного состава – майор Козлов достоин присвоения звания Герой Советского Союза».

Указ Президиума Верховного Совета СССР был подписан 27 июня 1945 года. В это время Г.Ф. Козлов продолжал проходить службу в составе своего полка, который входил в Центральную группу войск, дислоцирующуюся в Германии.

В 1954 году оканчивает курсы усовершенствования офицерского состава. В июне 1957 года Г.Ф. Козлов в звании полковника увольняется в запас. Все эти годы проживал в Ленинграде и умер 10 октября 1984 года. Похоронен в городе Санкт-Петербурге на Киневееском кладбище.

В годы войны Григорий Федорович воевал в составе Северного, Северо-Западного, Западного, Калининского, Брянского, 3-го Белорусского, 1-го и 2-го Прибалтийских, 1-го Украинского фронтов.

За все время службы и войны был награжден орденами Красной Звезды (19.01.1940, 19.11.1951), Красного Знамени (18.07.1943, 07.11.1943), Александра Невского (09.08.1944), медалями «За боевые заслуги» (03.11.1944), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (09.05.1945), «За освобождение Праги» (09.06.1945), «За взятие Берлина» (09.06.1945), Герой Советского Союза (с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда», 27.06.1945).

Судьба штурмана лейтенанта Григория Прокофьевича Кобки сложилась совсем по-другому. Он тоже остался жив, но его парашют унесло в сторону немецких позиций, и он попал в плен. Прошел все круги ада и спустя три года вернулся из плена.



• Родился Григорий Прокофьевич КОБКА 4 февраля 1919 года в селе Песчаное Мелитопольского уезда Таврической губернии (в годы войны – Запорожская область Украинской ССР). С 1926 по 1933 год учился в школе-семилетке в городе Запорожье Днепропетровской области. В 1934-м окончил фабрично-заводское училище «Запорожстали им. Сталина». С 1934 по 1936 год учился и окончил двухгодичную авиашколу при Запорожском аэроклубе (без отрыва от производства). В это время Григорий работал строгальщиком на Ремонтном заводе металлокомбината «Запорожстали» и в механической мастерской Днепровского магниевого завода. Почти весь 1937 год был курсантом Автокомбината в селе Хортица (г.Запорожье), где окончил курсы автомехаников. До призыва в армию был бригадиром слесарей и механиком на Днепровском магниевом заводе.

Кадровый военный с 17 сентября 1938 года. Поступил курсантом Харьковского военного авиационного училища (Харьковский ВО).

Вступил в партию ВКП(б) в апреле 1938 года. Его жена, Анастасия Гордеевна Кобка, проживала по адресу: Ставропольский край, г. Пятигорск, станица Горячеводская, ул. Советская, д.73.

В немецких документах указано, что в плен Григорий Прокофьевич попал 5 июня 1942 года в районе города Старая Русса. Ему присвоили номер военнопленного – 1846 и отправили в лагерь (шталлаг

Люфтваффе 2) для летно-подъемного состава ВВС КА, который находился в оккупированной Польше, в округе Лицманштадт (город Лодзь), куда он прибыл 2 марта 1943 года. 8 апреля 1943 года он был переведен в шталаг III-D, который находился в Берлине. Освобожден из плена в 1945 году.

В год 40-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов (6 апреля 1985 года) Г.П. Кобка был награжден орденом Отечественной войны I степени. В это время он вместе с семьей проживал в городе Киеве Украинской ССР.

Трагичнее других сложилась судьба воздушного стрелка-радиста младшего сержанта Николая Васильевича Ястребова. Возможно, он был убит уже в воздухе. Ведь летчик Козлов, как мы уже писали выше, видел в воздухе только один купол парашюта, и это был, как выяснилось, штурман Кобка.



• Родился Николай Васильевич ЯСТРЕБОВ в 1921 году в Кадниковском уезде Вологодской губернии (в годы войны – Ильинский с/с Харовского района Вологодской обл.). В архивных документах указано, что его отец, Василий Парфенович Ястребов, проживал в то время по адресу: г.Иваново, 1-й Рабочий поселок, ул. Красная Заря, барак 1, кв.11.

В Красную Армию Н.В. Ястребов был призван Харовским РВК в 1940 году. Участие в боях Отечественной войны начал в составе 260-го БАП на Северо-Западном фронте, где с 10 сентября по 29 октября 1941 года совершил 12 боевых вылетов на самолете Пе-2. В октябре 1941 года был переведен на должность воздушного стрелка-радиста в состав 514-го БАП, где 22 апреля 1942 года командованием полка был представлен к медали «За отвагу». Но приказом по войскам Северо-Западного фронта от 15 мая 1942 года был награжден медалью «За боевые заслуги». В наградных документах говорилось: «За период Отечественной войны показал себя подлинным патриотом Социалистической Родины. Материальную часть авиавооружения и радиостанции на самолете Пе-2 знает хорошо и содержит в постоянной боевой готовности. Летал на бомбометание и разведку, постоянно обеспечивает надежной радиосвязью экипаж с землей. Хорошо ориентируется в сложной обстановке. Среди личного состава пользуется деловым авторитетом, как опытный стрелок-радист...».

К сожалению, данную медаль Николай Васильевич получить так и не успел... Не вернулся с боевого задания. Это подтверждается записью, сделанной работниками отдела кадров Северо-Западного фронта прямо на приказе о награждении.

Вот так неожиданно нам удалось выяснить судьбу еще троих членов экипажа самолета Пе-2, на месте падения которого мы смогли немного поработать в апреле 2016 года. Это подтверждает, что впереди нас ждет еще много архивно-исследовательской работы, и в том числе с документами противника, ведь они становятся с каждым годом все доступнее.

В августе 2022 года от наших друзей из поискового отряда «Березка» пришли хорошие вести. Один из бойцов отряда, Анатолий Трофимов, при очередном обследовании места падения самолета обнаружил останки воздушного стрелка-радиста Николая Ястребова. На это указывал полный комплект парашютных пряжек и карабинов, с вытяжным кольцом и остатками летного шлема. Из личных вещей погибшего удалось обнаружить лишь расческу. Кроме этого, среди обломков самолета удалось найти несколько дублированных номеров самолета – 29/02.

22 июня 2023 года останки погибшего воздушного стрелка-радиста самолета младшего сержанта Николая Васильевича Ястребова были торжественно захоронены на воинском мемориале в п. Кневицы Демянского района Новгородской области. Несколько недель спустя в городе Иваново удалось разыскать родных погибшего героя. Теперь они смогли узнать о судьбе родного человека.

А напоминанием об этом экипаже служит найденная нами на месте падения часть штурвала самолета Пе-2, которая сейчас находится в музее Региональной общественной молодежной организации «Объединение «Отечество» Республики Татарстан в городе Казани.

Огромную помощь в архивно-исследовательской работе по установлению судеб членов экипажа Пе-2 оказал Евгений Николаевич Агафонов – руководитель поискового отряда «Небо Родины» (г.Владимир), за что инициативная группа проекта «Крылья Татарстана» искренне его благодарит.



Элементы парашютной системы воздушного стрелка-радиста Ястребова Н.В., найденные в августе 2022 года



Листая страницы первой книги: болото Сучан

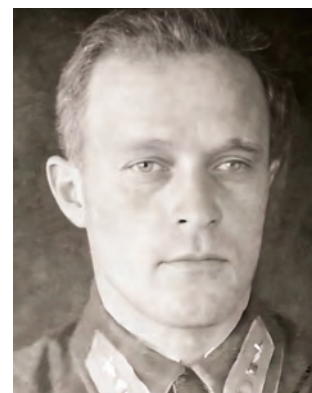
В первой книге мы рассказывали о работе в январе 2018 года на месте падения самолета Пе-2, найденного новгородскими поисковиками на болоте Сучан в Парфинском районе. Напомним, работа проводилась совместно с отрядом «Новгородская кадетская рота» поисковой экспедиции «Долина» (руководитель – Анатолий Константинович Иевлев).

Тогда удалось обнаружить заводские номера самолета и моторов, по которым смогли установить, что данный самолет был из состава 72-го отдельного разведывательного авиаполка 6-й ВА и погиб при выполнении боевого задания 28 августа 1943 года. В экипаж самолета входили: командир полка, Герой Советского Союза (Указ Верховного Совета СССР от 28.09.1943 г.) подполковник Иван Дмитриевич Завражнов, штурман полка майор Дмитрий Илларионович Симончук, которые погибли вместе с самолетом. Как стало известно из архивных документов, из горящего самолета успел выпрыгнуть с парашютом начальник связи авиаэскадрильи младший лейтенант Георгий Илларионович Рождественский, который в этом вылете исполнял обязанности флагманского воздушного стрелка-радиста.

Тела подполковника Завражного и майора Симончука были похоронены однополчанами 30 августа 1943 года на аэродроме Макарово Бологовского района Калининской (ныне Тверской) области, где



Завражнов И.Д.



Симончук Д.И.

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, был награжден семью боевыми орденами. В 2019 году удалось разыскать родных Георгия Илларионовича, которые проживают в селе Алексеевское Республики Татарстан. Они передали нам много документов и фотографий из семейного архива. 30 марта 2019 года в Парке Победы города Казани в рамках торжественного открытия республиканской Вахты Памяти дочери Георгия Илларионовича Рождественского – Татьяне Георгиевна Гайсиной – поисковики передали на вечное хранение в семью планшет с фотографиями и фрагментами самолета, на котором летал ее отец. На эту церемонию Татьяна Георгиевна приехала вместе с сыновьями и внуками – уже правнуками Г.И. Рождественского.

Мы планировали провести дополнительную экспедицию на место падения самолета в 2019-м, но поехать удалось только в конце 2021 года, с 18 по 21 октября. В сводной поисковой экспедиции принимали участие отряды: «Разведка», «Книга Памяти», «Поисковая тропа», «Бентос» (г. Казань), «Татнефть-Поиск» (г. Альметьевск), татарстанское отделение Оренбургского казачьего общества «Станица Альметьевская», «Вологодский поисковый отряд» (г. Вологда), «Вымпел» ПО «Крымский рубеж» (г. Алушта).

Этот выезд был второй частью большой осенней экспедиции 2021 года в рамках проекта «Крылья Татарстана». В первой части мы работали в Республике Карелия на месте падения другого самолета Пе-2. Завершив работу в Карелии, мы выехали в Новгородскую область.

В районе поселка Пола мы были около 6 утра, чуть светало. День обещал быть солнечным, и уже немного подмораживало. Подождав растянувшуюся по трассе колонну наших машин, все вместе по-



Руслан Мирошник (п/о «Вымпел»). Октябрь, 2021



Рожdestвенский Г.И.

вернули с асфальта на грунтовую дорогу, идущую в сторону урочища Большие Дубовицы. Выбрав хорошую поляну на повороте на болото, мы расставили машины и стали разбивать полевой лагерь: установили две утепленные палатки с печками, хозяйственный шатер, натянули тент. Заготовили впрок дрова, хорошо, рядом было много поваленного сухостоя. А дрова в дальнейшем оченьгодились, так как возвращались мы с болота мокрые и замерзшие. Почти каждый день шел дождь или мокрый снег. Ограничивал время нашей работы и короткий световой день: октябрьские дни коротки, темнело в половине шестого.

На этот раз экспедиция была оснащена основательнее, чем в январе 2018 года. Мы имели в распоряжении два вездехода «Арго» на гусеничном ходу, которые обеспечивали заброску к месту работы всего необходимого имущества и личного состава. Кроме этого, мы привезли с собой насосную станцию (шламовую помпу), которая предназначена для перекачки воды с высокой концентрацией других примесей (торфа, грязи, глины). Но перед тем, как приступать к выкачиванию болотной жижи насосом, приходилось активно поработать лопатами и ведрами, освобождая от моховой подушки поверхность воронки. В этот раз основная тяжесть работы с помпой (очистка постоянно забивающегося различным болотным мусором – ветками, сгустками мха и торфа

и мелкими обломками, который так и норовил попасть в сопло насоса) пришлось на Николая Иванова (п/о «Разведка») и Руслана Мирошника (п/о «Вымпел»). Одетые в болотные костюмы они в течение всего рабочего дня находились по пояс, а иногда по грудь в болоте, постоянно очищая всасывающий шланг насоса от грязи.

Надо отметить, что вечером в лагере нас, уставших и продрогших, всегда ждал горячий чай и вкусный ужин. Ведь за тыловое обеспечение отвечал Вячеслав Михайлович Тютюнников – представитель «Вологодского поискового отряда».

Выкачивая болотную жижу насосом и одновременно убирая ведрами более плотную грязь, мы постепенно приближались ко дну воронки, общий диаметр которой неумолимо расширялся. По всему периметру постоянно попадались различные фрагменты и обломки самолета и навесных агрегатов моторов. Удалось также найти несколько авиационных приборов из кабины летчика.

На четвертые сутки нашей работы мы добрались до дна воронки. И тут выяснилось, что моторов в воронке нет. Судя по всему, их вытащили еще в военные годы, когда на месте падения самолета работала эвакуационная команда из состава 72-го ОРАП. Извлеченные из болота фрагменты сейчас используются в реставрации самолета в рамках проекта «Крылья Татарстана».

Назовем имена участников сводной экспедиции: Александр Коноплев, Николай Иванов, Олег Арбузов, Илья Прокофьев, Андрей Сироштан, Даниил Хайбулов, Виктор «Вилли» Тумашев, Владимир и Артур Котенковы, Инсаф Салихов, Вячеслав Тютюнников, Альберт Мунихов, Ринат Хайбунасов, Валентин Шульц, Владимир Байдунов и Руслан Мирошник.



Поисковики Татарстана, участники экспедиции на болоте Сучан. Октябрь, 2021



Листая страницы первой книги: деревня Сеньково

Как чудно порой складывается мозаика событий в поисковой работе разных отрядов и разных людей. В первой книге, в главе о февральской экспедиции 2018 года, мы писали, как в один из дней мы с Сергеем Константиновичем Калининым и Геннадием Владимировичем Корольковым побывали в гостях у матери Михаила Романова (бывший командир отряда «Рубеж», г. Пустошка; ушел из жизни в 2013-м). Для нашего проекта мы забрали фрагмент хвоста «пешки», поднятой отрядом М.Романова. Сергей Калинин тогда предположил, что он от самолета, который они вместе с Михаилом копали у деревни Третьяково. Но оставались сомнения, так как Сергей не мог точно вспомнить, где нашли самолет.

Продолжилась эта история на следующий год. В августе 2019-го татарстанские поисковики возвращались из экспедиции, которая проводилась в Гродненской области Республики Беларусь. Мы с Ириной Геннадьевной Ионенковой заехали на несколько дней на Вахту, которая в эти дни начиналась в Невельском районе Псковской области, где организаторами выступали Псковское объединение «След Пантеры» (руководитель – Геннадий Владимирович Корольков) и невеличкий отряд «Гвоздика» (руководитель – Владимир Иванович Михайлов, сын Ивана Петровича Михайлова, ушедшего из жизни в 2018 году). Кстати, из Татарстана в составе невеличкого отряда уже не первый год работает Рузаль Масхудович Хабибуллин, один из представителей инициативной группы проекта «Крылья Татарстана». Поисковики работали в местах, где погибли воины 3-й Ударной армии Калининского фронта, когда освобождали невеличкую землю в период осени 1943 года и начала 1944 года.

Мы несколько вечеров читали лекции для начинающих поисковиков в рамках Всероссийской школы поисковика «Поисковый фронт». Данный



Работы на месте падения самолета в 2009 году

проект реализуется РОМО «Объединение «Отечество» РТ с 2015 года. Тема одной из моих лекций – организация работы на местах падений самолетов и установление имен летчиков. На лекции присутствовали представители старшего поколения псковских поисковиков, которые не первый год занимаются авиапоиском. Нам было интересно и взаимопользовно пообщаться на авиационные темы. После лекции подошел Владимир Михайлов и сказал, что на днях им должны показать, где в годы Великой Отечественной упал самолет. По предварительной информации, это бомбардировщик Пе-2, который потерпел катастрофу в начале 1943 года. Но так как мы уже на следующий день уезжали домой, то договорились, что ребята будут сообщать подробности о ходе работ.

Выйти на место, где упал самолет, псковские коллеги смогли только в январе 2020 года. Зима в тот год выдалась не снежная и не морозная: температура редко опускалась ниже 10 градусов, снега почти не было. Болото не промерзло. И чтобы как-то подойти к месту работы (на краю небольшого болота), поисковикам приходилось стелить гать из привезенных ими паллетов.

Посмотрев присланные невеличскими поисковиками фотографии, мне показалось место катастрофы смутно знакомым. Где-то и когда-то я уже видел такую воронку? Надо добавить, что в работах принимали участие два отряда из Невельского района – «Гвоздика» и «Патриот-60». Так вот, на фотографиях, где в объектив камеры попали лица поисковиков, я кое-кого узнал – раньше они работали с отрядом «Рубеж» под руководством Михаила Романова. Расспросив их, я выяснил, что действительно еще в 2009 году они сообща работали на этом месте, а водолаз Константин Отчаянный опускался с аквалангом в



Руководитель п/о «Гвоздика» Владимир Михайлов и руководитель ПО «След Пантеры» Геннадий Корольков

воронку. Тогда они подняли на поверхность лишь хвост самолета, на котором удалось обнаружить его заводской номер и по нему установить судьбу экипажа. А сам хвост был вывезен Михаилом Романовым к себе в Пустошку.

После этого все встало на свои места. На работе в компьютере быстро нашел нужную папку с фотографиями, документами и перепиской с Романовым в 2010 году. Смотрю на снимки... А на них запечатлена именно эта воронка. А главное, четко виден именно тот фрагмент хвоста «пешки», который находился у Миши, а сейчас используется в работе по восстановлению самолета.

Но давайте перенесемся в февраль 2010 года, так как для меня история этого экипажа началась, когда пришло первое письмо от Михаила Романова. Он сообщал: в июле 2009 года сводный отряд «Музей Боевой славы Псковской области», в состав которого вошли ребята из отрядов «Рубеж» (г.Пустошка) и «Авиатор» (г. Псков, руководитель – Константин Эдуардович Бувеч), вышел на место гибели самолета.

«...Проезжали по населенным пунктам севернее г.Невель с опросом, кто что знает о падениях самолётов и летчиков. Баба Зина из д.Иваново рассказала, что в годы войны жила вместе с родителями в д.Сенькове и была свидетелем падения самолета. Видела, как выпрыгнул летчик из горящего самолета. Приземлился за огородом на краю болота в 100 метрах от падения самолета. Немцы, ожидая, что летчик никуда не денется, спокойно наблюдали за ним на дороге. Летчик освободился от парашюта, и бросился в кусты и так ему удалось уйти от немцев.

В соседней деревне рассказали, что летчик ночью пришел в д. Миклаши. Местный житель Горчаков Петр Яковлевич передел его в гражданскую одежду, и он пошел к линии фронта, сказав на прощание, если все будет хорошо, он даст о себе знать.

Что за самолет никто не мог сказать. Нужно было готовить экспедицию на подъем фрагментов самолета. Было предположение, что упал одноместный Ил-2, сбитый ЗА противника 5 января 1943 года (данные немецкого архива).

В июле 2009 года выехали на место падения д.Сеньково Невельского района. Щупом проверили – глубина до верхнего железа 7 метров. Два дня размывали, чтобы водолаз Костя Отчаянный мог опуститься в болото и зацепить обломки самолета. В ходе таких действий удалось вытащить на поверхность хвостовую часть. И тут все поняли, что здесь упала «пешка» и в экипаже три человека.

На фюзеляже отчетливо просматривалась звезда и номер 18 в голубой окантовке. Достали валенок, думая в надежде, что кто-то из экипажа остался в самолете. Ведь видели, что выпрыгнул один летчик. Кто из троих?

В кабине стрелка-радиста останков не обнаружили. Остается летчик или штурман. При размы-

вании выплыли куски карт этой местности – возможно на глубине есть разорванная планшетка. Работать на глубине стало сложно – плывун. Вспросов много осталось после экспедиции...»

Тогда они подняли с болота хвост самолета, на котором нашли номер и установили данные по его экипажу. В течение года мы помогали Михаилу искать родных и близких членов экипажа самолета: я размещал информацию на поисковых сайтах, вел переписку и созванивался с другими участниками этого поиска. В результате удалось разыскать родных всех членов экипажа. Родные узнали судьбу близких, а нам прислали их фотографии.

К сожалению, в эти годы Михаил Романов чувствовал себя неважно, долго болел и не мог выезжать в экспедиции. А так как именно он был движимой пружиной всех начинаний поискового отряда, то после его смерти продолжить работу на этом месте катастрофы никто так и не собрался. До 2020 года...

Но до того, как мы назовем имена летчика, штурмана и воздушного стрелка-радиста самолета, давайте прочувствуем трагедию одного-единственного дня страшной войны.

Об этом боевом вылете сохранились воспоминания бывшего летчика 202-го СБАП Героя Советского Союза Николая Ивановича Гапеёнка. А на сайте «Авиаторы Второй мировой войны» Василия Харина эта история описана с дополнениями от самого Михаила Романова.

«18 января 1943 года 2-я эскадрилья 202 бап (263 бад 1 бак 3 ВА, Калининский фронт) капитана Е.А. Коняева в составе девяти самолетов Пе-2 под прикрытием пятерки истребителей Як-7 взлетела для нанесения бомбового удара по резервам противника в районе деревни Лешково. При подходе к району цели оказалось, что он закрыт облаками. Командир эскадрильи решил наносить удар по запасной цели – железнодорожной станции Чернозем.



Работы на месте падения самолета в 2020 году



При подходе к станции в боевом порядке «клин звеньев» истребители прикрытия были связаны боем шестеркой истребителей *He-113*. Вскоре подошла другая группа в составе шести *He-113* и перешла в атаку на девятку *Пе-2*. Воздушный бой состоялся в районе озера Большой Иван под городом Невель Псковской области.

В результате воздушного боя было сбито два *He-113*, один из них истребителями, а другой штурманом Т.М.Шаповаловым.

Из девяти самолетов *Пе-2* не вернулись с боевого задания шесть. Их экипажи:

- заместитель командира эскадрильи лейтенант М.В.Орлов, штурман лейтенант П.Г.Слободян, стрелок-радист сержант С.И.Филончик. Самолет *Пе-2* лейтенанта Орлова (заводской номер 6/115) обнаружен и идентифицирован на глубине 6 м в озере Большой Иван. Со слов местных жителей штурман и стрелок выпрыгнули из самолета и были взяты в плен, а летчик упал в озеро вместе с самолетом;

- пилот старший сержант П.А.Теплицев, штурман старший сержант А.И.Головлев, стрелок-радист сержант С.Е.Вилков;

- пилот лейтенант Б.С.Кардапольцев, штурман младший лейтенант А.К.Бондаренко, стрелок-радист сержант А.И.Кожбаков. Их самолет *Пе-2* (заводской номер 3/104, хвостовой номер 15) упал в озеро Каратай у деревни Сереброво Невельского района Псковской области. Летчики покинули горящий самолет с парашютами и приземлились на лед озера Каратай. Один из членов экипажа был мертв. Оставшихся двоих противник попытался взять в плен. Летчики отстреливались, а потом оба застрелились. Видя такую стойкость духа, немцы похоронили летчиков на гражданском кладбище с отданием воинских почестей;

- командир звена лейтенант А.В.Шемякин, штурман звена лейтенант Н.Г.Приходько, стрелок-радист старший сержант В.Ф.Павлов;

- пилот старший сержант А.П.Созинов, штурман лейтенант Т.М.Шаповалов, стрелок-радист сержант В.К.Калиниченко. Их самолет *Пе-2* (заводской номер 19/104, хвостовой номер 18) упал в болото у деревни Сеньково южнее озера Большой Иван. По рассказам жителей д. Сеньково, один из летчиков приземлился в деревне и ему удалось убежать от немцев. После войны он приезжал на место падения самолета. В 2009 году из болота с глубины 8 м поднята хвостовая часть самолета. В кабине стрелка останков не обнаружено, кабины штурмана и пилота пока не подняты и не обследованы;

- пилот старший сержант В.В.Чиров, штурман младший лейтенант В.Т.Гаевский, стрелок-радист сержант Ф.И.Михеев.

Это была самая тяжелая потеря для полка. Известно, что два горящих самолета тянулись к своей территории, а о других четырех известий не поступало. Ни один из сбитых самолетов, ни один из

членов экипажей, погибших на Калининском фронте при выполнении данного задания, не был найден живым или мертвым, все пропали бесследно».

Как видно из этого материала поисковой группой были выявлены судьбы экипажей трех самолетов, не вернувшихся 18 января 1943 года. В состав экипажа, найденного у деревни Сеньково самолета, входили: летчик Созинов Аркадий Петрович, штурман Шаповалов Трофим Маркович, воздушный стрелок-радист Калиниченко Виктор Кондратьевич.

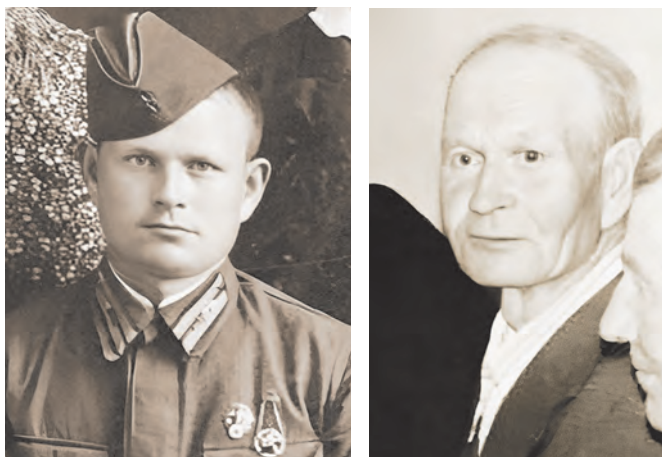
Таким образом, выяснилось, что в январе 2020-го поисковики невелиских отрядов начали работу на самолете, который был обнаружен в 2009 году.

Как говорилось выше, у старожилов про этот самолет ходила легенда, что один из летчиков выпрыгнул с парашютом и ночью пришел в деревню. Так как территория еще была оккупирована немцами, ему дали гражданскую одежду, и он ушел к линии фронта. Кто-то рассказал, что после войны этот летчик, якобы, приезжал в деревню и благодарил своих спасителей. Вот такая легенда...

В результате проведенных розыскных мероприятий в 2010 году удалось найти родных всех троих членов экипажа. Оказалось, что воздушный стрелок-радист самолета Виктор Калиниченко остался в живых. По рассказам родных и из архивных документов нам удалось проследить его военную судьбу.

- Родился Виктор Кондратьевич КАЛИНИЧЕНКО (в некоторых документах – Колиниченко) в 1919 году (есть в документах – 1916 или 1918) в селе Бовкун Таращанского уезда Киевской губернии (в годы войны – Таращанский район, в настоящее время – Белоцерковский район Киевской области Украины). В Красную Армию был призван в 1939 году. Завершив учебу в школе младших авиационных специалистов, был направлен в состав 202-го скоростного бомбардировочного авиаполка (41 САД ЛенВО), который дислоцировался перед войной на аэродромах Каскаловка и Керстово под городом Кингисеппом Ленинградской области.

В книге воспоминаний бывшего летчика полка, Героя Советского Союза Николая Ивановича Гапеева описывается один из боевых вылетов 1941 года, участником которого был Виктор Калиниченко: «18.07.1941 года экипаж СБ из 202 сбав (41 ад) мл. лейтенанта Виктора Федоровича Бердникова выполнял воздушную разведку аэродрома Выскатка. В районе аэродрома самолет разведчика был атакован парой *Vf-109*. Завязался воздушный бой, в котором стрелок-радист сержант В.К.Калиниченко и штурман лейтенант Иван Яковлевич Чернышов сбили один *Vf-109*. Другой «Мессершмитт» после неудачной атаки вышел из боя. Самолет СБ, имея ряд пробоин, оставался управляемым, и пилот Бердников довел подбитый самолет до аэродрома базирования Сумск и благополучно произвел посадку. Боевое задание было выполнено, а экипаж был представлен к правительственной награде...».



Виктор Кондратьевич Калиниченко.
В годы войны и в послевоенное время

К сожалению, представления к награждению не были реализованы. В сентябре 1941 года 202-й СБАП выбыл с Ленинградского фронта на переформирование в состав 18-го ЗАП, где личный состав полка стали готовить к полетам на самолетах Пе-2. В августе 1942 года маршевый 202-й авиаполк проходил курс переформирования на базе 9-го ЗАП (г. Казань). С сентября по октябрь 1942 года полк находился в подчинении 285-й БАД на аэродроме Третьяково (Московская обл.) и занимался учебно-боевой подготовкой. 11 октября 1942 года был включен в состав 263-й БАД и 22 октября перебазировался на аэродром Большое Ильино 3-й ВА Калининского фронта.

По словам старшего сына Виктора Кондратьевича, которого разыскивали поисковики, отец рассказывал, что во время боевого вылета 18 января 1943 года, когда сбили их самолет, он выпрыгнул с парашютом и убежал от немцев. При этом повредил руку, получил ранение. Его прятали местные жители, а затем он перешел линию фронта и вернулся к своим.

После выписки из лазарета В.К. Калиниченко направили не в авиацию, а в пехоту, в состав 1122-го стрелкового полка 334-й стрелковой дивизии Калининского фронта. Приказом командира 334-й СД от 3 сентября 1943 года Виктор Кондратьевич был награжден медалью «За боевые заслуги». В наградном листе говорилось: «...снайпер 3-го стрелкового батальона 1122 СП сержант т. Калиниченко до ранения был хорошим воздушным стрелком. Придя в стрелковое подразделение стал отличным стрелком-снайпером. В период с июня месяца 1943 года уничтожил из своей винтовки 20 фашистов и за это же время подготовил 3-х молодых охотников».

В 1944 году В.К. Калиниченко вернулся в авиацию на должность воздушного стрелка самолета Ту-2 в состав 12-го БАП (334-я БАД 6-й БАК 16-я ВА).

7 апреля 1945 года командир 12-го БАП гвардии майор Ванифатий Алексеевич Кожевников представил Виктора Калиниченко к награждению орденом Богдана Хмельницкого III степени.

В наградном материале говорилось: «тов. Калиниченко участвуя в Отечественной войне совершил 81 успешно-выполненный боевой вылет на уничтожение живой силы и техники противника... (...)

Участник воздушного боя 22 марта 1945 года в группе 4 Ту-2 против 18 Ме-109, при этом сбили в групповом бою 4 Ме-109.

В этом бою при атаке истребителей противника Ме-109 самолет, где воздушным стрелком был старший сержант Калиниченко был подожжен.

Тов. Калиниченко был тяжело ранен в левую руку с раздроблением плечевой кости. Когда невозможно уже было продолжать полет, так как самолет сильно горел, летчик Кашеев дал команду всему экипажу прыгать. Старший сержант Калиниченко, находясь в тяжелом состоянии с одной действующей рукой, преодолевая боль, выбросился из самолета. После приземления был подобран на передовой санитарями и направлен в военный госпиталь, где оказали ему медпомощь и ампутировали левую руку...».

Приказом командующего 16-й воздушной армией от 30 апреля 1945 года В.К. Калиниченко был награжден орденом Красного Знамени.

После госпиталя и демобилизации Виктор Кондратьевич вернулся в Таращанский район. Проживал в селе Лукьяновка. У него было два сына и дочь. Скончался в 1991 году, похоронен у себя на родине.

После войны к двум наградам добавились еще две: в 1945 году медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», а в год 40-летия Победы (1985 г.) орден Отечественной войны I степени.

По рассказам Михаила Романова в 2010 году, некоторые жители Сеньково вспоминали, что после освобождения данной территории от спасшегося летчика (которому в деревне помогли, переодели в гражданскую одежду) пришло письмо, как он перешел линию фронта; а в 1981-1982 годах летчик сам приезжал на машине вместе с сыном, и все ходили на место падения самолета.

Но эти воспоминания деревенских интересно пересеклись и с судьбой командира экипажа этого самолета – летчика старшего сержанта Аркадия Петровича Созинова.

Мы уже сказали выше: его родных также удалось найти. Из переписки с ними мы узнали, что племянница Аркадия Созинова – Римма Леонидовна Созинова (1941 г.р.) – помнит, что ее матери (сестре Аркадия) приходило письмо от жителей деревни, у которых скрывался летчик Созинов. В письме говорилось, что они переодели его в гражданскую одежду и он ушел к своим. А дальше следы теряются. Домой он не вернулся. Было и второе письмо, но что было в нем она не помнит. В семье хранится фотография Аркадия, на обороте которой сделана запись (стилистика сохранена. – Авт.): «Братан. Аркадий Петрович. Деревня Созиново. Погиб во время Оте-



чественной войны. Был военным летчиком. Его сбили самолет. Спасся с парашютом. А затем попал в деревню, окруженные все места были немцами. И пошел сам, ему в деревне дали одежду простую, и больше не вернулся. Судьба неизвестна.

Еще в 2010 году Михаил Романов предположил, что возможно спаслись два члена экипажа, но вышли в разные деревни, а оттуда ушли к линии фронта.

Но...!! также может быть, что письмо родным Созинова отправил стрелок-радист самолета Виктор Калиниченко, который на самом деле спасся с парашютом. А в памяти родных Созинова рассказ Калиниченко о спасении, вполне возможно, позднее трансформировался в историю спасения их родного человека...

- Родился Аркадий Петрович СОЗИНОВ в 1918 году



(по другим сведениям, в 1917) на станции Шабалино Котельничского уезда Вятской губернии (сейчас Шабалинский район Кировской обл.). Мать Анастасия Евстигнеевна работала в совхозе «Динамовец». Кадровый, в Красную Армию был мобилизован Шабалинским РВК.

- Штурман лейтенант Трофим Маркович ШАПОВАЛОВ был самым старшим по возрасту в составе экипажа самолета.



Родился он 23 июля 1913 года в городе Златополь Чигиринского уезда Киевской губернии (в годы войны – Кировоградская область УССР, в настоящее время территория присоединена к г. Новомиргород Кировоградской области). До войны семья проживала на улице Петровского, д.7.

Учился в зоотехникуме и затем работал по специальности. В Красную Армию призван 10 октября 1937 года. Стал курсантом полковой школы войсковой части № 6167. С 25 ноября 1938 года курсант ХВАУ. В августе 1940 года окончил Харьковское военное авиаучилище, и направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 163-го резервного авиаполка на должность младшего летчика-наблюдателя. При формировании 202-го скоростного бомбардировочного авиаполка (ЛенВО) направлен на должность стрелка-бомбардира в его состав. На 20 июля 1942 года занимал должность начальника химический

службы 202-го БАП. По всем учетным документам значится пропавшим без вести 18 января 1943 года. Но в 1950 году в соответствии с отношением Кировоградского облвоенкомата в учетные документы были внесены изменения, в которых указывалось: «Прошу Вашего распоряжения внести в приказ ГУК ВС № 01086-48 года, об исключении из списков личного состава Советской Армии – лейтенанта Шаповалова Трофима Марковича – следующие изменения: погиб 18 января 1943 года. Похоронен г. Великие Луки. Занимаемая должность: штурман экипажа...».

На каком основании работники Кировоградского ОВК считали Т.М. Шаповалова похороненным в городе Великие Луки не указывалось, и до сих пор этот вопрос остается неясным. Для справки: от места падения самолета по прямой до города Великие Луки 43 километра. Логичнее было указать город Невель, до которого всего 10 километров. Но, к чести вышестоящей инстанции, в приказ внесли изменения, которые только касались должности и причины гибели: «Приказ Главного Управления Кадров СА от 28.09.1950 года № 0998. Внести изменение в статью 127 приказа ГУК НКО № 01086-48 года на лейтенанта Шаповалова Трофима Марковича:

Напечатано: «стрелок-бомбардир, не вернулся с боевого задания».

Следует считать: «штурман экипажа, погиб 18.01.1943 года».

Еще в 2010-м Михаилу Романову удалось сделать выписки из личного дела Трофима Шаповалова, которое хранится в Центральном архиве Министерства обороны РФ. А точнее, переписать собственноручную автобиографию Трофима Марковича (стиль написания сохранен):

«Родился 1913 года 23 июля в местечке Златополь, Златопольского района Киевской области, в семье батрака по профессии – колесник. Национальность русская. Общее образование 10 классов. Специальное – зоотехнический зоотехникум.

С 1930 года по 1932 год учился на курсах зоотехникума в Киеве, окончил в мае 1932 года. С 1932 по октябрь 1933 работал в совхозе им. Карла Либкнехта, Богодуховского района. В 1933 году был послан Харьковским Укр.молоко трестом в Липковатовский зоотехникум Н-Водолазского района и окончил в мае 1937 года.

Окончил полковую школу конноартиллерийского полка (п. Н.Волынск Киевской области) в 1938 году.

С 1938 по 1939 г. октябрь учусь в авиаучилище город Харьков.

Работал с 1933 года в совхозе им. Карла Либкнехта Богодуховского района и в 1933 году был послан Харьковским Укр.молоко трестом на прорыв в совхоз им. ХТЗ ст.Борьки Змиевского района.

После окончания техникума в 1937 году был послан Наркоматом совхозов, в Азово-Черноморский край на прорыв в совхоз «Обливский совхоз» № 18 Чернышевского района Ростовской области.

Член ВЛКСМ с 1934 года № 8186459, принят комитетом ВЛКСМ Липковатского зоотехникума. Комсомольскую работу выполнял на курсах в г. Киев 1932 году, секретарем ячейки ВЛКСМ. С 1933 года по 1937 год в Липковатском техникуме был старостой группы до поступления в училище. Взысканий не имел, и сейчас. От линии партии не отклонялся, не осужден. В РККА призван в порядке законной повинности в 1937 году в Ростовской области Морозовским райвоенкоматом.

Отец Шаповалов Марк Федорович, год рождения не помню.

Мать Соловьева Варвара Артемовна, год рождения не помню.

Место рождение родителей: родились на Украине, тут же и проживают до настоящего времени. По национальности русские. До революции отец батрак по найму, земли имел 1/4 десятины. После революции работал по найму до коллективизации. Сейчас в колхозе.

Жили в м. Златополе Киевской области.

Отец в революции не участвовал, был в это время на фронте. Отец служил в царской армии. С конца 1913 года рядовым солдатом до 1916 года. В Красной Армии отец не служил, в армии белых и интервентов не служил. Отец был в плену в Австрии с 1914 года по осень 1916 года. Был взят немецкими войсками во время сражения царской армии с немецкой. Немцы разбили соединение и оставшихся в живых (в том числе и отец) 40 человек были взяты в плен. Освобожден снова на место, за что немцы осудили, и за бегство висел 9 часов и 45 горячих. Летом 1916 года был удачный его поход пеший с Австрии домой. Когда возвратился отец домой работал с партизанами в качестве повара, против Деникина.

К мерам воздействия Советской властью не подлежал никогда. В настоящее время работает в колхозе имени Петровского в качестве колесника.

Адрес: Киевская область м. Златополь Златопольского района ул. Петровского д.7, Шаповалову Марку Федоровичу.

Родственники:

– сестра Шаповалова Александра Марковна родилась 1908 году. Малограмотная. Не судилась, сейчас член совхоза;

– брат Шаповалов Григорий Маркович, не судился, родился в 1911 году. Был представлен к льготе по состоянию здоровья. Сейчас работает в Керчи на рыбных промыслах;

– сестра Шаповалова Раиса Марковна, родилась в 1927 году.

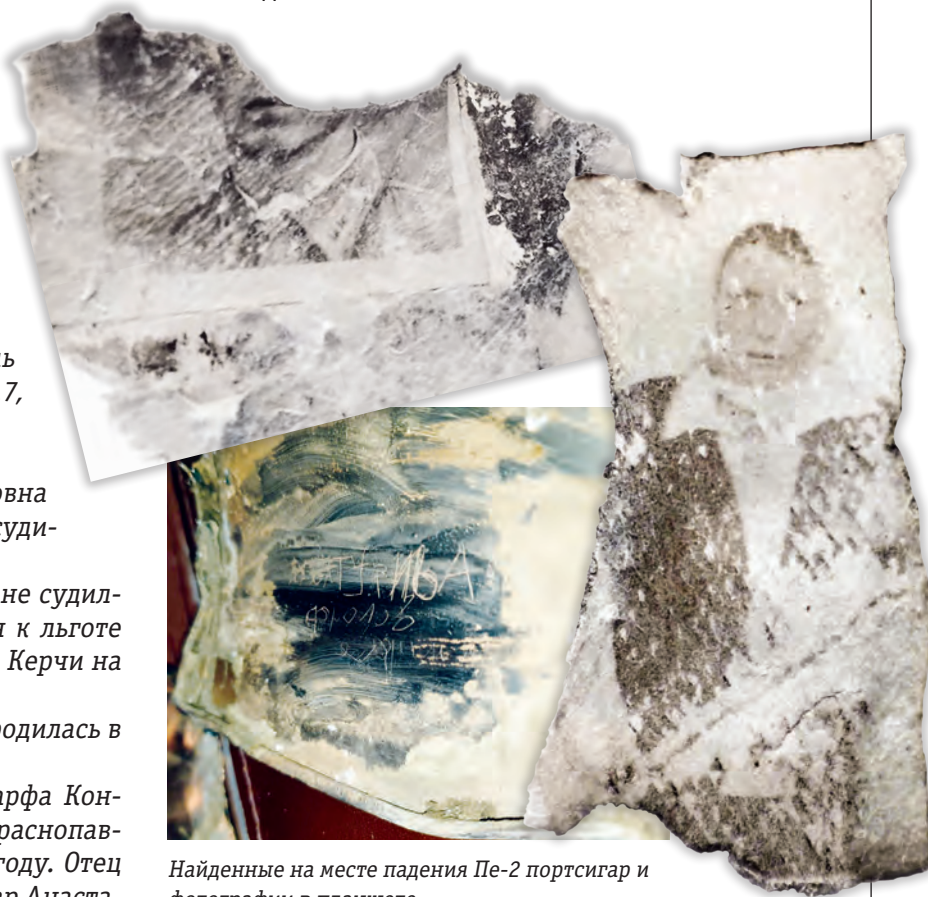
Женился в 1937 году. Жена Гайдар Марфа Константиновна, родилась в селе Яковлевка Краснопавловского с/с Харьковской области в 1919 году. Отец ее Гайдар Константин Павлович, мать Гайдар Анаста-

сия Петровна, брат ее в настоящее время в армии – Гайдар Марк Константинович. Сейчас родственники жены живут в селе Яковлевка Краснопавловского с/с Харьковской области, в колхозе «Соцсоревнования». Отец работает ветеринарным санитаром. Мать на рядовых работах, брат учится в Лозовой. А сама жена работает в буфете в Лозовой.

Других родственников не знаю, т.к. женился в техникуме и пожил с ней 10 дней и ушел в армию. 16 октября 1939 года».

К сожалению, в период 2020–2023 гг. завершить работы на месте гибели самолета до конца так и не удалось. Хотя работа была проделана огромная. Руководитель отряда «Гвоздика» Владимир Иванович Михайлов в каждом выезде погружался в гидрокостюме в болото. С помощью насосов поисковики размывали болотный ил и мох и поднимали с глубины более шести метров обломки самолета. Так были обнаружены фрагменты планшета (кого-то из членов экипажа), в котором частично сохранились обрывки технической документации и фотографии. На одном из снимков – военнослужащий ВВС в звании лейтенанта, а на другом – женщина в платке. В один из дней поисковики подняли портсигар, с выцарапанной надписью: «...Брату Ива... Фролов Ефим...». Кому принадлежал данный портсигар пока установить не удалось.

Мы надеемся, что вместе с псковскими коллегами вернемся на место гибели этого самолета на это болото под Невелем.



Найденные на месте падения Пе-2 портсигар и фотографии в планшете



Листая страницы первой книги: болото Пятницкий мох. Второй самолет

В первой книге есть рассказ, как было найдено место вынужденной посадки самолета Пе-2 из состава 140-го бомбардировочного авиаполка, которую 9 марта 1944 года совершил экипаж: летчик младший лейтенант Катунов Алексей Степанович, штурман младший лейтенант Емец Михаил Алексеевич и воздушный стрелок младший сержант Нефедов Сергей Георгиевич.

Тогда экипаж остался жив и вернулся в полк. Но спустя пять месяцев, 16 августа 1944 года, в том же составе не вернулся с боевого вылета.

Описывая судьбу штурмана самолета Михаила Алексеевича Емца, мы упоминали, что, окончив в 1942 году Харьковское военное авиационное училище стрелков-бомбардиров (находилось в эвакуации в городе Красноярске), он был направлен для прохождения службы не в авиацию, а в наземные войска. Как такое могло случиться?

Работая с архивными документами и воспоминаниями ветеранов, мы действительно часто встречаемся с такими фактами. В конце 1942 года многие выпускники авиаучилищ и школ попадали не в авиацию, по своей специальности, а направлялись для прохождения службы в строевые части артиллерии и пехоты. Дело в том, что число выпускавшихся из учебных заведений авиаспециалистов в это время было больше, чем могли собрать самолетов. В боевых частях катастрофически не хватало машин. Многие авиазаводы после их эвакуации только-только начинали наращивать объемы выпуска новых самолетов, и это происходило с большими трудностями и задержками. Еще раз повторим: в мемуарной литературе много примеров того, как отучившиеся будущие летчики, штурманы и стрелки-радисты вместо авиации попадали на фронт в другие рода войск. Конечно, в начале 1943 года многих обратно вернули в авиацию. Но не всех. Много авиаторов погибло в боях тяжелого 1942 года, так и не успев полетать.

Такие факты подтверждаются на примере истории будущего Героя Советского Союза, летчика-штурмовика Василия Александровича Томарова.

Из книги-сборника воспоминаний ветеранов ВВС «За чистое небо» (составители: Н.Ф. Минеев и М.И. Ялыгин).

«...Молодой летчик-истребитель сержант Василий Томаров на Волховский фронт прибыл в октябре 1942 года из Ейского военно-морского авиационного училища. Прошло около пяти месяцев с тех пор, как он уехал из Уфы. Там Василий в 1939 году закончил аэроклуб и остался работать инструктором. Когда началась война, просился на фронт. Не пустили. Несколько групп курсантов обучил он летному делу за



Томаров В.А.

первый год войны. Лишь с пятым выпуском, летом 1942 года, ему удалось наконец-то остаться в военно-морском авиаучилище, в которое зачислили почти всех аэроклубовцев.

И вот Василий Томаров на фронте. У штабного домика толпились летчики и о чем-то оживленно разговаривали. Василий подошел к

ним, поздоровался, немного постоял, послушал, и все созданные его воображением картины фронтовой жизни померкли, показались наивными и смешными.

– Нас тут «безлошадных», почитай, на целый полк наберется, – сказал один из летчиков.

– Новички прибывают и прибывают, – сказал второй, кивнув в сторону Томарова. – А вот о поступлении новых самолетов что-то не слышать.

Ничем не обрадовали сержанта и в отделе кадров. Ему дали направление в смешанный авиационный полк и со словами: «Устраивайтесь – там будет видно», – отпустили.

С неделю крутился Василий возле самолетов, подходил к техникам, иногда помогал им в их нелегком и хлопотливом труде. Командир эскадрильи капитан Осадчий словно бы и не замечал новичка. Да это было и понятно: самолетов не хватало даже для опытных, бывалых летчиков... (...)

Но фронтовые университеты молодому летчику пришлось продолжать не в авиации, а в пехоте.

...Шли первые дни нового, 1943 года. Волховский фронт готовился к прорыву блокады Ленинграда. Молодых летчиков-сержантов временно откомандировали в 8-ю армию. Там Томарову дали направление в 14-ю отдельную стрелковую бригаду, входившую в войска ударной группы.

В штабе бригады его определили в минометный дивизион.

– Так, значит, летчик? – переспросил Василия командир дивизиона капитан Апельков.

– Летчик, товарищ капитан.

– Не унывай, сержант. Временное это дело. Немыслимо летчиков в пехоте держать. Вот будет самолетов побольше, и заберут снова в авиацию... А пока определяю-ка я тебя к разведчикам. Это дело будет тебе, пожалуй, поближе.

Так стал Василий Томаров разведчиком минометного дивизиона.

После прорыва блокады Ленинграда он участвовал в боях за Синявинские высоты, а затем в жестоком, затяжном и кровопролитном февральско-мартовском сражении за расширение коридора в направлении на Мгу – Тосно. В апреле и мае обеспечивал «работу» знаменитой «мельницы» – так кем-то в шутку, но очень метко был назван разработанный штабом Волховского фронта план длительного артиллерийско-авиационного наступления наших войск в условиях собственной и вражеской стабильной обороны.

Минометный дивизион бригады принимал самое непосредственное и активное участие в осуществлении этого плана.

Командующий Волховским фронтом Маршал Советского Союза К. А. Мерецков впоследствии писал в своей книге «На службе народу», что в течение двух месяцев неумолимые и беспощадные жернова фронтовой мельницы перемалывали войска противника, особенно его резервы, и что пленные фашистские офицеры сообщали в то время о разброде в штабе 18-й армии, о постоянных жалобах ее полковых командиров на «бездонную мгинскую бочку».

За активное участие в операции «мельница» сержант Томаров в конце мая был награжден медалью «За боевые заслуги». Вскоре партийная организация дивизиона приняла его кандидатом в члены партии.

– Молодец! На «мельнице» хорошо поработал, – пошутил заместитель командира по политчасти лейтенант Гуров, поздравляя Василия.

Но не зря говорят, что радость и беда всегда рядом ходят. В эти дни Василий получил из дома письмо. В нем сообщалось, что в боях с фашистами погибли отец и брат. Тяжело переживал он горестную весть. Сердце его словно окаменело от горя.

Прошло несколько дней. Сержант по-прежнему ходил мрачный и неразговорчивый, что несвойственно было его веселому и общительному характеру. Поэтому, когда командир вызвал его к себе, то прежде всего сказал ему:

– Ну-ка, прибодрись, Томаров! Знаю о твоём горе, поэтому хочу тебя немного порадовать. Полу-

чен приказ немедленно откомандировать всех летчиков из наземных частей обратно в авиацию.

– Не может быть! – растерянно сказал Василий.

– Это так, сержант! – подтвердил капитан Апальков. – Я говорил, что придет время и всех летчиков вернут в авиацию? Говорил. Вот оно и пришло. Жаль отпускать: разведчик ты – что надо. Да грешно держать летчика в пехоте... Давай, орел, лети! – сказал командир на прощанье и легонько подтолкнул Томарова к выходу.

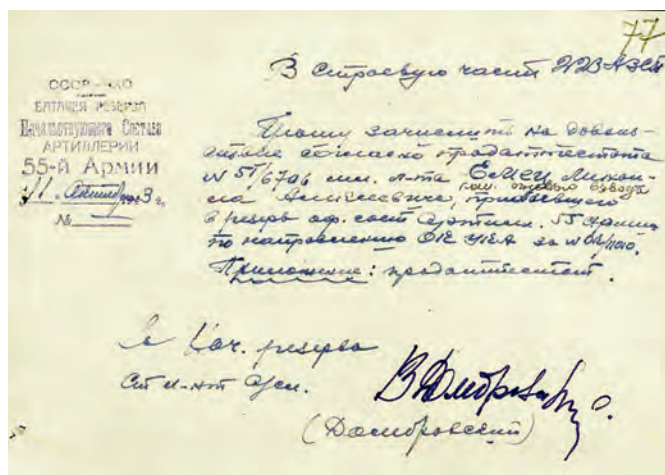
После двухмесячного переучивания на самолете Ил-2 младший лейтенант Василий Томаров вместе со своими товарищами Фроловым и Давыдовым прибыл на Волховский фронт в штаб 14-й воздушной армии. Летчиков направили в 872-й штурмовой авиаполк...».

Аналогичная история произошла и Михаилом Алексеевичем Емцом. После окончания Харьковского военного авиационного училища стрелков-бомбардиров (г. Красноярск) в конце 1942 года его вместо авиации направили в состав 799-го артиллерийского полка 268-й стрелковой дивизии Ленинградского фронта. А после присвоения воинского звания младшего лейтенанта (1 января 1943 г.) он был переведен на должность командира взвода 289-го истребительно-противотанкового артиллерийского полка Резерва главного командования. В период его службы в составе 268-й сд он принимал участие в боях по прорыву блокады Ленинграда в районе так называемого Невского пяточка.

В октябре 1943 года Михаила Алексеевича переводят в батарею резерва начальствующего состава артиллерии 55-й армии, а затем в 223-й армейский запасной стрелковый полк на должность командира огневого взвода. Обратнo в авиацию Емец бы переведен только зимой 1943 года. А в состав 140-го БАП был назначен в декабре месяце 1943 года.

16 августа 1944 года, когда экипаж самолета не вернулся с боевого задания, это был 49-й боевой вылет штурмана. Из акта расследования стали известны подробности этого последнего вылета:

«...Экипажу была поставлена задача провести разведку и фотографирование ж/д станций Йыхви, Раквере, Тапа и аэродромов Раквере и Тарту без прикрытия. Экипаж набрал над аэродромом высоту 5000 метров. Лег на курс и пошел с набором высоты, связавшись по радио с наземной рацией и приводной рацией «Стрела». В 13.30 с борта самолета была получена радиogramма, что самолет лег на боевой курс, все нормально, высота 6300 метров. В это время самолет находился в районе Чудского озера. После сигнала по радио, что все в порядке, экипаж в течение полутора часов вызывался «Стрелой», но она его не слышала, предлагала работать ключом. В эфире были слышны неразборчивые сигналы. Точные обстоятельства потери самолета неизвестны. Предположительно подбит истребителями противника...».



Направление в 223-й зсп мл.лейтенанта Емца М.А.



Листая страницы первой книги: Кобона

В этой главе первой книги шел рассказ о работах на месте падения Пе-2 из состава 125-го БАП. 23 сентября 1941 года самолет был сбит истребителями противника. Летчик лейтенант Петр Кузьмич Лобач смог выбраться с парашютом и остался в живых, а штурман младший лейтенант Константин Федорович Гнутенко и воздушный стрелок-радист младший сержант Митрофан Ефимович Костылев погибли вместе с самолетом.

С момента выхода первой книги, продолжая работу с архивными документами, у нас появились дополнительные сведения о штурмане самолета К.Ф. Гнутенко.

- Константин Федорович ГНУТЕНКО родился 10 декабря 1919 года в городе Константиновка Екатеринославской губернии (в годы войны – Сталинская обл. УССР). В 1939 году окончил 10 классов средней школы.



Гнутенко К. Ф.

Кадровый военный, в Красную Армию поступил 25 ноября 1939 года. После окончания Харьковского военного авиачулища 28 февраля 1940 года ему присвоено звание младшего лейтенанта.

Направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 125-го скоростного бомбардировочного авиаполка. В это время полк формировался на самолетах СБ и дислоцировался в городе Могилеве. В августе 1940-го полк был передан в подчинение 13-й БАП ВВС Западного Особого военного округа и передислоцирован на аэродром Бобровицы. В составе полка встретил начало Великой Отечественной войны. О боевых действиях полка в первые дни войны мы расскажем чуть позже, а сейчас давайте перенесемся в день трагического вылета, когда погиб Константин Гнутенко.

В журнале боевых действий полка за 23 сентября 1941 года записано: «Полк отдельными звеньями без прикрытия истребителей уничтожал войска, минометные и артиллерийские позиции противника в районах Красное Село, Слобода, Константиновка, Сосновка, Глазово, Слуцк... (...)»

В 15.00 звено 2 АЭ бомбило с 1900 метров автомашины на дороге Сосновка-Константиновка. Сброшено 20 ФАБ-50. При уходе от цели в районе северной окраины «Болото Обрезное» Ме-109 сбил самолет лейтенанта Лобач. Этот же истребитель сбит капитаном Ткач. Лейтенант Лобач выпрыгнул на пара-



Лобач К. Ф.

шюте. Погибли младший лейтенант Гнутенко и младший сержант Костылев».

Добавим, что буквально накануне 22 сентября 1941 года полк был переброшен на аэродром Сарожа (под Тихвином) из-за того, что предыдущий аэродром базирования Углово (под Ленинградом) стал постоянно подвергаться налетам и бомбардировкам противника. Цели

же для выполнения боевых задач остались те же – в районе Красного Села под Ленинградом.

Надо добавить, что благодаря вышедшей в печать и размещенной в сети Интернет первой книге «Крылья Татарстана. Восстановить легенду» откликнулись родственники летчика самолета П.К. Лобача, живущие в Челябинске и Москве. Вот что писала правнучка летчика Ольга Сергеевна Шкарубо (Лобач) в своем первом письме.

«...Я со своим ребенком делали исследовательскую работу для школы и искали информацию в интернете, о своем прадедушке и случайно нашли ссылку на Вашу книгу. Спасибо вам огромное!!! Я, когда читала в Вашей книге о своем прадеде, меня переполняло чувство гордости... До слез! Если честно, я даже не надеялась...».

Мы установили связь с Ольгой и благодаря ей смогли уточнить место рождения Петра Кузьмича. Напомним, что в учетно-послужной карточке, хранящейся в ЦАМО, у него указано два разных места рождения. Теперь мы можем точно сказать, что родился П.К. Лобач в селе Малая Нехвороща Полтавской губернии (в настоящее время – Новосанжарский район Полтавской области Украины).

Также в семье сохранилась летная книжка пилота, в которой подробно расписаны события страшной войны.

«Летчик лейтенант Лобач Петр Кузьмич, 1913 г.р. В Красной Армии с 1935 года.

1938 году окончил Чкаловское военное авиационное училище.

Летал на типах самолетов: У-2, Р-5, СБ, Пе-2.

22 июня 1941 года. Самолет СБ с моторами М-103. После выполнения боевого задания был подбит ЗА противника в районе Сувалки. Самолет посажен на фюзеляж, на своей территории. Летчик невредим. Штурман получил легкие ранения, стрелок-радист убит.

30 июня 1941 года. Самолет СБ с моторами М-103. При выполнении боевого задания был подбит истребителями противника в районе г. Бобруйска. Горящий самолет был посажен на своей территории на фюзеляж. Летчик и штурман невредимы. Стрелок-радист был убит в воздухе.

23 сентября 1941 года. Самолет Пе-2 с моторами М-105. При выполнении боевого задания был подожжен истребителями противника в районе Ладожского озера. Летчик получил ожоги, штурман убит, стрелок-радист пропал без вести.

27 июля 1943 года. Самолет Пе-2. При выполнении боевого задания самолет подбит ЗА противника. Горящим посажен на своей территории. Радист выпрыгнул и убится. Летчик получил ушибы, штурман невредим.

26 марта 1944 года. Самолет Пе-2. При выполнении боевого задания над целью атакован шестью истребителями противника. Загорелся правый мотор. На одном моторе произвел вынужденную посадку на живот в районе аэродрома Котлы. Летчик и радист невредимы, штурман получил тяжелое пулевое ранение.

2 апреля 1944 года. Самолет Пе-2. При выполнении боевого задания, на обратном маршруте отказал мотор. На одном моторе произвел вынужденную посадку на аэродроме Старина».

Такие уникальные документы еще раз возвращают нас к первым дням войны. Записи в них помогают приоткрыть завесу тайн и неопределенностей. И в очередной раз заставляют возвращаться к изучению и проведению дополнительной архивно-исследовательской работы. Так вышло и с документами 125-го бомбардировочного авиаполка о первом боевом дне войны, о первых сражениях.

В первой книге мы указывали, что это был один из первых бомбардировочных авиаполков на самолетах Пе-2, прибывший на помощь осажденному Ленинграду. Личный состав полка в боях под Ленинградом своим мужеством и героизмом вписал в историю войны славные страницы.

Но давайте перейдем к документам. В Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации хранятся несколько дел с документами, которые рассказывают об участии 125-го СБАП в первый день войны.

Вот например, в «Истории первого этапа боевых действий 125 сбap», говорится:

«22.06.41г. в 12.08 с лагерного аэродрома Миньков (10 км юго-западнее г. Рогачев) полк произвел первый боевой вылет на самолетах СБ в составе 27 экипажей.

В первый бой с фашистами полк повел всеми любимым командир полка майор Кобец.

Произошло это так:
21.06.41г. в 17.00 заместитель командира полка капитан Алпатов был вызван к командиру 13 БАП в Бобруйск для уточнения указаний по про-

КРАТКИЕ ДАННЫЕ

На Летчика лейтенанта Роберта Павловича Худомина
(летчика, штурмана, знания, фамилия, имя и отчество)

1. Год рождения 1913

2. С какого времени в Красной Армии 1936

3. С какого времени в ВВС Красной Армии 1935

4. Год окончания школы и какой 1938
Учебно-Воздушной Военной Академии
Ленинград

5. На каких типах самолетов летал У-8, У-9
СВ, Як-9

6. Образование общее

7. Налет по типам самолетов
(Ко дню заведения летной книжки)

№ п/п	Типы самолетов	
	Налет	
1	Днем	
2	Ночью	

№№ по порядку	Число, месяц, год	Тип самолета и мотора	Квалификация происшествия и краткое описание его	Степень повреждения экипажа	Выводность авиационной техники
1.	22.6.41	СБ-М-103.	Боевое вытеснение боевого задания, для подбиты 3-х пролетевших в в.-н-е С-В. Вали. С-м посажен на взлетную. На взлет не терпелся.	Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-
				Вот так же взлет. Штурман. Погиб.	-

№ по порядку	Число, месяц, год	Тип самолета и мотора	Квалификация происшествия и краткое описание его	Степень повреждения экипажа	Видовность прочих данных
			посадки на свой торпедотранш на французском.	был убит в бедстве	
3.	22.9.41	БС-2-Ам	При выполнении боевого задания, был падением контратакующим вражеского Ладожского озера	летчик погиб	Всплыв. Погреб. напал на восток.

Дата похода в море	Число, месяц, год	Тип самолета и мотора	Квалификация происшествия и крытое описание его	Степень повреж- дения экипажа	Вредность для протива
✓	27.7.43	№ 2.	При выполнении боевого задания сбит на подходе в море. Самолет посажен на свой территорию.	Ротный выжил и Членов	
5.	26.3.44	№ 2	При выполнении боевого задания над частью Чехословакии Шестикомандированный мотор. В результате возгорания мотора самолет на одном из аэродромов вынужденно посажен на поле Югославии Ротный	Сотник и Ротный не выжили моторов пилотов не спасены парашюти разбиты	

Летная книжка Лобача П.К.



ведению летно-тактического учения на тему «Взаимодействие бомбардировочного полка с крупным парашютным десантом, взаимодействующим с наступающей армией». О полученном задании капитан Алпатов доложил командиру полка майору Кобецу, находившемуся 21.06.41г. в Бобруйске в краткосрочном отпуску.

Общее впечатление от встречи с командованием дивизии и командиром полка у капитана Алпатова осталось обычное и никаких намеков на начало войны заметно не было.

В 20.00 21.06.41г., возвратясь в лагерь Миньков, капитан Алпатов передал указания дивизии начальнику штаба майору Шней о подготовке разработки для проведения летно-тактического учения на указанную тему.



Кобец А.И.

В 23.50 21.06.41г. из штаба дивизии была получена шифровка № 959 о немедленном отзыве всего личного состава из отпусков. Во многие города Советского Союза немедленно были отправлены телеграммы с текстом: «Немедленно явитесь ко мне. Кобец, Шней».

Через час после шифровки была получена телефонограмма за подписью зам.нач.штаба дивизии майора Королькова об отмене № 959/Ш. Снова была послана телеграмма находящимся в отпуску: «Отпуск продолжайте». Создалось впечатление ложной тревоги.

22.06.41 года с рассветом по сигналу дивизии полк был приведен в боевую готовность, а командир полка вызван в штаб дивизии, где получил устное приказание о вылете всем составом полка для бомбометаний аэродромов Рыгалы и Сернетка (у оз.Сервы). По выполнению задания посадку произвести на аэродром Н.Гудков.

Чувствовалась общая неуверенность в достоверности полученного боевого приказа. Командир базы отказывался использовать НЗ без приказа вышестоящего тылового органа. Командир полка майор Кобец приказал все время докладывать ему по радио сигналом «00», что приказ бомбить аэродромы не отменен. Летный состав, идущий в полет, очень неохотно сдавал начальнику строевого отделения полка документы. Все почему-то сомневались в том, что началась война с фашистской Германией – злейшим врагом всего прогрессивного человечества.

Через 10 минут после взлета полка был услышан слова тов. Молотова о коварном нападении фашистской Германии на Советский Союз и о начале боевых действий.

Так началась война Советского Союза с фашистской Германией: война света и разума с тьмой и мракобесием.

Еще раз подтвердились слова нашего родного, великого Сталина, что современные войны не объявляются, а просто начинаются, что весь Советский Народ нужно держать в постоянной мобилизационной готовности, чтобы никакие фокусы наших врагов не застали нас врасплох.

По заданию, поставленному командиром полка майором Кобец, девятки должны были разойтись по своим целям в районе северо-западнее Гродно в районе Сапоцкин. При подлете к указанному району полк встретил первое сопротивление. До 10 фашистских зенитных батарей открыли огонь по самолетам. Это и явилось сигналом для рассредоточения по де-



Алпатов В.Я.

вяткам и начала противозенитного маневра. По выходе из зоны зенитного огня девятки были атакованы истребителями Ме-109, которые превосходили СБ в скорости и маневренности.

Но ничего не могло заставить Сталинских соколов 125 авиационного полка отказаться от выполнения поставленной задачи.

Более 16 тонн бомб с высоты 1200 м было сброшено по цели.

В этом бою смертью храбрых пал стрелок-радист мл.сержант Косач Иван Николаевич. Было сбито и повреждено 4 самолета СБ. Нами был уничтожен 1 фашистский истребитель типа Ме-109.

Летный эшелон полка произвел посадку на аэродроме Н.Гудков.

А вот в журнале боевых действий полка первый день войны описан следующим образом.

«22.06.41г. Ясное, тихое утро. Лагерь Миньков утопает в зелени парка. Личный состав после вчерашней напряженной работы продолжает отдых. Вдруг раздается сигнал боевой тревоги. Лагерь разбужен. Все стремительно отправляются на аэродром. Готовятся машины к вылету, подвешиваются бомбы. Пока еще никто из нас не знает, что началась война, но вскоре получена боевая задача и 27 серебристых самолетов взяли курс на цель в район Сувалки – бомбардировать аэродромы противника: Рыгалы, Сернетка (у оз.Сервы). Самолеты над целью. С высоты 1200 м. сброшены 216 ФАБ-100 и 54 ФАБ-50. Экипажи наблюдали, как на аэродромах противника возникли большие пожары. Из района цели велся сильный огонь ЗА. 12 самолетов получили пробоины. 1 подбитый самолет сел вынужденно в районе м.Лесище и сдан в ремонт 127 ИАП. 1 самолет разбит. Убит стрелок-радист Косач, ранены мл.сержант

Каманин и лейтенант Дейнега. После бомбардирования самолеты произвели посадку на аэродром в Гудков за исключением экипажа Буйбарова, который сел в Миньков. Сбит 1 Ме-109. Истребители противника производили атаки сзади, сверху и снизу...»

К сожалению, в архивных документах не указан состав экипажей в этом вылете. Из записей в летной книжке летчика П.К. Лобача нам стало известно, что в первый же день войны самолет летчика был подбит зенитками противника. Летчику удалось посадить подбитый самолет на фюзеляж. Есть запись: «...летчик невредим, штурман получил легкие ранения, стрелок-радист убит».

Могли ли входить в экипаж летчика Лобача раненый 22 июня 1941 года лейтенант Дейнега и погибший стрелок-радист младший сержант Косач?

Вполне возможно. Лейтенант Федор Иванович Дейнега в 1941-м был стрелком-бомбардиром (штурманом самолета), а в его наградном листе к представлению орденом Красной Звезды, говорится: «...имеет легкое ранение в голову 22 июня 1941 года».

А в списках безвозвратных потерь полка за 22 июня 1941 значится всего одна потеря: воздушный стрелок-радист младший сержант Иван Николаевич Косач.

Но вот на сайте Василия Харина «Авиаторы Второй мировой», на посвященной И.Н. Косачу страничке говорится: «...младший сержант, стрелок-радист в экипаже бомбардировщика СБ И.М. Павкина. В первом же вылете для нанесения ударов по аэродромам Рыгалы и Сернетка самолет Павкина был подожжен истребителями, но летчику удалось посадить машину на своей территории. В этом бою И.Н. Косач погиб. Это была первая потеря полка». А на страничке летчика 125-го СБАП И.М. Павкина указано: «22.06.41 г. в первом же вылете после успешного удара по аэродромам Рыгалы и Сернетка бомбардировщик СБ Павкина был подожжен истребителями, но летчику удалось посадить машину на своей территории».

Внимательно изучив сведения из вышеуказанных источников, и в первую очередь архивные документы, оказалось, в них нет упоминания, что стрелок Косач был в составе экипажа Павкина. Такая информация нашлась только в работе историка авиации Василия Вахламова «Иван Павкин» (авиационный журнал «Ас», 1993г. № 02-03). Но она не подтверждается архивными документами. Возможно, они есть у автора, но ссылки на них он не публикует.

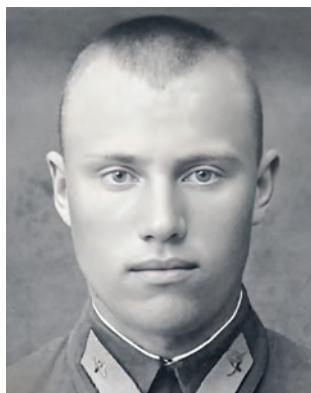
Изучив доступные документы (наградные листы) Героя Советского Союза (это звание было присвоено 23 февраля 1948 года) полковника Ивана Михайло-

вича Павкина мы смогли найти только одно упоминание о боях июня 1941 года: «В одном полете на Западном направлении самолет Павкина был сбит ЗА противника. Мастерски посадив самолет, сохранил жизнь экипажу...».

Этот факт был отражен в наградном листе от 12 декабря 1941 года, когда командование 125-го СБАП представляло младшего лейтенанта И.М. Павкина к званию Героя Советского Союза. Тогда вышестоящим командованием было принято решение о награждении Павкина орденом Ленина (приказ по Ленинградскому фронту от 26.02.42г.). Надо отметить, что в то время орден Ленина являлся самой высшей государственной наградой СССР. Мы видим, что заслуги Ивана Павкина были оценены очень высоко. Но, как говорилось выше, звание Героя Советского Союза И.М. Павкину было присвоено только в 1948 году.

Добавим, что И.М. Павкин также принимал участие в вылете 23 сентября 1941 года, когда был сбит самолет Лобача.

«23 сентября, при полете на боевое задание звено подверглось атаке истребителей Ме-109, пилот Павкин хорошо маневрируя, дал возможность сбить самолет противника штурману экипажа...»



Дейнега Ф.И.



Павкин И.М.

То есть можно с большой долей вероятности говорить, что в первый день войны экипаж лейтенанта П.К. Лобача состоял из штурмана лейтенанта Ф.И. Дейнеги, который получил ранение в голову, и погибшего от огня зенитных орудий воздушного стрелка-радиста младшего сержанта И.Н. Косача.

Теперь давайте вернемся к записям в летной книжке П.К. Лобача. «30 июня 1941 года. Самолет СБ с моторами М-103. При выполнении боевого задания был подбит истребителями противника в районе г. Бобруйска. Горящий самолет был посажен на своей территории на фюзеляж. Летчик и штурман невредимы. Стрелок-радист был убит в воздухе».

Опять же основными источниками информация для нас стали архивные документы «Журнал боевых действий 125-го СБАП» и «История первого этапа боевых действий в Отечественной войне 125 авиационного полка с 22.06. по 05.07.1941г. на Западном фронте».

В «Истории...» записано: «30.06.41г. в боевых действиях по уничтожению переправ противника в районе м.Надково принимало участие 11 самолетов. Произведено 16 боевых вылетов. Сброшено около 10 тонн бомб. Задание выполнено. Переправы взлетели на воздух вместе с танками, переправляющимися через реку во время бомбометания».



В этот день мы потеряли 4-х товарищей и 6 самолетов, из них 3 самолета сбито огнем ЗА и 3 истребителями противника типа Ме-109. Нашими доблестными стрелками-радистами сбито 6 истребителей противника типа Ме-109».

В журнале боевых действий полка этот день описан подробнее: «30.06.41г. с аэродрома Церковье в боевых действиях принимало участие 11 самолетов. Всего произведено 16 самолето-вылетов. Была поставлена задача произвести бомбометание по мотомехчастям противника в районе Бобруйск и переправ в районе м.Надково. Бомбовая зарядка 96 шт. ФАБ-100. Задача выполнена. Возвратились на свой аэродром 8 самолетов, из которых 1 сгорел, 2 – не подлежат ремонту. 3 самолета, подбитые ИА и ЗА, на свой аэродром не вернулись. Потери в людском составе 4 человека. Сбито 6 самолетов противника типа Ме-109».

В этот день в потерях полка значатся погибшими четыре человека. Это экипаж самолета СБ, который записан пропавшим без вести: летчик младший лейтенант Михаил Дмитриевич Зонов, штурман лейтенант Николай Иванович Трошичев, воздушный стрелок-радист сержант Сергей Иванович Голованов (не путать с однофамильцем штурманом лейтенантом Головановым), и в списках убитых за этот день – один воздушный стрелок-радист сержант Дедов Сергей Михайлович.



Трошичев Н.И.

Так удалось установить, что радистом на самолете Лобача 30 июня 1941 года был сержант Дедов.

Кроме этого, в летной книжке, где указано количество произведенных прыжков с парашютом, отмечено, что на Западном фронте 20 июля 1941 года Петр Лобач совершил вынужденный прыжок с самолета Пе-2. Это подтверждает то, что самолет был поврежден и экипажу пришлось его покинуть в воздухе. К сожалению, в журнале боевых действий полка за этот промежуток не описаны боевые вылеты, так как понесший значительные потери в материальной части полк стали выводить в тыл на переформирование небольшими группами с 3 по 25 июля 1941 года.

«4 июля 1941 года полк боевых вылетов не производил. Командование полком в м. Церковье принял майор Сагалаев Василий Михайлович, погибший 17.08.1941г. в г. Казань при выполнении аэродромного полета во время переучивания на самолете Пе-2.

5 июля 1941 года летный эшелон полка в составе 8 самолетов с техниками перебазировался из м. Церковье в м. Гноево и перешел в подчинение командира 121 СБАП. Наземный эшелон и штаб перебазировался в лес в районе Зябровка.

5 июля 1941 года закончился первый этап боевых действий 125 СБАП.

6 июля 1941 года наземный эшелон и штаб перебазировался из м. Зябровка в м. Гордуны с задачей подготовить аэроузел для приема полка, вооруженного новой матчастью.

В период с 27 июня по 5 июля 1941 года наземный эшелон располагался в м. Церковье. Летный же эшелон производил вылеты преимущественно из м. Гноево и Нов.Серебрянка.

1 июля 1941 года группа летно-технического состава в количестве 91 человек во главе с заместителем командира полка капитаном Алпатовым убыла из м. Церковье для переучивания».

«3 июля 1941 года из м. Церковье убыла для переучивания группа в количестве 76 человек во главе с заместителем командира полка по политчасти батальоном комиссаром Марьяновским.

7 июля 1941 года из м. Гордуны убыла для переучивания группа в количестве 66 человек.

8 июля 1941 года из м.Гноево убыл на переучивание командир полка майор Сагалаев.

10 июля 1941 года противник бомбардировал расположение оставшегося наземного эшелона и штаба м. Гордуны, но никакого ущерба полку не причинил.

10 июля 1941 года оставшаяся группа 125 СБАП перебазировалась из м. Гордуны в район Климов.

22 июля 1941 года из Климов перебазировалась в Гет. Буду (район Климов).

25 июля 1941 года оставшаяся часть полка в количестве 174 человек ж/д эшелоном выехала из Климов и 1 августа 1941 года прибыла в г. Казань и соединилась с остальной частью полка...».

Из этого становится ясно, что вылет 20 июля 1941 года П.К. Лобач совершил, находясь в оперативном подчинении командования 121-го СБАП, который продолжал совершать боевые вылеты в районе Бобруйска в составе 13-й БАД ЗФ. Но следует отметить, что согласно журналу боевых действий 13-й БАД за 20 июля 1941 года потерь самолетов в составе 121-го СБАП нет. Вполне возможно, что самолет Пе-2 был потерян при выполнении учебно-тренировочного полета, не указанного в журнале боевой работы.

Таким образом, можно сделать вывод: документы военной поры, документальные свидетельства, которые еще сохраняются в семейных архивах, могут стать незаменимыми источниками информации в ведущейся нами работе по выявлению белых пятен истории Великой войны...



Голованов С.И.

Листая страницы первой книги: река Неман

Эта история была посвящена судьбам членов экипажа Пе-2 из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка, совершившего вынужденную посадку на лед реки Неман (недалеко от города Каунас, Литва). В состав экипажа самолета входили: летчик гвардии лейтенант Василий Семенович Курпатенко, штурман гвардии младший лейтенант Виктор Николаевич Евграфов и воздушный стрелок-радист гвардии сержант Николай Григорьевич Дербышев.

После выхода первой книги несколько экземпляров мы выслали родным Н.Г. Дербышева, с которыми активно поддерживаем связь с 2009 года. И было от радно и приятно читать теплые слова от родственников Николая Григорьевича, после того как они прочли книгу.

«Добрый вечер, Илья Геннадьевич! Спасибо за книгу. Очень приятно было получить её. Книга интересная, проделан огромный труд по обобщению поисковой деятельности о самолётах Пе-2 и сохранению памяти о летчиках-участниках Великой Отечественной войны. Наша семья приносит Вам искреннюю благодарность за интерес к истории нашего отца, деда и прадеда Дербышева Николая Григорьевича. Для нас очень ценно, что книгу с фотографиями ее отца и рассказом о нем и его экипаже увидела мама, Фегер (Дербышева) Фаина Николаевна, старшая дочь. Еще раз большое спасибо! С уважением и благодарностью, семьи Фегер, Ворониных, Щелчковых, Мусихиных, Бондаренко, Михеевых, Коноваловых».

После таких искренних слов еще раз убеждаемся, что наша работа не напрасна. Чем больше мы сможем установить, исследовать и рассказать как можно большему кругу людей истории о судьбах и подвигах авиаторов, чьи самолеты мы находим и поднимаем из болот и лесов, а в дальнейшем стараемся использовать их обломки в работе по восстановлению настоящего бомбардировщика Пе-2, тем дольше будут жить в памяти соотечественников их героические имена,

которые в тяжелую годину для нашей Родины отдали все силы, а зачастую и самое дорогое – свои жизни.

И поэтому сейчас, когда у нас появились дополнительные сведения о судьбе летчика В.С. Курпатенко, мы спешим рассказать о них на страницах новой книги.

• Родился Василий Семенович КУРПАТЕНКО 15 (21) декабря 1921



Курпатенко В.С.



Экипаж самолета Пе-2: Виктор Евграфов, Николай Дербышев, Василий Курпатенко

года в деревне Оskarовка Тюхтенской волости Мариинского уезда Томской губернии (в годы войны – Тюхтенский район Красноярского края).

В Красную Армию был мобилизован 5 мая 1941 года Черногорским РВК Хакасской автономной области Красноярского края. В 1943 году окончил Омскую военную авиационную школу пилотов. Для прохождения дальнейшей службы был направлен в распоряжение командира 9-го запасного авиаполка (8-й ЗАБр, г. Казань) и зачислен в переменный состав полка. С 27 января 1944 года младший лейтенант Курпатенко назначен на должность пилота в состав 34-го гвардейского авиаполка (276-я БАД 13-й ВА).

После войны продолжил службу в строевых частях ВВС. Уволен в запас 5 сентября 1953 года (по другим данным, 18 августа) в звании старшего лейтенанта. За годы войны и службы награжден орденами Красной Звезды (1944 г.), Красного Знамени (1945 г.), Отечественной войны I степени (1945 г.), медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1945 г.), «За взятие Кенигсберга» (1945 г.).



Листая страницы первой книги: поселок Алакуртти

Ранее мы рассказывали, что в период 1983-1984 годов военнотружущими ВВС Северного флота (руководитель – полковник Бондаренко Владилен Алексеевич) с участием поисковой группы Казанского авиационного завода (руководитель – Вагиз Валеев) было отработано место падения самолета Пе-2 из состава 80-го бомбардировочного авиаполка, погибшего 10 марта 1943 года в районе поселка Алакуртти. В первой книге был напечатан найденный в музее Казанского авиационного завода отчет поисковой группы об этой экспедиции, а также выдержки из книги В.А. Бондаренко «Самолеты возвращаются на базу» с описанием этих событий.

А сейчас опубликуем текст небольшой заметки с этой историей из первоисточника – журнала «Техника – Молодежи» за 1983 год.

Часовые истории. Эхо войны

Близ нашего поселка Алакуртти, что на Кольском полуострове, со времен войны покоится разбитый бомбардировщик Пе-2. Однако добраться до него было очень трудно, и только летом 1983 года нам удалось сделать это, правда, с четвертой попытки.

Среди обломков кабины мы обнаружили останки двух летчиков. К сожалению, из личных вещей сохранились лишь металлические предметы, но не документы. Поскольку в хвостовой части машины лежали куски лыж и лыжных палок, можно предположить, что экипаж погиб зимой.

Единственное, что проливает свет на загадку Пе-2, опознавательные знаки и номера на некоторых деталях. Так, в верхней части «шайбы» стабилизатора, над бортовым номером 7 с черной окантовкой, отчетливо видны написанные от руки цифры 5 и ниже 139. На одном двигателе сохранился регулятор оборотов Р-7 № С-268512, а на втулке винта одна над другой выбиты цифры 2178, 220167, и 28290050, а также 5 внутри пятиугольника, напоминающего окантовку современного знака качества.

На радиооборудовании самолета мы нашли две таблички. На одной указаны номера завода – 197 и изделия – 8844 и его марка: РСБ-БИС. На другой написано РПК-10 № 3707. Обе таблички датированы 1942 годом. На пулемете калибра 7,62 мм выбито ПР 143. Заводской номер самолета отыскать не удалось.

Мы надеемся, что этих данных будет достаточно, чтобы ветераны авиаполков, сражавшиеся в годы Великой Отечественной войны на Севере, смогли установить имена летчиков, которые до сих пор, возможно, считаются пропавшими без вести.

В. Романов. П. Алакуртти, Мурманская область.

В заметке говорится, что заводской номер самолета найти не удалось. Но это не так. Дело в том, что



Место падения самолета Пе-2. 1983–1984 гг.

в 80-е годы большинство поисковиков даже не представляли, как выглядели и где наносились эти номера. А номер был на самом деле найден, и его уже озвучили в этой статье – 5/139. Но во время работ военными авиаторами и казанскими поисковиками в 1984 году при останках погибшего воздушного стрелка-радиста самолета, к счастью, был найден орден Красной Звезды № 29337. По номеру ордена удалось установить имя погибшего (Брижатюк Б.С.). А в дальнейшем и весь экипаж самолета.

Это оказался самолет из состава 80-го ближнебомбардировочного авиаполка 261-й смешанной авиадивизии 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;

– штурман эскадрильи капитан Попов Константин Николаевич;

– воздушный стрелок-радист, начальник связи эскадрильи лейтенант Брижатюк Борис Софронович.

Их самолет имел заводской номер 5/139. Этот самолет, построенный на авиазаводе № 22 г. Казань, был изначально направлен в состав 8-й запасной авиабригады, а оттуда на фронт в состав 7-й воздушной армии Карельского фронта. 15 января 1943 года самолет Пе-2 № 5/139 с моторами М-105ра №№ к 24-2061 и к 24-2071 был заприходован в состав 80-го бомбардировочного авиаполка.

Казалось бы, что все ясно и понятно. Но в апреле 2020 года от нашего коллеги и хорошего друга заместителя командира 90-го отдельного специального поискового батальона МО РФ (90 ОСПБ) подполковника Сергея Олеговича Румянцева пришло неожиданное сообщение. О нашем проекте «Крылья Татарстана» он, конечно, знал и видел вышедшую первую книгу, в которой описывались работы под Алакуртти. А поэтому связался со своим отцом Олегом Михайловичем Румянцевым, который в 80-е годы проходил службу в вертолетном авиаотряде. Отряд базировался в п. Алакуртти, а он лично участвовал в полетах на место катастрофы этого самолета Пе-2. По словам Олега Михайловича, он с экипажем дважды вылетал на место падения самолета. В первый раз они не смогли сесть на расчищенную площадку (расчистку проводила наземная группа), так как не до конца были вырублен кустарник. Пришлось зависать (касание земли только одним колесом), но смогли забрать на борт два пулемета (УБ и ШКАС) и обнаруженные на месте падения останки экипажа. А во второй вылет уже приземлились нормально. На борт был загружен один винт самолета. На внешнюю подвеску закрепили один из моторов. При взлете, этот мотор стал парусить, и поэтому командир экипажа принял решение сбросить груз. Мотор сбросили примерно в 100 метрах от взлета (то есть места катастрофы Пе-2), от сопки в направлении озера Килис, на склоне. Больше на место падения он не вылетал. Со слов Олега Михайловича, в 90-е годы туда вылетал один борт, но только для осмотра места, ничего оттуда не вывозили. Были ли доставлены другие обломки и второй мотор, он не помнит.

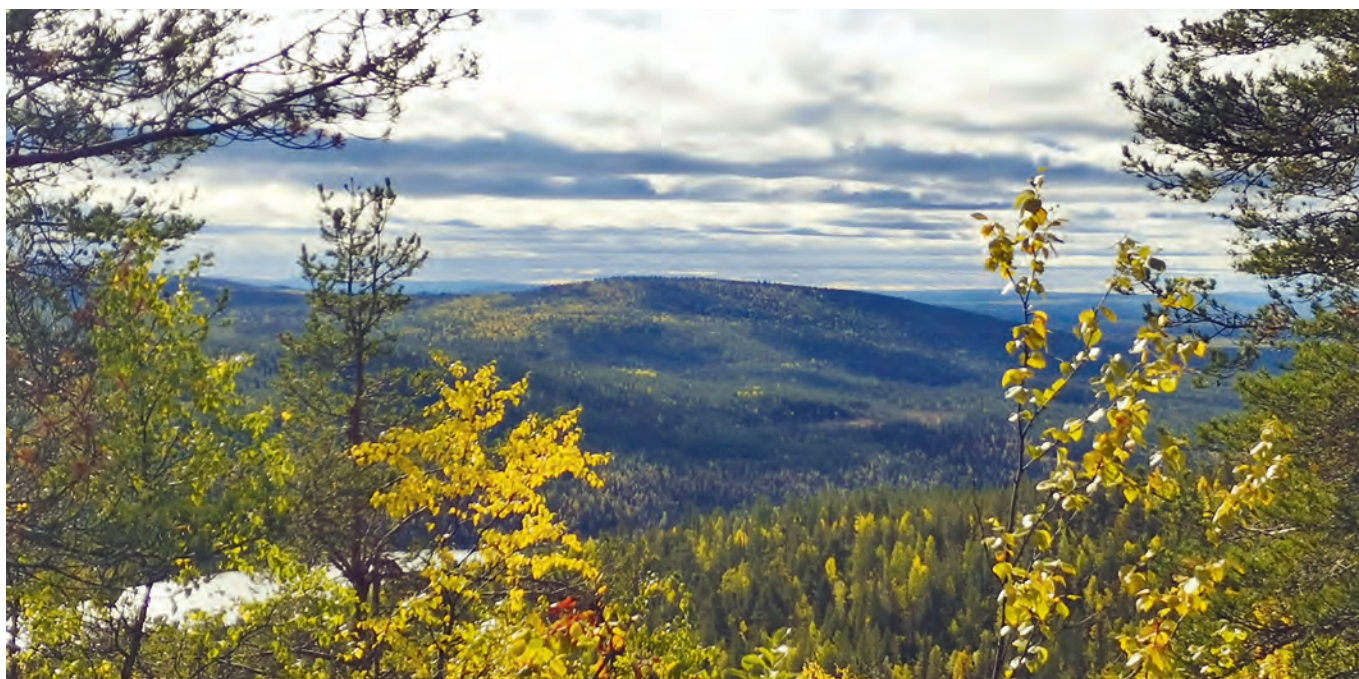
На карте Олег Михайлович по памяти отметил место падения самолета, направление взлета и ме-

сто, где был сброшен мотор, и добавил, что обломки были обнаружены в июне 1984 года летчиками 1-й АЭ (заместитель командира АЭ – Никонов).

Эта информация нас очень заинтересовала, так как она расходилась со сведениями, описанными в книге В.А. Бондаренко, где сказано, что военными вертолетами с места падения были вывезены все обломки самолета. Обломки были доставлены сначала в Алакуртти, а затем в музей ВВС Северного флота, который находился (и сейчас находится) в п. Сафоново (Североморск-1) Мурманской области.

Мы несколько раз бывали в этом музее, когда работали на озере Среднее Ваенгское (экспедиции по подъему обломков самолета Пе-2 из состава 29-го БАП ВВС СФ) в период 2018-2020 годов. Но в самом музее и на смотровых площадках нет фрагментов самолета Пе-2. При встрече с научными сотрудниками музея выяснилось, что информации о фрагментах Пе-2, доставленных в музей в 1984 году, у них тоже нет. Хотя и сам Владилен Алексеевич Бондаренко, и многие другие служащие ВВС флота вспоминали, что в перестроечные годы (90-е годы XX в.) многие образцы самолетов и другие фрагменты были утеряны музеем. Что-то было отправлено на свалку и в утиль, а что-то вывезено «ушлыми товарищами» за рубеж, за хорошее вознаграждение... Как бы горько сейчас это не прозвучало, но таково наше с вами прошлое, и об этом мы тоже должны помнить: как легко и просто можно все потерять. Потерять свою собственную историю, а потом долго и мучительно все восстанавливать, тратя на это большое количество времени.

Так вот. Летом 2020 года мы стали активно встречаться и общаться с представителями Казанского авиазавода и с радостью узнали, что в Казани живет один из участников экспедиции 1983 года – Владис-



Вид с сопки на озеро Килис



лав Аркадьевич Алексеев. Его координаты сообщил нам начальник Учебного центра завода Александр Николаевич Батуров, за что ему огромное спасибо. К сожалению, за эти годы остальные члены той команды ушли из жизни.

Связавшись по телефону с Владиславом Аркадьевичем, мы в разговоре уточнили некоторые детали экспедиции, которых не знали ранее. Он рассказал, что в экспедиции принимали участие три представителя 22-го завода: Валеев Вагиз – секретарь ВЛКСМ завода, Карабанов Павел Васильевич – начальник ВОХРа (военнозирова́нная охрана) и Алексеев Владислав Аркадьевич – тогда инженер цеха № 31.

Обломки самолета находились на склоне сопки с наклоном в 15 градусов. Удар самолета произошел по самой верхушке сопки и дальше обломки сползли ниже по склону. Тогда нашли останки экипажа. Вагиз нашел орден Красной Звезды. С собой тогда забрали только орден и один пулемет УБ, который потом стоял в музее завода. Больше ничего от этого самолета в Казань не доставляли.

Получив новые сведения, у нас появилась идея – отыскать место падения, чтобы по возможности забрать хоть какие-то фрагменты самолета и использовать их в реконструкции и восстановлении Пе-2 в проекте «Крылья Татарстана».

Поэтому в экспедицию в июле 2020 года на озеро Среднее Ваенгское мы решили отправиться на несколько дней раньше (Александр Коноплев, Илья Прокофьев и Николай Иванов), чем вся остальная группа, чтобы заехать в район Алакуртти и поискать место гибели самолета.

И вот наша машина несется по асфальтированной дороге от поворота на мурманской трассе в сторону поселка Алакуртти. Еще перед выездом мы внимательно изучили карты и спутниковые снимки, на которых были видны в том числе и лесовозные дороги, которых в этих местах много. Поэтому мы уже представляли наш маршрут, чтобы как можно ближе подъехать к интересующей нас сопке, рядом с озером Толванд. На дороге машин почти нет, сказывается то, что еще закрыта граница с Финляндией в связи с пандемией коронавируса, ведь за Алакуртти погра-



Карта В.А. Бондаренко, присланная нам А. Копытковым

ничный переход Салла. Пограничная зона начинается перед Алакуртти, но нам туда не надо, мы сворачиваем еще до поселка. Благо, что у нас внедорожник, и мы можем проехать по каменной дороге между лесными сопками. Многие старые мосты через реки и ручьи разрушены, но рядом есть переправы (через трубы) либо броды. И вот, преодолев одно из таких мест, мы разбиваем лагерь прямо на берегу речки Войта. Все время светло, в этих местах белые ночи длиннее. Лето в этих широтах просто шикарное, грибов море. Только по дороге, останавливаясь иногда, мы собирали красивых и крепких подосиновиков и подберезовиков. Хорошая добавка к нашему походному рациону. Выгрузив из прицепа квадроцикл, мы направляемся к сопке, которую нам на карте указал Олег Михайлович Румянцев. Спустя несколько часов мы с Александром Коноплевым находим самое близкое место у подножья сопки, где можно оставить квадроцикл. Сопка (или гора) Килистундра. Дальше вверх только пешком. На карте эта высота отмечена точкой 369.6 метров. Поднявшись, мы неожиданно выходим прямо к геодезическому знаку, установленному на самой вершине. Здесь открывается замечательный вид на озеро Толванд и вытянутое озеро Килис. Немного передохнув, начинаем прочесывать склоны. Но тщетно. Мы ничего не можем найти от самолета. Обследовав в течение нескольких часов указанный на карте склон, мы нашли только остатки старых немецких или финских тыловых позиций. Нашли места, где находилась кухня, баня – валяются хорошо сохранившиеся печки, посуда (ведра, кастрюли) и большое количество ржавых консервных банок разных размеров и конфигураций. Мы озадачены. Если самолет упал бы на этом склоне, то точно какие-то фрагменты и обломки нам попались бы в районе позиций и построек немцев или финнов. Так как зачастую встречается, что солдаты использовали для всяких хозяйственных нужд фрагменты самолетов и другой техники. Эта поездка завершилась для нас безрезультатно.

Следующий выезд в этот район был предпринят нами в сентябре 2020 года. Опять же мы заехали в район Алакуртти, возвращаясь из экспедиции на озеро Сенное, где искали место вынужденной по-



Разрушенный мост на реке Войта

садки самолета младшего лейтенанта Булдакова, потерянного в этом же вылете 10 марта 1943 года. На этот раз мы были в районе Алакуртти с 12 по 15 сентября, и команда была больше: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Олег Арбузов, Евгений Калинин. В один из дней к нам присоединились Валерий Петрович и Владимир Валерьевич Чернышовы (п/о «Икар», г.Заозерск). В этот раз мы приехали мы на автомашине «Газель», а она не сильно отличается проходимостью, и пришлось лагерь на реке Войта разбить гораздо ближе, чем в прошлый раз, ну и, соответственно, дальше от интересующей нас горы Килистундра. Только на машине Чернышовых мы смогли подъехать почти до того места, где летом оставляли квадроцикл. И опять безрезультатно. Но на следующий день мы спонтанно решили прогуляться туда пешком. Проснувшись утром, Александр Коноплев сказал: «Мне сегодня приснилось, что место падения самолета находится на соседней сопке».

Поход туда и обратно вышел около 25 километров. И, к сожалению, результат опять был отрицательным. Получалось, что за две поездки мы обошли склоны двух сопек, но никаких обломков «пешки» не нашли.

В один из вечеров к нам в лагерь приехали Олег Михайлович и Сергей Олегович Румянцевы (Сергей проводил отпуск у отца, который остался жить в Алакуртти после завершения службы). Мы долго обсуждали историю самолета и наши неудачные попытки найти место катастрофы. Олег Михайлович пришел к выводу, что он должно быть ошибся (прошло все же более 30 лет), указав на карте гору Килистундра. Возможно, место гибели могло быть на другой стороне озера Килис.

И эта версия подтвердилась уже после нашего возвращения в Казань 18 сентября. Наш друг и коллега из музея ВВС Северного флота (г.Североморск) Андрей Копытков прислал фотографию с карты Владилена Алексеевича Бондаренко, которую нашел в архиве музея. На карте была отмечена точка нахождения Пе-2 в районе Алакуртти именно на противоположной сопке от горы Килистундра, на другом берегу озера Килис.

Проверить эту информацию мы решили в конце мая – начале июня 2021 года, после окончания экспедиции в районе села Варзуга Терского района Мурманской области (об этом история чуть позже).

Для дальнейшего рассказа будет уместно использовать краткие записи из полевого дневника, который я вел по ходу наших событий.

«2 июня 2021 года. В районе 14.00 по отливу выехали из Тони Тетрино (здесь следует отметить, что попасть в Тоню и выехать оттуда возможно только во время морского отлива, так как Тоня находится на берегу Белого моря) и к 21.00 были в районе Алакуртти. Встали лагерем. Володя Котенков с помощью болгарки делает запасные тормозные накладки на «Арго». Коля Иванов и Олег Арбузов



Поисковики на сопке Килистундра. Осень, 2020

возятся с ремнем вариатора на вездеходе. Ринат Хайбунасов и Валентин Шульц выехали (на одной из машин) обратно в Кандалакию, встречать машину из Питера с новым ремнем вариатора...»

Надо пояснить, что во время Варзугской экспедиции у нас поломался «Арго», который требовал небольшого ремонта. Для того чтобы завтра передвигаться по дороге и болоту, нам необходимо было иметь запасные тормозные накладки на суппорт поворота (которые и мастерил Володя) и требовался запасной ремень вариатора (за которым выехали Валентин и Ринат). Запасной «фирменный» ремень мы заказали по телефону в Санкт-Петербурге и оплатили его по интернету, а вот доставить его нам должен был один знакомый, который из Питера ехал проездом через Кандалакшу в Мурманск. Вот поэтому ребята и выехали обратно в сторону Кандалакши, чтобы при личной встрече забрать ремень.

Валентин и Ринат с ремнем вернулись в лагерь около 3 часов ночи. Так как ночи в это время в Мурманской области светлые, мы сильно не беспокоились за временные рамки выезда. Спокойно выспались и стали готовиться к марш-броску к сопке, которая была нами определена как точка обследования. На этот раз я с Николаем Ивановым остались дневальными в лагере: за лагерем с машинами вдвоем веселее присматривать, да и «Арго» перегружать уже не хотелось.

Запись из дневника: *«3 июня 2021 года. Александр Коноплев, Олег Арбузов, Владимир Котенков, Валентин Шульц и Ринат Хайбунасов ездили искать место падения самолета Пе-2 у Килиса. Вернулись в районе 22.00. Не нашли».*

К сожалению, и эта вылазка оказалась безрезультатной. Место падения Пе-2 мы так и не нашли. Но надежда остается, что самолет все-таки удастся найти. Пусть через год или через два...



Листая страницы первой книги: озеро Среднее Ваенгское

В прошлый раз мы рассказывали о проведении трех экспедиций на озере Среднее Ваенгское в 2017–2019 годах. Стояла задача поднять со дна озера обломки самолета Пе-2 и останки экипажа из состава 29-го бомбардировочного авиаполка ОМАГ ВВС СФ, погибшего 14 августа 1942 года. Экипаж самолета: летчик командир 2-й авиаэскадрильи капитан Щербинин Георгий Павлович, штурман 2-й авиаэскадрильи старший лейтенант Зильберг Исаак (Игорь) Александрович и начальник связи 2-й авиаэскадрильи младший лейтенант Пластинин Леонид Кириллович.

Напомним, что в экспедиции 2019 года (с 18 февраля по 2 марта) принимали участие представители татарстанских отрядов: «Разведка» (Казань) – Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Анатолий Скорюков, Рузаль Хабибуллин, «Татнефть-Поиск» (Альметьевск) – Владимир Котенков), «Нефтехимик» (Нижнекамск) – Вячеслав Фирсов. Подводные работы проводили друзья из Мурманска специалисты-подводники: Игорь Пустовалов, Андрей Пустовалов, Анатолий Каширский и Василий Агеев. Само собой, данная экспедиция не могла бы состояться без Валерия Петровича Чернышова (п/о «Икар», г. Заозёрск)

В прошлый раз мы рассказали об организации и проведении работ, были описаны результаты, представлены участники сложной, но благородной миссии. Также нам удалось найти и установить связь с родственниками командира экипажа капитана Георгия Щербинина и начальника связи авиаэскадрильи младшего лейтенанта Леонида Пластинина.

В августе 2019 года родные Г.П. Щербинина побывали в Североморске. Вот как это было описано в газете Северного флота «На страже Заполярья».

«Сегодня в столицу Северного флота с визитом памяти приехала небольшая делегация – родственники летчика Георгия Щербинина. Он был командиром пикирующего бомбардировщика 2-й эскадрильи авиационно-бомбардировочного полка военно-воздушных сил Северного флота Пе-2, погибшего в августе 1942 года. Родные посетили место захоронения, а затем поехали на место гибели бомбардировщика. В ноябре 2018 году на Военно-мемориальном кладбище Североморска состоялась траурная церемония захоронения останков экипажа самолета Пе-2. Экипаж самолета Пе-2 вернулся с войны – был обнаружен и поднят со дна североморского озера Среднее Ваенгское летом 2018 года. Огромную помощь в работе по подъему бомбардировщика оказало командование Северного флота. Экспедиция была организована благодаря проекту «Крылья Татарстана». Поисковики из Казани тесно работали с Североморским поисковым отрядом «Ваенга», ко-



Ирина Горева и Виктор Рыбьяков, руководитель проекта «Прерванный полет», устанавливают памятную табличку на месте падения самолета

торый возглавляет Эдуард Миронов. Озеро Среднее Ваенгское хранит в себе обломки многих самолётов. Поэтому работа там будет продолжаться».

В течение всего времени мы держали связь с внучатой племянницей Георгия Щербинина – Ириной Горовой (Смирновой), которая в настоящее время проживает в городе Калининграде, она и сама жена офицера-пограничника.

Ирина Георгиевна (ее отец был назван в честь погибшего дяди) стала связующим звеном в семье Щербининых с поисковиками. А под впечатлением о событиях, связанных с установлением места и обстоятельств гибели своего родного человека, в начале 2020 года написала и издала книгу «Судьба летчика», которая была посвящена памяти погибшего двоюродного деда и его боевых товарищей.

«По рассказам, что передавались в нашей семье от старшего поколения младшему, мне стало известно, что в августе 1942 года старшей сестре Щербинина Ирине сообщили, что ее брат Георгий пропал. Весь год Ирина ходила в церковь и верила, что он жив. И только в 1943 году ей сообщили о том, что ее брат погиб. Для нее и ее сестры Марии это был сильный удар. Через всю свою жизнь сестры пронесли боль утраты. До конца своих дней они старались не поднимать эту болезненную тему. Они ушли, так и не узнав о судьбе своего любимого брата. Моя бабушка, Мария Павловна, рассказывала, что супруга и сын Георгия Павловича в 70-х годах проживали в Киеве, но, к сожалению, связь оборвалась. Узнать сейчас что-то о его семье не удалось».

Поиски информации о судьбе моего двоюродного деда начались в 2015 году. В этот год отмеча-



Щербинин Г.П.



Книга Ирины Горевой

лось 70-летие со дня разгрома немецко-фашистских войск. Мои усилия были нацелены на исследования всевозможных интернет-сайтов, касающихся Великой Отечественной войны. Основным источником стал ОБД «Мемориал» и «Подвиг народа» – информационно-поисковая интернет-система архивных документов, хранящихся в Центральном архиве Минобороны России и в Военно-мемориальном центре ВС России. В течение двух лет я собирала информацию. Все что мне удалось узнать – это то, что он погиб 14 августа 1942 года на севере: самолет загорелся и упал в озеро. На этом мои поиски на время остановились, но вопрос о том, был ли он похоронен и где находится захоронение, оставался открытым. В моей семье часто велись разговоры на тему авиации в годы ВОВ. И вот в 2018 году произошло то, о чем я даже не могла предположить. 2 ноября меня разбудил телефонный звонок супруга. Я не сразу поняла, о чем он говорил – какой-то самолет, захоронение, – но, услышав фамилию Щербинин, поняла, о чем идет речь. Он случайно увидел в социальных сетях репортаж о захоронении экипажа бомбардировщика Пе-2 в Североморске 1 ноября 2018 года. Тут же просмотрев все репортажи и статьи, я решила срочно связаться с кем-то, кто мог бы мне

рассказать об этом событии. Просматривая очередную статью, я наткнулась на комментарий Эдуарда Миронова и решила связаться именно с ним. Было страшно, были сомнения: а вдруг это не тот Щербинин, которого мы ищем, и Миронов не знает подробностей всего? Но я не ошиблась. Связавшись с Эдуардом, я рассказала нашу семейную историю о двоюродном дедушке. Всё совпало!»

Благодаря большой исследовательской работе с архивными материалами, документами и воспоминаниями, которые хранились в семье, Ирине Горевой удалось собрать воедино и подробно изложить всю историю жизни своего двоюродного дедушки.

«Щербинин Георгий Павлович родился 26 сентября 1909 года в селе Манино Богучарского (ныне Калачеевского) района Воронежской области в рабоче-крестьянской семье. Отец – Павел Алексеевич Щербинин, мать – Матрёна Петровна Щербинина. В семье было трое детей: Георгий, старшая сестра Ирина, 1903 года рождения, и младшая сестра Мария (Марфа), 1910 года рождения. Дети еще в раннем возрасте остались без матери: Матрёна Петровна после продолжительной болезни умерла в 1917 году. Отец повторно женился, и несколько лет детей воспитывала мачеха. По рассказам бабушки Марии, мачеха не смогла заменить им мать. Приблизительно в 1922 году мать Матрёны забрала своих внуков и увезла их в Беларусь, в Оршу.

Старшая сестра Ирина, выйдя замуж за военнослужащего, Решетникова Михаила Алексеевича, в 1925 году переехала в Москву. Супруг Ирины принимал участие в Финской войне и был тяжело ранен. Младшая сестра Мария вышла замуж за Штеринберга Николая Константиновича, который также был военнослужащим (инженером радиотехнических служб), они проживали в городе Кунцево Московской области. Ирина всю жизнь прожила в Москве, а Мария, выйдя замуж второй раз за Смирнова Петра Ивановича, уехала жить на север (с. Холмогоры Архангельской области).



Родственники Г.П. Щербинина и поисковики на месте гибели экипажа самолета



В 1926 году Георгий Щербинин поступил в проф-техшколу в Орше, где прошел двухгодичное обучение и получил специальность слесаря. В апреле 1929 года он вступил в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии, а уже в июне поступил в Военно-теоретическую школу летчиков ВВС РККА Ленинградского военного округа в Ленинграде, став курсантом этой школы. Завершив обучение в декабре 1930 года, сразу же продолжил обучение в относящейся к Московскому военному округу 2-й Военной школе летчиков в Борисоглебске, которую окончил в июле 1931 года.

В июле 1931 года Щербинин поступил в Военно-морское авиационное училище им. И. В. Сталина (1930-1936 – Военная школа морских летчиков и лётчиков-наблюдателей ВВС РККА им. И.В. Сталина). Училище находилось в Ейске и относилось к Северо-Кавказскому военному округу. Окончив в июле 1932 году ВМАУ им. И.В. Сталина, он поступил на службу младшим лётчиком в 63-ю авиаэскадрилью, базировавшуюся в бухте «Голландия» в Севастополе и входившую в 9-ю тяжёлую авиабригаду, в которую также входили 60-я авиаэскадрилья (далее АЭ), 9-я школа младших авиаспециалистов и 77-й авиапарк. Эскадрильи 9-й авиабригады были укомплектованы самолётами типа «Дорнье-Валь».

Затем Щербинин продолжил службу в 60-й авиаэскадрилье. В июне 1933 года его назначили старшим летчиком 60-й АЭ в 9-й авиабригаде, которая впоследствии была переименована в 506-ю тяжёлую авиабригаду. Старшим летчиком он оставался до декабря 1933 года. В это время на Черноморском флоте проходили организационные преобразования. В январе 1934 года 506-я авиабригада была переименована в 106-ю тяжёлую морскую авиабригаду. Также были переименованы авиаэскадрильи, входившие в 106-ю авиабригаду. Так, 60-я АЭ стала именоваться 123-й тяжёлой АЭ, а 63-я – 124-й тяжёлой АЭ.



Родственники летчиков на могиле экипажа в г. Североморск

В 1934 году на вооружение авиации Черноморского флота стали поступать отечественные гидросамолёты МБР-2 (Морской Ближний Разведчик Второй).

В 124-й тяжёлой авиаэскадрилье Щербинин продолжил службу в качестве командира воздушного корабля. И прослужил в этой должности с декабря 1933 года по ноябрь 1935 года. В 124-й тяжёлой АЭ имелись на вооружении самолёты «Савойя», а позже – ТБ-3 и Р-5. В ноябре 1935 года Щербинина отправляют на обучение в Ленинград, где в период с 1935 года по 1936 год он прошел специальные курсы командного состава Военно-морских сил РККА. По окончании курсов Щербинину было присвоено звание старшего лейтенанта.

В июле 1936 года, вернувшись с учебы, Щербинин продолжил службу в качестве командира воздушного корабля 124-й тяжёлой АЭ на Черноморском флоте. В январе 1937 года его назначили командиром ночного отряда в 43-й АЭ (4 отряда, 40 машин МБР-2). Эскадрилья входила в АОН-1 (Армия Особого Назначения-1, авиационная армия) РККА Вооруженных сил СССР, сформированную 8 января 1936 года на основе авиационных бригад тяжёлых бомбардировщиков, дислоцировавшихся в европейской части страны. В апреле 1938 года Щербинин стал командиром звена (в звено входило до 3 единиц боевых машин) в 43-й АЭ войсковой части 4053/5. В 1939 году ему было присвоено звание капитана. В мае того же года Щербинина перевели на новое место службы, где он был назначен командиром 4-й АЭ 40-го бомбардировочного авиаполка (далее БАП), который базировался на аэродроме «Сарабуз» недалеко от Симферополя. 40-й БАП формировался в 1938 году на базе 71-й Бобр. ВВС ЧФ. Полк был оснащен бомбардировщиками СБ, а позже Пе-2. В августе 1940 года формирование авиабригады было завершено. Также известно, что 40 БАП принимал участие в боевых действиях 1939-1940 гг. в войне СССР с Финляндией. «Зимняя война» – одна из малоинформативных и противоречивых тем. В этом противостоянии лётчики Красной Армии путем поражений и побед совершенствовали свой боевой опыт. По рассказам старшей сестры Щербинина, он воевал на Балтике во время «Зимней войны» и даже был награжден. Но после окончания боевых действий последовал арест. Щербинин был арестован, но впоследствии освобожден.

С 23 сентября 1940 года приказом Народного Комиссара Военно-Морского Флота Щербинин был уволен в запас по ст. 44 п. «б» (статья 44. Лица начальствующего состава запаса отбывают учебные и практические сборы: б) состоящие в запасе 2-го разряда призываются на два сбора продолжительностью не свыше 3-х месяцев каждый). После увольнения проживал с семьей в Киеве.

Во время прохождения обучения в 1931 году в Ейске Щербинин познакомился со своей будущей же-

НЕ ВПЕРВОЙ НАМ СИЛУ МЕРИТЬ СИЛОЙ, БУДЕТ В ПРАХ РАЗВЕЯН ВРАЖИЙ СТАН,

★ ★ ★

Бомбить, как Игорь Зильберг

В суровые дни войны мне пришлось встретиться с Игорем Зильбергом и вместе воевать. Это был мудрый, внимательный, волевой командир.

«Однажды, — вспоминал Зильберг, — командование приказало высадить десант в тылу врага. Я хорошо изучил район высадки войск, разработал маршрут, провел материальную часть и ночью повел зенитно-транспортных самолетов. Приказ был успешно выполнен».

Прекрасных результатов искусный штурман достигал благодаря тщательно продуманной схеме бомбометания и хорошо подготовленным ведомым. Он много уделял внимания подготовке к вылету, до мелочей изучал цель, маршрут полета, противовоздушную оборону противника.

Коммунист Зильберг не видел врага всеми силами своей благородной души. Он постоянно рвался в бой, стремясь как можно больше уничтожить немцев.

Приказ гласил: уничтожить вражеское логово и пункт. И. Пятёрка наших пикирующих бомбардировщиков поднялась в воздух. Ее вел капитан Щербинин, старший лейтенант Зильберг, младший лейтенант Пластинин. Штурман точно вывел самолеты на

НАД ТВОЕЮ ОГНЕННОЙ МОГИЛОЙ, МЫ КЛЯНЕМСЯ В ЭТОМ, КАПИТАН!

★ ★ ★

ЛЕТАТЬ, КАК ЩЕРБИННИН

Георгий Щербинин был мастером высокой летной культуры. Днем и ночью, в трудных метеорологических условиях волею судьбы он свою грозную машину. Большое сердце мужественного летчика постоянно горело ненавистью к врагу и не было силы, которая могла помешать его благородной мести. За свою боевую доблесть он награжден Орденом Красного Знамени.

Мне особенно запомнился один вылет. Разведка сообщила, что в военно-морской базе фашисты сосредоточили большое количество судов с военными грузами и живой силой. Железнодорожная ветка, которая вела к гавани, была забита военными эшелонами. Фашисты усилили подкрепление своим частям. Нужно было сорвать их замысел, разгромить основное гнездо.

Группу самолетов повел капитан Щербинин. Погода была плохая. Облачность степною стояла на пути. Обойти ее или пройти под нижней облачной было невозможно. Тогда Щербинин решил пробить облачность и выйти на цель. С невиданным упорством он продвигался к вражескому объекту. Облачность постепенно уменьшалась. Вражеские зенитки открыли ожесточенный огонь, создавая сплошную завесу. Снаряды рвались справа, сверху, слева, снизу. Казалось, что дальнейшее продвижение невозможно. Но Георгий Щербинин, искусно применяя противозенитные маневры, добрался до цели. Задача была выполнена отлично.

Упорство, настойчивость и летное искусство командира привнесло победу и славу боевому коллективу. Благородные качества своего командира быстро воспринимали летчики. Они с гордостью называют себя щербининцами. Их удары по врагу растут изо дня в день. Имя Георгия Щербинина с честью прозвучит через все трудности и лишения боевой жизни и, как знамя, пронесут с собой славу и бессмертие командира.

Не впервой нам силу мерить силой, Будет в прах развеян вражий стан, Над твоей огненной могилой, Мы клянемся в этом, капитан!

Капитан А. Попов.



ВИРТУОЗ БОМБОУДАРОВ

Когда уверенно, стремительно пройдет. Стальная птица в небосводной сини. Так знай, что эту птицу в бой ведет Наш гордый сокол, наш герой Щербинин.

Когда увидишь за грядой скал Багрово-розовое зарево пожаров.

Стрелять, как Леонид Пластинин

Бесстрашным был флагманский стрелок-вазист Леонид

попасть на близкую дистанцию. Их сковывала русская

Газета «Северный флот». 1942 год

ной Антониной Куц, уроженкой Ейска. В 1932 году Георгий Щербинин и Антонина Куц стали законными супругами, а в 1933 году у них родился сын.

22 июня 1941 года фашистская Германия напала на Советский Союз. Щербинин был призван из запаса и зачислен слушателем на курсы усовершенствования начальствующего состава ВВС ВМФ при Военно-морском авиационном училище им. И.В. Сталина. В связи с тем, что противник вплотную подошел к Ейску в сентябре 1941 года началась организованная эвакуация училища из Ейска в Моздок (Приказ Народного комиссара ВМФ №0895 от 16.09.1941 г.), там Щербинин и продолжил обучение на курсах. Закончив курсы в марте 1942 года, Щербинин был назначен командиром 2-й АЭ 29-й БАП, сформированного в резерве ВВС ВМФ в с. Безенчук (Куйбышевской области) на базе ВМАУ им. С.А. Леваневского на основании Постановления Государственного комитета обороны № 1353сс от 27 февраля 1942 г. «О сформировании авиационной группы резерва Ставки Верховного Главного командования». Авиаполк входил в Особую Морскую Авиационную Группу, сформированную в марте 1942 года, командующим которой был генерал-майор Н.Т. Петрухин. В Особую Группу входили 28-й, 29-й БАП, 20-й, 121-й, 255-й и 13-й ИАП, а также 35-й МТАП. Командиром 29-го БАП был майор Борис Павлович Сыромятников, Герой Советского Союза».

Также надо отметить, что Ирина Горева в 2020 году приняла участие в очередной поисковой экспедиции, организованной на озере Среднее Ваенгское.

«Узнав о судьбе нашего деда, летчика капитана Щербинина Г.П. и уже прошедших трех экспедициях и предстоящей 4-й в Заполярье, где и погиб экипаж самолета Пе-2, я не могла пропустить такое важное для меня событие! Экспедиция состоялась в 2020 году в конце июля. Прилетев в Мурманск и добравшись до лагеря, где расположилась группа поисковиков из Казани, Нижнекамска и других городов России, меня встретили тепло и радушно. Это люди, которых объединяет одно важное, нужное дело... Возвращать имена солдат погибших в годы войны. Для меня это была важная миссия, так как именно в 4-й экспедиции ребятам удалось добраться до кабины летчика, предстоял подъем останков летчика и штурмана, в том числе обломков самолета и личных вещей экипажа. Все было организовано и слаженно. Дружная команда поисковиков и дайверов, и я в их числе, каждый день на протяжении недели работали на



Пластинин Л.К.



воде. Я испытываю огромную благодарность и гордость, что смогла принять участие и лично прикоснуться к истории и к своим корням. Эмоции переполняли меня, тем самым я понимала насколько это важно для меня. Хочу сказать огромное спасибо за такую возможность РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан, которое реализует проект «Крылья Татарстана», всем, кто принимал участие в этих экспедициях, всем поисковикам, дайверам, за то, что вернули имена экипажа из забвения. Низкий поклон от родственников летчика, капитана Щербинина Г.П.»

Это было написано после экспедиции. А сами работы проходили с 17 июля по 20 августа 2020 года. На этот раз наша команда была более подготовлена и с большим числом участников.

От Татарстана поехали отряды: «Разведка» (Андрей Артемьев, Николай Иванов, Александр Коноплев, Андрей Поляков, Илья Прокофьев; клуб подводного плавания Казанского медицинского университета «Бентос» (Николай Веремейченко, Ринат и Ильдар Галимовы, Камила Гараева, Евгений Долгополов, Рушан Закиров, Мария Краснопевцева, Виталий Кустовский, Вячеслав и Елена Мериновы, Марат Рахимов, Диляфруз Рахмонова, Виктор Сорокин); «Татнефть-Поиск» (Юлия Заворина, Владимир и Милеуша Котенковы с сыновьями Артуром и Глебом); ВПК «Пламя» (Владимир Чуприн).

Присоединились к работам наши друзья: Кирилл Лебедев из Санкт-Петербурга, Вячеслав Михайлович Тютюнников из Вологды, Андрей и Татьяна Логвиновы из Мурманска, Владимир Георгиевич Максимов из Сафоново. По традиции нас встречали и работали плечом к плечу наши друзья-водолазы из Мурманска: Андрей и Игорь Пустоваловы, Анатолий Каширский. Желанными гостями и непосредственными участниками экспедиции стали Валерий Петрович Чернышов и его сын Владимир.

Все организационные и административные вопросы взяли на себя начальник отдела по связям с общественностью Регионального центра поддержки молодежных и добровольческих инициатив Мурманской области Эдуард Анатольевич Миронов и бойцы поискового отряда «Ваенга» (ЗАТО г.Североморск): Иван Богданов, Михаил Быков, Татьяна Маметова, Дмитрий Мышачков, Дмитрий Науменко, Людмила Ерошина, Марина Фофанова, Антон Демидов.

Рабочий график был построен аналогично предыдущим экспедициям. Только на этот раз мы привезли уже испытанную зимой 2019 года шламовую помпу (насосную станцию), которая позволяет очень эффективно размывать ил на дне озера.

Как и прежде мы разбили два полевых лагеря на двух противоположных берегах озера. Основной находился на северном берегу, где был автомобильный подъезд к озеру, а на южном берегу разместился лагерь аквалангистов клуба «Бентос». Туда было заброшено на лодках все оборудование для подводных работ и прочее необходимое имущество для жизнедеятельности автономного лагеря.

Водная станция была сформирована из четырех катамаранов, два из которых использовались для размещения насосной станции и установленной четырехноги для подъема со дна крупногабаритных фрагментов самолета и сборной корзины. Третий катамаран использовался как водолазная станция, четвертый выполнял роль транспортного средства. Также были задействованы две моторные лодки, одна из которых морского класса.

Работающие на дне водолазы (напомним, что глубина нахождения обломков самолета и останков экипажа около 20 метров, и видимость почти нулевая) размывали ил на дне озера опущенным на шланге насосом, а затем, когда взвесь оседала, собирали по дну обломки самолета и останки экипажа в специальную корзину.



Участники экспедиции. 2020 год



Работа на озере Среднее Ваенгское. 2020 год

Следует пояснить, что шламовый насос – это рабочий агрегат, предназначенный для перекачки жидкостей с повышенным содержанием твердых примесей. Данное оборудование способно работать с водой и другими веществами, в которых имеется большое количество песка, глины и прочих абразивных компонентов. Название шламовый происходит от немецкого слова шлам. В переводе на русский оно означает грязь. Как понятно из названия, данный агрегат рассчитан специально для грязных жидкостей. Устройство способно работать с гидроабразивными веществами, твердый состав которых достигает уровня 70%. Насосы с мощными электродвигателями способны перекачивать раствор с плотностью 2500 кг на кубометр. Благодаря использованию трубы большого диаметра такой агрегат может захватывать вместе с водой даже камни, диаметр которых достигает 120 мм. Производительность шламовой помпы может составлять сотни литров гидросмеси в секунду.

То есть, мы опускали шлаг насоса в илистое дно озера и размывали поверхность дна в радиусе двух метров. На выбрасывающем конце (шланге) мы прикрепили специально подготовленный цилиндрический отстойник с сеткой, куда собирались все объекты со дна озера.

Четвертая экспедиция получилась самой результативной. Благодаря накопленному опыту, оригинальным техническим решениям и самоотверженной работе водолазов с глубины более 20 метров, из-под слоя ила толщиной 2 метра были подняты не только обломки самолета, но также останки летчиков и их личные вещи.

В один из дней лагерь поисковиков и место подводных работ посетил глава администрации ЗАТО

город Североморск Владимир Васильевич Евменков, который высоко оценил работу поисковиков и в очередной раз подтвердил активное участие представителей администрации в решении оперативных вопросов, связанных с работой экспедиции. Вместе с ним приехали представители средств массовой информации. В их числе был корреспондент ТАСС.

Давайте ознакомимся с выдержками из этого репортажа, опубликованного 1 августа 2020 года.

«Кабину самолета Пе-2 времен Великой Отечественной войны обнаружили в озере Среднее Ваенгское под Североморском Мурманской области участники экспедиции Региональной общественной молодежной организации «Объединение «Отечество» Республики Татарстан совместно с поисковиками Мурманской области.

Об этом сообщил ТАСС руководитель экспедиции, председатель Совета «Объединения «Отечество» Александр Коноплев.

«Это наша четвертая по счету экспедиция, в прошлые годы нам удалось поднять двигатели и крупные детали самолета, но не удалось обнаружить местонахождение кабины. При падении с большой высоты самолет разбилось о воду так, словно он ударился о бетон, его буквально разорвало на части, очень много мелких обломков, которые разбросаны в радиусе больше 20 метров. В этот раз нам повезло найти кабину», – сказал Коноплев.

Он добавил, что в ходе этой экспедиции уже удалось извлечь из найденной кабины бронеспинку и прицел, личные вещи летчиков: компас, нож, линейку и турманскую, мундштук, закрытый парашютный замок, подняли также карбюратор, радиостанцию и тормозную решетку самолета Пе-2. В группе более 20 поисковиков, они работают в двух походных



лагерях, развернутых на противоположных берегах озера для удобства обработки и транспортировки найденных предметов. На воде сооружена плавучая платформа на основе четырех катамаранов со специальным подъемником и помпой, с нее происходят погружения водолазов, работа организована в несколько смен.

Один из водолазов, Андрей Пустовалов, по профессии учитель информатики в 57-й мурманской школе, делится впечатлениями. Для него дайвинг – это 20-летнее хобби, опыт серьезный, есть допуски для работы на большой глубине – до 60м.

«Здесь, конечно, условия тяжелые, работать приходится в полнейшей темноте, в отсутствии видимости, наощупь. Как это происходит: после того, как ил осел за ночь, первый водолаз, который погружается, осматривает по мере погружения дно, там внизу проложены так называемые ходовые концы между узловыми точками – ориентиры. Чем ниже он опускается, тем сильнее поднимается ил, и уже второй, третий водолазы вынуждены работать вслепую. Приходится спускаться не парами, а поодиночке, в целях безопасности, чтобы во тьме не удариться масками, оборудованием, просто одной рукой держишься за «ходовички», второй нащупываешь предметы, похожие на останки самолета, и относишь в корзину», – рассказал Пустовалов.

В этом году впервые в экспедиции принимает участие внучка летчика Георгия Щербинина Ирина Горева, наравне со всеми она несет вахты, разбирает поднятые детали, помогает обеспечивать питание и быт. О том, что останки ее деда обнаружены в озере рядом с Североморском, узнала из телевизионного сюжета, с помощью интернета установила связь с руководителем поискового отряда «Ваенга» Эдуардом Мироновым и приехала на север из Калининграда, где в настоящее время живет вместе с семьей.



Работа на озере Среднее Ваенгское. 2020 год

«Это произошло 2 ноября 2018 года, мой муж увидел по телевизору сюжет и заинтересовался фамилией Щербинин, сообщил мне, ну а я через сеть «ВКонтакте» нашла этот отряд «Ваенга» и его руководителя Эдуарда Анатольевича. Он рассказал мне, что установили всех троих членов экипажа и найденные останки торжественно захоронили с воинскими почестями на военном кладбище в Североморске», – пояснила Ирина.

Она рассказала также, что в ходе переписки с поисковиками удалось подтвердить, что на фотографии, которую поисковикам предоставили в архиве Минобороны, и на той, что хранится у нее дома, один и тот же человек – ее дед, Георгий Щербинин.

«Он родом из Воронежской области, там рос, потом переехал в Белоруссию, в Орше закончил профтехучилище, в 1929 году вступил в ряды Красной Армии, выбрал летную специальность, стал кадровым офицером. Когда погиб, ему было 33 года, в то время в таком возрасте это был уже очень опытный летчик, потому что по документам ребятам обычно было 20-22 года», – рассказала внучка.

Все что известно о жизни и службе Георгия Щербинина, о гибели и о его боевых товарищах – экипаже фронтового пикирующего бомбардировщика Пе-2, – Ирина описала в книге «Судьба летчика», которая была издана в Калининграде в 2020 году ограниченным тиражом всего 50 экземпляров. После этой экспедиции, решила Ирина, она дополнит добытые сведения новыми фактами и фотографиями и переиздаст книгу».

После завершения поисковой экспедиции обнаруженные и поднятые со дна останки членов экипажа самолета были переданы по Акту представителям администрации ЗАТО города Североморска и 14 августа 2020 года были торжественно подзахоронены в уже существующую могилу 2018 года на военно-мемориальном кладбище в городе Североморске.

Вот как об этом сообщалось на интернет-страничке Хибины.СОМ. «На военно-мемориальном кладбище флотской столицы состоялась церемония подзахоронения останков экипажа Пе-2, обнаруженных поисковиками этим летом во время экспедиции на Средневаенгском озере.

В 1942 году бомбардировщик Пе-2 был сбит противником над озером в окрестностях Североморска. Экипаж самолета – командир Георгий Павлович Щербинин, штурман Игорь (Исаак) Александрович Зильберг и стрелок-радист Леонид Кириллович Пластин. Они погибли, защищая Родину.

Часть останков летчиков была найдена поисковиками в 2018 году, тогда же состоялась церемония захоронения. В этом году работы продолжились. На озере Среднее Ваенгское прошла уже четвертая по счету поисковая экспедиция. Со дна удалось поднять личные вещи экипажа, детали и узлы бомбардировщика, но самое главное – останки авиаторов. 14 августа, в 78 годовщину гибели, они были преданы земле».

По возвращении из экспедиции, буквально через месяц, пришла неожиданная и радостная новость: нашлись родные штурмана старшего лейтенанта Исаака Зильберга. В этом огромную помощь оказала поисковик Елена Жилинская. Вот ее письмо в мой адрес. *«Спешу поделиться радостной новостью. Родные старшего лейтенанта Зильберга Исаака Александровича – НАЙДЕНЫ!!!»*

Сложный был поиск и по характеру, и по времени. На пути «возвращения Исаака домой» встречались отзывчивые люди, мои коллеги, которые старались помочь в осуществлении этой цели. Я общалась с его племянницей Натальей Ивановной, она дочь родной сестры погибшего летчика. Самые положительные впечатления от общения. Знают об Исааке, помнят, хранят его фотографии.

Наталья Ивановна очень искренний, доброжелательный человек. Была обрадована известию о судьбе ее дяди. Есть в планах посетить место захоронения экипажа самолета.

Уважаемый Илья Геннадьевич, свяжитесь пожалуйста Вы или Ваши коллеги с родными Зильберга Исаака Александровича. Они ждут вашего звонка. Хотят узнать подробности последнего боевого вылета их дяди и подъёма самолета. А пока родные Зильберга Исаака Александровича любезно предоставили фото из семейного архива...»

Вот так была установлена связь с Натальей Ивановной Секерж из Москвы – племянницей Исаака Зильберга, дочерью родной сестры летчика Лии Зильберг (по мужу Перени).

С этого дня родные летчика, штурмана и воздушного стрелка самолета стали переписываться и общаться. В 2022 году они все собрались на могиле экипажа в городе Североморске и отдали дань памяти своим родным и близким людям.

По нашей просьбе Наталья Ивановна написала несколько строк о своем дяде.

«Зильберг Исаак (Игорь) Александрович родился 24.06.1918 года в еврейской семье в Туле. Его старшая сестра Лия Александровна была моей матерью.

Отец Игоря Зильберг Александр Федорович работал бухгалтером, а мать Зильберг Вера Ионовна была преподавателем в школе для глухонемых детей. Семья жила очень скромно, после окончания 7-го класса в 1933 году Игорь поступил в 1934 году в школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ), где проучился до 1936 года. Там же был принят в члены ВЛКСМ (Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи).

В 1936 году закончил курсы по подготовке во ВТУЗ (высшее техническое учебное заведение) и поступил курсантом в Военно-морское авиационное училище им. Сталина (ВМАУ) в городе Ейске на курс летнабов.

Окончив ВМАУ в 1938 году, был назначен на должность младшего лейтенанта ВВС Черноморского флота.



Находки поисковиков



В 1940 году был зачислен начальником парашютно-десантной службы в авиаполке. В 1941 году был назначен на должность стрелка-бомбардира, а 14.11.1941 года Игорю Зильбергу было присвоено очередное звание – старший лейтенант. В 1942 году он был принят в члены ВКПб.

В марте 1942 года был назначен штурманом 2 АЭ 29-го бомбардировочного авиаполка ОМАГ ВМФ, переброшенного на Ленинградский фронт. БАП ОМАГ ВМФ был создан для уничтожения боевых сил противника и сопровождения арктических конвоев наших союзников. В июне 1942 года БАП ОМАГ был переброшен на Северный флот.

Есть уверенность, что в конце 1941 года и Игорь Зильберг и Леонид Пластинин, проходя службу в ВВС Черноморского флота, познакомились с Георгием Щербининым. Там они и стали одним экипажем.

Первые упоминания об их экипаже встречаются в газетах «Красный флот» и в «Комсомольской правде» от 16 июля 1942 года в заметке: «Немецкие транспорты пошли ко дну». 7 июля 1942 года авиации флота стало известно, что в Н-ском квадрате идет фашистский транспорт в охранении сторожевых кораблей. Группа самолетов под командованием капитана Щербинина взяла курс к транспорту. При подходе летчики заметили облачка разрывов. Били зенитные пушки немецких сторожевых кораблей. Это не сбilo боевого строя североморцев.



Зильберг И.А.

Штурман Зильберг отлично произвел все расчеты. Бомбы легли в цель. Неприятельский транспорт водоизмещением в 5000 тонн пошел ко дну.

Игорь Зильберг вел лаконичные заметки в своей записной книжке. Сначала на Южном участке фронта:

11.07.1941 г. – Уничтожена тяжелая батарея и склады с боеприпасами.

11.07.1941 г. – Бомбовый удар по тяжелой батарее в г. Сулина, батарея уничтожена.

20.07.1941 г. – Будучи ведущим звена транспортных самолетов, успешно произвел высадку десанта ночью в г. Констанца и г. Плоетта.

22.07.1941 г. – Бомбовый удар и штурмовка войск противника в районе реки Днестр.

17.08.1941 г. – Бомбовый удар в р-не г. Очаков по элеватору. Элеватор уничтожен.

3 апреля записи продолжают после перевода экипажа на Ленинградский фронт, где Игорь Зильберг, будучи ведущим штурманом-бомбардиром, участвовал в 8 успешных групповых бомбовых ударах.

01.06.1942 г. – Бомбовый удар по скоплению войск в районе Кириши, после чего наши сухопутные войска перешли в наступление. Бомбовый удар по порту г. Сортавала.

03.06.1942 г. – Бомбовый удар по катерам в порту г. Лахденпохья.

05.06.1942 г. – Бомбовый удар по м. Сальми.

11.06 и 15.06.1942 г. – Удар по железнодорожному полотну узла Малукса и Лахденпохья.

18.06.1942 г. – Бомбоудар по заводу в г. Питкяранта.

На Северном флоте было осуществлено 4 успешных бомбовых удара, произведенных группой самолетов-бомбардировщиков. И. Зильберг был штурманом ведущего самолета и совершал расчеты для бомбовых ударов всей группы.

07.07.1942 г. – Потоплен танкер водоизмещением 5000 тонн «Эльза – Мария».

10.07.1942 г. – На аэродроме Хебугтен уничтожил 5 самолетов противника типа Ю-88.

10.07.1942 г. – Бомбовый удар по базе Вардэ.

13.07.1942 г. – Разрушены портовые сооружения базы Киркенес. Три прямых попадания.

Эти скупые записи не дают даже отдаленного представления о настоящей отваге, мужестве и профессионализме экипажа Щербинин – Зильберг – Пластинин. Капитан Щербинин знал, что Игорь Зильберг вел записи: «Вот Зильберг кое-что записывает, после войны подведем полный счет, а подробно писать сейчас некогда. Летать надо».

Смерть нередко подступала к экипажу, но отважным летчикам удавалось ее избежать. Три друга практически никогда не разлучались – ни в бою, ни в короткие часы отдыха. На вылетах ли, за обеденным ли столом – их всегда видели втроем. В эскадрилье их называли «Три сокола, три грозных брата, несущих смерть врагам».



И.Г. Прокофьев с фрагментом Пе-2, где нанесен заводской номер

Штурман Зильберг имел 40 боевых вылетов, из них 18 успешных на бомбовый удар. В июле 1942 года командиром 29-го БАП майором Сыромятниковым Зильберг Игорь Александрович был представлен к награде – Орденом Красного Знамени.

14 августа 1942 года экипаж вылетел на задание и не вернулся. Никто не знал ни о том, что произошло, ни о месте пропажи самолета. Их ждали и надеялись.

22 августа 1942 года вышла газета «В бой за Родину» с заголовком: «Примеры бесстрашной борьбы с врагом показал капитан Щербинин и его героический экипаж. Летчик, дерись отважно и смело, как Щербинин, Зильберг, Пластинин!» Там же было опубликовано стихотворение зам.политрука Г. Трапина «Бесстрашные», посвященное экипажу. Последние строки были:

«Равняйтесь все по этой тройке,
Учитесь так же немцев бить,
Умело драться, биться стойко,
Чтоб свору до конца разбить».

И все же боевые товарищи не хотели верить в их гибель.

13 сентября 1942 года в газете «Красный флот» была опубликована большая статья «Бессмертие», в которой писалось: «На скалистой сопке собрались летчики, штурманы, техники, радисты эскадрильи, чтобы почтить память своих товарищей летчиков Щербинина, Зильберга и Пластинина, павших смертью храбрых. Говорили о том, как трудно привыкнуть к мысли, что их больше нет, этих трех жизнерадостных, веселых друзей. Вспоминали всю жизнь и боевые дела погибших – настоящих героев, не знавших страха в борьбе с врагом».

Служивцы вспоминали, что Игорь Зильберг был вдумчивый, внимательный, волевой командир. Таких точных результатов искусный штурман достигал благодаря тщательно продуманной схеме бомбардировки.

Он много времени уделял подготовке к вылету, до мелочей изучая цель, маршрут полета, противОВОЗдушную оборону противника.

Игорь так ненавидел врага, что постоянно рвался в бой, стремясь уничтожить как можно больше фашистов. На боевом счету штурмана Зильберга числятся десятки сожженных самолетов и уничтоженных танков, потопленный транспорт, несколько взорванных складов с боеприпасами, сотни убитых врагов.

В газете от 22 сентября 1942 года в статье «Доблесть» было написано, что несмотря на то, что смерть вырвала из боевых рядов доблестный экипаж – «трех соколов-богатырей» – это только сплотило всех летчиков авиаполка и вдохновило их на новые подвиги во имя Родины.

Так был придуман девиз «Летать, как Щербинин, бомбить, как Зильберг, стрелять, как Пластинин». За их плечами остался путь бесстрашной боевой



Игорь Зильберг (слева). 1937 год

жизни, полной отваги и храбрости, опасностей, лишений и риска.

В опубликованных недавно архивах Министерства обороны в графе о причинах гибели старшего лейтенанта Игоря Зильберга было написано карандашом «сгорел при взрыве самолета над полигоном» 14.08.1942 года, а затем напечатано «погиб при катастрофе самолета». Сейчас мы знаем, что это была не катастрофа, это был боевой вылет. А тогда, после войны, вернувшись из долгой эвакуации из Барнаула уже вдвоем (мать Игоря умерла там, так и не узнав о гибели своего любимого сына), мой дед и моя мама (сестра Игоря) много раз посылали запросы в военные ведомства, ездили в г. Ленинград, чтобы разузнать о месте гибели самолета и где похоронен их сын и брат. Но им так ничего и не удалось узнать.

Нашу семью, как и любую другую в СССР, война не обошла стороной. Мы всегда чтим родных героев, прошедших войну, и тех, кто с фронта не вернулся. В нашей семье воевали мой отец, его старший и



младший братя. Старший – летчик, подполковник, кадровый военный, с фронта не вернулся. Место его гибели и братское захоронение наша семья нашла только в 1972 году. Об Игоре мне рассказывали, но подробностей я не знала.

Однажды лет в 10 я нашла в шкафу картонную коробку, перевязанную лентой, с фотографией моего дяди Игоря в военно-морской форме и вырезки из газет военного времени. Я тут же пошла к маме и попросила рассказать мне о ее брате, герое-летчике. Но реакция мамы меня напугала. Мама побледнела, окаменела, а потом горько заплакала. Отец объяснил мне, что ничего не надо спрашивать об Игоре. Это была страшная боль потери любимого брата, «незаживающая рана» для мамы. Ведь фактически на тот момент Игорь считался «без вести пропавшим».

Единственное, что мама иногда вспоминала было их детство. Игорь рос обычным озорным веселым мальчишкой и любил похулиганить вместе с сестрой. А повзрослев, стал решительным, организованным и целеустремленным юношей.

Я не знаю, почему у нас нет ни одного письма Игоря с фронта. Может быть письма потерялись, а может быть он не писал, потому что не знал, куда была эвакуирована его семья. Сейчас об этом, к сожалению, никто не расскажет. Но все эти годы в семейном архиве хранятся его фотографии времени учебы в ВМАУ, газеты «Красный флот» от 16 июля и от 13 сентября 1942 года и «В бой за Родину» от 22 августа и от 22 сентября 1942 года со статьями о мужестве и бесстрашии в борьбе с фашистами экипажа командира Г. Щербинина, штурмана-бомбардира И. Зильберга и флагманского стрелка-радиста Л. Пластинина, об их крепкой боевой дружбе и об их гибели.

22 августа 1942 года приказом Командующего Северным флотом за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте, борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом до-

блесть и мужество Игорь Зильберг был награжден Орденом Красного Знамени (посмертно).

В 2019 году меня разыскала Елена Жилинская, человек-энтузиаст, поисковик с 15-летним стажем, разыскивающая родственников погибших воинов, захоронения которых были неизвестны. Такие безымянные захоронения продолжают находить на местах боев ВОВ, уведомлять их родственников и перезахоранивать бойцов с почестями.

Она сообщила ошеломляющую, трогательную и радостную до слез новость: в 2017-2018 гг. отрядом Региональной общественной молодежной организации «Объединение «Отечество» Республики Татарстан был обнаружен и поднят со дна Среднего Ваенгского озера в районе г. Североморска бомбардировщик «Пе-2» с останками экипажа из 3-х человек – знаменитого экипажа капитана Г.Щербинина, старшего лейтенанта И.Зильберга и младшего лейтенанта Л.Пластинина. Двигатель бомбардировщика был пробит, на корпусе – следы от немецких снарядов. Самолет был подбит в бою и упал в озеро. Экипаж со всеми военными почестями был захоронен на военном кладбище в г. Североморске.

Прошло 76 лет после окончания ВОВ, а эти мужественные люди – поисковики – продолжают находить останки наших родных героев, сделав поиск погибших, без вести пропавших воинов, делом своим жизни. Низкий вам поклон и глубокое уважение за ваш нелегкий, но такой благородный труд. За ваш настоящий патриотизм.

Я смотрю на фотографии Игоря – где-то веселый с солнечной улыбкой, где-то серьезный (как будто хочет казаться старше). Высокий, спокойный, скромный, обаятельный. А ведь, когда он погиб, ему было всего 24 года – самый младший в своем экипаже. Толком не успевший пожить, полюбить. Сначала он учился, затем осуществил свою мечту, став кадровым военным, а потом началась война.

И тем не менее, сколько же он успел за свою короткую, но такую насыщенную жизнь! Он решительно и смело сражался с врагом, проявляя отвагу и мужество, и отдал жизнь за свою Родину, за то, чтобы мы все жили счастливо под мирным небом. И мы всегда будем помнить подвиг наших героев...»

Завершая эту главу, хочется добавить, что после возвращения из экспедиции Ирина Горева, внучатая племянница летчика Г. Щербинина, связалась с поисковиками в Калининграде (где она проживает) и вступила в Калининградскую региональную молодежную общественную организацию «Ассоциация поисковых отрядов «Память». К тому же она уже несколько раз принимала участие в наших экспедициях и приезжала в гости в Казань, где посетила музей РОМО «Объединение «Отечество» РТ и посмотрела, как идет реставрация самолета Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана».



Поисковики Татарстана. Озеро Среднее Ваенгское, 2020

Листая страницы первой книги: станция Боярская

В этой главе мы рассказывали о месте падения самолета Пе-2 из состава 119-й отдельной разведывательной авиационной эскадрильи 7-й воздушной армии, разбившегося 3 сентября 1944 года в районе аэродрома Боярская.

Тогда мы смогли поднять из болота один из моторов, основную часть центроплана, правую стойку шасси самолета с колесом, а по обнаруженным номерам установить имена членов экипажа.

Оказалось, что бомбардировщик потерпел катастрофу при перелете на другой аэродром. Тогда летчик лейтенант Петр Федорович Долматов и штурман звена старший лейтенант Евгений Александрович Виноградов погибли сразу при падении. Воздушный стрелок-радист старший сержант Семен Николаевич Казаков скончался в госпитале через восемь дней после катастрофы, а механик самолета старший сержант Даниил Дмитриевич Суворов получил сильные ушибы и остался в живых.

И если в первой книге у нас не было сведений о Данииле Суворове, то сейчас мы можем рассказать о нем.

- Даниил Дмитриевич СУВОРОВ родился 7 апреля 1914 года в деревне Игнатьево Макарьевского уезда Нижегородской губернии (в годы войны – Заветлужский район Горьковской обл., сейчас Воскресенский район Нижегородской обл.).



Кадровый, в Красную Армию был призван 21 октября 1937 года Краснобаковским РВК Горьковской области. Службу в строевых частях ВВС начал в составе 311-го разведывательного авиаполка (аэродром Сиверская Ленинградский ВО).

С началом Великой Отечественной войны из 311-го ОРАП была выделена и сформирована 119-я отдельная корректировочная разведывательная авиаэскадрилья, оснащенная самолетами СБ. Авиационный механик сержант Д.Д. Суворов зачислен в состав данной АЭ. 27 июня 1941 года эскадрилья прибывает в состав ВВС 7-й отдельной армии с базированием на аэродроме Гирвас и приступает к боевым заданиям. 29 ноября 1941 года 119-я ОРАЭ убыла за получением новой материальной части (самолетами Пе-2) и для переучивания личного состава в г. Петровск (Саратовская обл.). Летом 1942 года эскадрилья получила новые самолеты и вернулась в состав ВВС 7-й ОА.

С 28 июня 1942 года старший сержант технической службы Д.Д. Суворов в составе 716-го легкобомбардировочного авиаполка ВВС 7-й отдельной армии Карельского фронта, оснащенного самолетами У-2. Затем снова переведен в состав 119-й отдельной армейской разведывательной авиаэскадрильи (7-я ВА, Карельский фронт). С конца 1944 года в составе 990-го ночного бомбардировочного авиаполка (15-я ВА, 2-й Прибалтийский фронт).

15 октября 1944 года 990-й ночной бомбардировочный авиаполк за отличия в боях по освобождению столицы Латвийской ССР города Риги был удостоен почетного наименования «Рижский». С октября 1944 года полк принимал участие в ликвидации Курляндской группировки противника, а с апреля 1945 года – в составе 15-й воздушной армии Курляндской группы войск Ленинградского фронта.

Службу в Советской армии окончил в звании старшего техника-лейтенанта 24 апреля 1958 года. За годы службы и войны был награжден орденом Красной Звезды (1953 г.), медалями «За оборону Советского Заполярья» (1945 г.), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», (1945 г.) «За боевые заслуги» (1944 г., и 1948 г.).



Прокофьев И., Скорюков А., Коноплев А. на месте падения Пе-2



Прокофьев Илья



Арбузов Олег



Хабибуллин Рузаль



Поляков Андрей



Коноплев Александр



Ионенкова Ирина



Калинин Евгений



Халамов Евгений Е.



Халамов Евгений В.



Иванов Николай



Кутышева Ирина



Пустовалов Игорь



Пустовалов Андрей



Чернышов Владимир



Чернышов Валерий



Таранов Андрей



Галимов Ринат



Галимов Ильдар



Морзунов Александр



Салахиев Рафик



Хаертдинов Ильгизар



Корольков Геннадий



Каширский Анатолий



Костюкович Виктор



Салахиева Мария



Давыдов Борис



Стрельбицкий Константин



Максимов Владимир



Комаров Александр



Кислицина Татьяна



Котенков Владимир



Хакимов Антон



Артемьев Андрей



Кузьмин Михаил



Скорюков Анатолий



Котенкова Милеуша



Салихов Инсаф



Чуприн Владимир



Филатова Ирина



Ольховский Артур



Котенков Артур



Метёлкин Александр



Щёктова Юлия



Дьяков Иван



Тютюнников Вячеслав



Котенков Глеб



Васильев Станислав



Зиярова Фарида



Порфирьев Евгений



Санаев Марат



Тумашев Виктор



Шульц Валентин



Бандура Артем



Горева Ирина



Катков Сергей



Миронов Эдуард



Чекмарёв Кирилл



Лебедев Кирилл



Дудин Виктор



Михайлов Николай



Самолет Пе-2 в районе д. Большое Стремление Кингисеппского района Ленинградской области

Фрагменты этого самолета для проекта «Крылья Татарстана» по восстановлению Пе-2 были переданы нам руководителем поискового отряда «Форпост» (г. Кингисепп) Виктором Викторовичем Костюковым в мае 2018 года. Мы тогда проводили совместную поисковую экспедицию на болоте Пятницкий мох под Кингисеппом, о которой уже рассказывали в первой книге «Крылья Татарстана. Восстановить легенду», а также выше на страницах этой книги.

К сожалению, установить судьбу этого самолета и назвать имена экипажа мы пока не можем. Но переданные нам фрагменты уже используются в работе и реставрируются. По выявленным номерам, которые были найдены на обломках самолета, продолжается архивно-исследовательская работа.

Вот что писал в 2014 году о самой находке Виктор Костюкович. *«Место падения самолета Пе-2 было обнаружено 15 мая 2011 года в районе д. Большое Стремление. На месте падения самолета обнаружены: разбитые лонжероны центроплана, стойки шасси, бронекресло пилота, моторные рамы, бомбодержатели, редуктор, чаши винта, фонарь кабины. Самолет подвергался разграблению на металл. На центроплане обнаружены две шильды с номерами: 17-10 (19) и 9/37. На редукторе – плохо читаемый номер, где видны только цифры: 987-934 (974) (987). По нашему предположению самолет погиб в 1941 году. В 2014 году на месте падения обнаружены разрозненные и фрагментированные человеческие останки кого-то из членов экипажа самолета. А на патронном ящике от пулемета УБ выявлены следующие номера: 39-1 и 40-2».*

Как говорилось выше, в нашей базе данных на списанные (потерянные в ходе боевых действий) самолеты и моторы ВВС Красной Армии такие номера, к сожалению, не встречаются.



Стойка шасси самолета Пе-2, найденного у д. Б. Стремление

Пока можно однозначно сказать, что шильда с номером 9/37 точно не имеет отношения к этому самолету, так как Пе-2 с таким заводским номером списан из состава 275-го ББАП, как погибший 20 сентября 1941 года в Тосненском районе Ленинградской области. А это очень далеко от места нахождения обломков этого самолета.

Можно предположить, что номер выбитый на патронном ящике (№ 39-1) относится к сокращенному номеру самолета Пе-2 выпуска 39-го завода № 391001, который был списан в 1943 году из состава 73-го БАП ВВС КБФ. А вот согласно Реестра самолетного парка ВВС ВМФ этот бомбардировщик значится как боевая убыль за 57-м СБАП ВВС КБФ и учтен датой 28 сентября 1941 года (возможно, это дата акта списания, а не потери). Но пока не удалось выяснить, почему самолет учтен разными подразделениями ВВС КБФ, а также когда он точно был потерян.

Но рано или поздно мы все же сможем назвать имена погибших членов экипажа данного самолета, так как работа в архивах продолжается.



Бирки с номерами и ящик для патронов, найденные на месте гибели самолета Пе-2

Самолет Пе-2 в районе урочища Леметти, Республика Карелия

Об этом самолете мы знали очень давно. В разные годы о месте катастрофы этой «пешки» мне сообщали многие наши коллеги – поисковики из разных уголков страны. Первым был, наверное, Герман Юрьевич Сакс («Группа безымянная», г.Санкт-Петербург) в 2015 году, через некоторое время информацию прислал Иван Александрович Дьяков («Вологодский поисковый отряд»), затем ранней весной 2017 года – Сергей Михайлович Катков («Надежда», г.Коломна) и осенью 2017-го – Валерий Федорович Смирнов («Тверичи», г.Тверь).

Но самым неожиданным стало сообщение от поисковика из города Набережные Челны (Татарстан) Виктора Михайловича Тумашева. В нашей среде под позывным Вилли его знают почти все поисковики Татарстана и Карелии. Он один из старейших бойцов казанского отряда «Клуб подводного плавания «Бентос». На протяжении десятков лет Виктор Михайлович выезжает и работает в Республике Карелия.

Следует отметить, что информация о нашем проекте «Крылья Татарстана» распространилась среди поисковиков, занимающихся авиационной тематикой, очень быстро, о начале его реализации многие знали уже в 2016 году. Первыми подробности экспедиций на места падений самолетов Пе-2 и дальнейшей эвакуации обнаруженных фрагментов, конечно же, узнавали татарстанские поисковики.

Так вот, осенью 2017 года Вилли рассказал нам, что в районе озера Вуортанаярви на границе Суоярвского и Питкярантского районов Республики Карелия на болоте валяются разбросанные обломки бомбардировщика Пе-2. При этом он показал фотографии, которые нас очень заинтересовали, так как на них были запечатлены фрагменты «пешки», которых нам не хватало для реставрации. Узнав от Вилли координаты находки, я сверил их с

местами обнаружения других самолетов, имеющих-ся в нашей базе данных, и был приятно удивлен, что об этом самолете у нас уже есть сообщения от других поисковиков (см. выше). Также благодаря информации Ивана Дьякова, мы знали обстоятельства потери данного самолета и состав его экипажа. Это было установлено из архивных документов 7-й воздушной армии Карельского фронта, с которыми Иван Александрович скрупулезно работал в читальном зале Центрального архива Министерства обороны РФ.

Так вот. Вернувшись из экспедиции осенью 2018 года, мы узнали о приезде Вилли и его неожиданным подарке для проекта «Крылья Татарстана» – вывезенные с болота фрагменты самолета Пе-2.

Но как уже было сказано, первыми на этом месте провели поисковые экспедиции с целью обнаружения останков погибших летчиков ребята из отряда «Группа безымянная» из Санкт-Петербурга.

Отряд смог найти номера моторов самолета (благодаря сохранившимся на коленчатых валах фиксирующимся шайбам, где выбивался дублированный номер). Именно по этим цифрам Иван Дьяков, проверив контрольные списки по потерянными и списанным моторам 7-й ВА, выяснил, что моторы М-105пф №№ 335-1792 и 33-2692 были установлены на самолете Пе-2 № 20/256 из состава 108-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи 7-й ВА. Самолет с указанными моторами значился не вернувшимся с боевого задания 23 июля 1944 года, был сбит зенитным огнем противника. Экипаж состоял из летчика младшего лейтенанта Бачина Бориса Васильевича, штурмана лейтенанта Бритова Ивана Никоноровича и воздушного стрелка-радиста младшего сержанта Яковлева Василия Гавриловича. В боевых документах говорилось, что воздушный стрелок-радист смог выпрыгнуть с подбитого самолета с парашютом и спастись, благополучно приземлился и вернулся в полк.

К сожалению, Герман Сакс получил эти сведения от Ивана Дьякова с задержкой, через третьи руки, отряд к тому времени уже закончил работу в этом районе. Как писал Герман, они отрабатывали участок гибели воинов 18-й стрелковой дивизии периода



Номера моторов самолета





советско-финской войны 1939–1940 годов. По словам Г.Ю. Сакса выходило, что обломки машины были растащены на металлолом еще в 60-е годы прошлого столетия, а, возможно, еще в годы войны, так как местонахождение основных обломков самолета было в непосредственной близости к советским позициям, на которых войска Карельского фронта закрепились к 8 августа 1944 года.

Вот как это описывал Герман Юрьевич Сакс.

«Место падения самолета мы нашли случайно. Всего ездили туда два раза (в 2015 и 2016 годы). В итоге, можно сказать следующее: само место падения находится на болоте между нашими и финскими траншеями (в общем, там все траншеи финские, только некоторые нашими заняты были и переходили из рук в руки). Прежде всего, увидел я с горки двигатель. У кромки болота на твердой земле валялся коленвал и шатуны. Весь силумин видимо был расплавлен в послевоенное время. Рядом второй коленвал. Далее на болоте, ближе к северо-западному краю, два крыла с частично ободраным дюралем. И части рамы. Над ними на корявой сосне табличка от «красных следопытов» – «Никто не забыт. Остановись и поклонись». Далее нашли место касания самолета в 300 метрах восточнее. Там куча мелкого бисера и яма от падения. Но болото не очень глубокое и «глубинник» ни на что не сработал. Рядом с ямой немного проводов и всякой мелочи. Между местом касания и крыльями разбросаны предметы уже полностью погрузившиеся в болото. Два листа брони. Бронезаголовник от кресла пилота, крупнокалиберник, кислородный баллон, РС авиационный (может не от него), ракетница (сильно коррозированная в болоте) и еще какие-то детали. Найдя ракетницу и бронеспинку, мы поняли, что останков экипажа мы не найдем. Выводы следующие: болото неглубокое, метра 3 от силы. Крылья не сломаны, значит самолет сел на вынужденную и не развалился. Следы волочения. После войны само-



Поисковый отряд «По следам пропавших самолетов» на месте гибели самолета Пе-2. 80-е годы

лет перетащили от места падения ближе к западному краю болота, где дорога и вырубки. Крупные металлические предметы и ракетница на поверхности, значит они были изъятые из самолета и выкинуты за ненадобностью. Значит самолет поднимали в 1970-е годы и разбирали на металлолом. Факт: что стало с пилотами неизвестно, но личное оружие, тоже было выброшено на поверхность и сгнило до неузнаваемости, – нашел другой питерский отряд, после нас. Потом кто-то из следопытов на месте складирования ненужного лесорубам металлолома поставил табличку «Остановись и поклонись». А место касания самолета на болоте – чистое. Скорее всего, самолет был в хорошем состоянии до лесорубов – почти целый. А броню выкидывали по ходу волочения, чтобы облегчить самолет. Мы еще ходили-искали по суше вокруг – трудно, все берега перекопаны ячейками и траншеями и везде наши и финские гильзы рассыпаны. Странно, что наши самолет не отбили у финнов, ведь видно было место падения от наших окопов. У нас даже появилась версия: финны могли летчиков взять в плен или вынести тела в свое расположение, чтобы достать документы и т.п. Кстати, парашютных пряжек ни одной не нашли. Но они могли сгнить полностью. Что погрузилось в болото на 10 см и ниже вообще исчезло. Очень плохо все сохраняется. При этом, кто-то же должен был самолет посадить! Сам он так плавно на болото не сел бы...»



Коленчатый вал мотора на месте падения Пе-2

Узнав о том, что на месте гибели установлена табличка «Остановись и поклонись», мы связались с карельскими поисковиками. Часто общаясь с местными поисковиками, мы знали, кто ставит такие таблички, – отряд «По следам пропавших самолетов» под руководством Виктора Ивановича Дворецкого. Командир отряда «Медведи» Кирилл Ратников (г.Петрозаводск) подтвердил, что в архиве В.И. Дворецкого есть запись: еще в 80-е годы отряд был на месте падения этого самолета и поставил знак. Но, к сожалению, Виктор Иванович не смог до конца отработать этот самолет, так как в 2013 году скоропостижно скончался.

В августе 2017 года здесь побывал Сергей Катков (п/о «Надежда»). Вот его сообщение на поисковом форуме «Авиация» ПО «Тризна»: *«Отдыхая в Карелии, от совершенно незнакомых людей узнал о месте падения самолета километрах в 15 северо-восточнее Питкяранты. Естественно, не смог не заглянуть туда. Место падения – небольшое болотце неподалеку от трассы Петрозаводск – Сортавала. От машины всего 500 м пешком. При подходе прошел через советский «опорник», на котором видна была работа поисковиков – советские каски, разбитые флаги. Само место падения – очевидно вынужденная посадка. На поверхности лежат стойки шасси, крыльевые лонжероны, гидроцилиндры. На куске выпрямленной обшивки – выгоревшая надпись: «ОСТАНОВИСЬ И ПОКЛОНИСЬ»...».*

Сергей Катков также смог подтвердить ранее озвученные номера моторов. Дополнить информацию о судьбе самолета и экипажа смог историк военной авиации Борис Владимир Давыдов (г.Москва).

«Самолет Пе-2 № 20/256 был выпущен с завода № 22 в городе Казани в начале ноября 1943 года и имел моторы М-105пф №№ 33-2692 и 33-2687.

В апреле 1944 года данный самолет с этими же моторами был передан из состава 80-го бомбардировочного авиационного полка 7 ВА в состав 108-й отдельной разведывательной эскадрильи 7 ВА.

На 1 июля 1944 года самолет значился в составе 108-й ОРАЭ. На 1 августа 1944 года данный самолет за эскадрилей уже не значился.

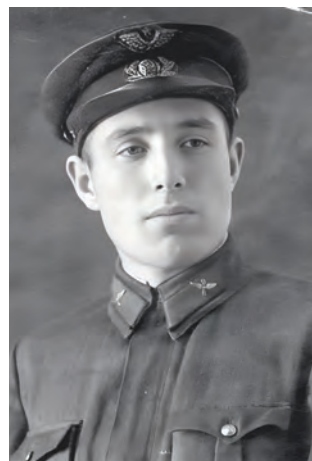
В контрольном списке 7 ВА было указано, что самолет Пе-2 № 20/256 списан 24 июля 1944 года как боевая потеря. Моторы М-105пф №№ 33-2692 и 335-1792 списаны 29 июля 1944 года как боевая потеря.

В боевом донесении 108-й ОРАЭ 7 ВА было записано, что 23 июля 1944 года самолет Пе-2 (экипаж: младший лейтенант Бачин Б.В., лейтенант Бритов И.Н., младший сержант Яковлев В.Г.) при прохождении линии фронта снаряд ЗА попал в крыло самолета. Пилот, видимо, был ранен, тянул на свою территорию, но не дотянул. Самолет упал северо-восточнее Питкяранты, пилот и штурман погибли, стрелок выпрыгнул с парашютом, прибыл в часть...»

Получив данные, что стрелок-радист В.Г. Яковлев спасся и вернулся в полк, мы нашли сведения о его награждении на сайте Министерства обороны РФ «Подвиг Народа». В представлении к ордену Красного Знамени от 27 июля 1944 года говорилось: *«23 июля 1944 года, выполняя в составе экипажа младшего лейтенанта Бачина задание по фоторазведке в районе ж/д станции Кителя, самолет был сбит ЗА противника. Выполняя задание командира экипажа, тов. Яковлев выбросился на парашюте с падающего самолета и приземлившись в расположении своих войск, благополучно прибыл в свою часть».*

В донесении 7-й воздушной армии значилось, что летчик и штурман погибли.

- Летчик Борис Васильевич БАЧИН родился



21 марта (в других документах, 31 июня) 1922 года в деревне Большое Буньково Богородского уезда Московской губернии (в годы войны – Ногинский район Московской обл.). В 1936 году окончил 8 классов средней школы, работал токарем. В это время семья переехала, и мать Третьякова Анфиса Тихоновна проживала по

адресу: Горьковская область, г.Горький, п. Сормово, ул. Свободы, д.65. Член ВЛКСМ с 1937 года. Окончил Горьковский аэроклуб им. П.И. Баранова.

12 июня 1941 года призван в Красную Армию Сормовским РВК Горьковской области. Стал курсантом Энгельсской военной авиационной школы пилотов, которую окончил в марте 1944 года с присвоением воинского звания младшего лейтенанта. В учетно-послужной карточке имеется запись, занесенная туда по результатам обучения:

«Имеет налет на самолете Пе-2:

- Вывозных 10 полетов, 1 час 41 минута;
 - Контрольных 12 полетов, 2 часа 42 минуты;
 - Самостоятельных 45 полетов, 9 часов 59 минут;
- ИТОГО: 67 полетов, 14 часов 22 минуты».*

После окончания ВАШП в апреле 1944 года был направлен в состав 15-го отдельного разведывательного запасного авиаполка, который базировался в городе Петровск Саратовской области. Этот полк специализировался на подготовке экипажей самолетов Пе-2 для разведывательных авиаподразделений Красной Армии. После курса обучения боевого применения и слётанности экипажа был опрaвлен в распоряжение командира 108-й ОРАЭ 7-й ВА. В полк прибыл 30 июня 1944 года.

- Штурман Иван Никанорович БРИТОВ родился в 1922 году в деревне Городище Меленковского уезда Владимирской губернии (в годы войны – Меленковский район Ивановской обл., сейчас Владимирская



обл.). Член ВЛКСМ с 1937 года. Отец Бритов Никанор Семенович. В 1940 году окончил мукомольно-элеваторный техникум и в этом же году, в ноябре был призван в РККА Меленковским РВК (по другим сведениям, призван Московским ГВК из г.Москва). В 1943-м окончил Могилевское пехотное училище с присвоением воинского звания лейтенанта. После этого был откомандирован в распоряжение командира 15-го отдельного разведывательного запасного авиаполка, где прошел курс подготовки.

Как отмечено в архивных документах 108-й ОРАЭ: «На фронте Отечественной войны с 30 июня 1944 года впервые. Прибыл в 108-ю ОРАЭ из 15 ОРЗАП с отличной подготовкой по специальности летчика-наблюдателя разведывательной авиации».

• Выживший в этом боевом вылете воздушный стрелок-радист младший сержант Василий Гаврилович ЯКОВЛЕВ родился в 1918 году в городе Петро-



граде (в годы войны – город Ленинград, сейчас Санкт-Петербург). Призван на службу в РККА в 1941 году Октябрьским РВК г.Новосибирска.

Из доступных архивных документов известно, что В.Г. Яковлев в период с декабря 1942 года по январь 1943 года принимал участие в боях в составе 9 гвардейского

АП. Затем был направлен на учебу в 15-й ОРЗАП, откуда 30 июня 1944 года прибыл в состав 108-й ОРАЭ. Из запасного авиаполка В.Г. Яковлев был выпущен с отличной специальной подготовкой, что отмечается в архивных документах. К 27 июля 1944 года им было выполнено 17 боевых вылетов. 17 августа 1944 года приказом командующего 7-й воздушной армии он был награжден орденом Отечественной войны II степени (представлялся к ордену Красного Знамени), позже был награжден медалями «За оборону Советского Заполярья» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

В мае 2020 года на сайте нового интернет-проекта Министерства обороны РФ «Дорога Памяти» родственники Василия Гавриловича Яковлева разместили его фотографию.

Исходя из архивных документов, можно сделать вывод, что экипаж в полном составе был укомплектован во время обучения на базе 15-го ОРЗАП в городе Петровске и в этом же составе прибыл на фронт в состав 108-й ОРАЭ.

Как говорилось выше, выживший в этом вылете воздушный стрелок-радист самолета В.Г. Яковлев был награжден орденом Отечественной войны II степени. Погибшие в боевом вылете летчик и штурман самолета тоже были награждены орденами – посмертно.

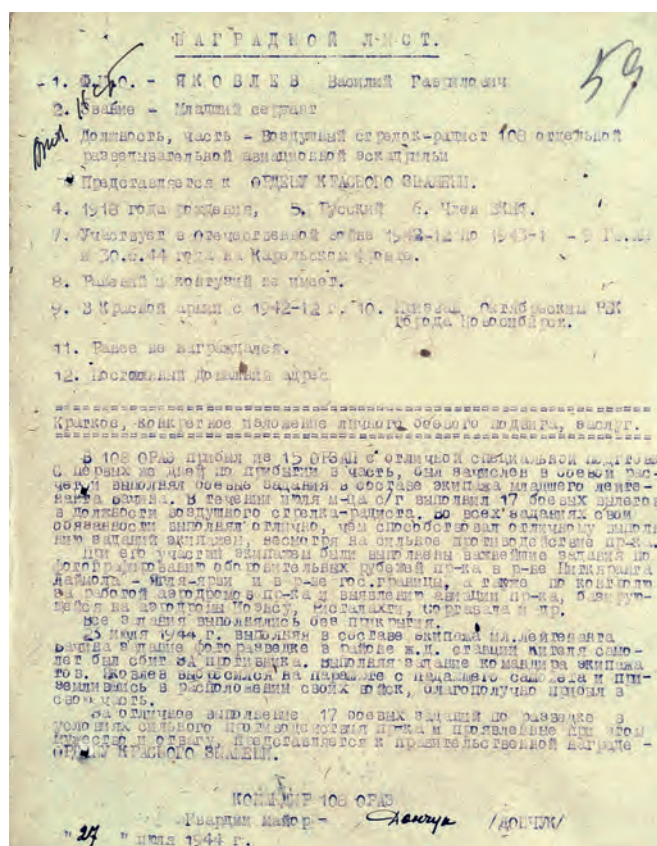
«Приказ 7 ВА от 17 августа 1944 года № 047. От имени Президиума Верховного Совета Союза ССР, за образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество награждаю орденами Отечественной войны 2 степени:

- младшего лейтенанта Бачина Б.В.,
- лейтенанта Бритова И.Н.».

В наградных документах обоих летчиков одинаковая формулировка: «За отличное выполнение боевых заданий командования на фронте Отечественной войны и проявленное при этом мужество, и героизм представляется к правительственной награде – Ордену Отечественной войны 1 степени, посмертно».

В Интернете удалось найти сведения о родных и близких погибших членах экипажа.

Так, на сайте Первого канала «Ветераны» была размещена информация от Ирины Александровны Третьяковой из Нижнего Новгорода: «Мой двоюродный брат Бачин Борис Васильевич родился в 1922 году в Нижнем Новгороде (Сормово). С 15 лет после окончания ФЗУ (фабрично-заводского училища) он работал сначала учеником токаря, а затем токарем на заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде. В январе 1941 года поступил в школу летчиков в городе Энгельсе (Энгельс-1, п/я 8). Стать летчиком была его мечта с детства. С 1944 года в звании младшего лейтенанта участвовал в боевых вылетах. Погиб 23 июля 1944 года, возвращаясь с



Наградной лист на В.Г. Яковлева

боевого задания. Это был его 17-й вылет. Его адрес был «полевая почта 74429». Похоронен в братской могиле вместе со всем экипажем самолета на берегу Ладожского озера, в селе Видлица Олонецкого района. На этом месте стоит памятник. В музее завода «Красное Сормово» находится орден Отечественной войны II степени, которым Бачин Борис Васильевич был награжден посмертно».

А на сайте «Мой полк» (г.Москва) увидели сообщение Екатерины Овчинниковой: «Бритов Иван Никанорович. Старший сын в семье Бритова Никанора Семеновича и Бритовой Анны Ивановны из д. Городище. В 1940 году был призван в ряды РККА. На фронте Отечественной войны с 30.06.1944 года прибыл в 108 отдельную разведывательную авиационную эскадрилью 7 ВА с отличной подготовкой по специальности летчика-наблюдателя разведывательной авиации. Боевую работу начал выполнять с первых дней по прибытии. Всего выполнил 10 боевых вылетов на дальнюю разведку. Выполнял ряд заданий по фотографированию укреплений противника в районе гос. границы и в районе Питкяранта – Лоймола – Яглярви с отличной оценкой. Все задания выполнял без прикрытия. В каждом разведывательном полете бомбил противника на его железнодорожных станциях, в местах скопления войск. 23 июля 1944 года, выполняя боевое задание, был сбит ЗА противника. По предположению командования наземных войск, сгорел на земле. Посмертно награжден орденом Отечественной войны II степени».

Повторим, что поисковикам, не раз бывавшим на месте падения самолета, найти останки летчика и штурмана не удалось. Возможно, погибших смогли вытащить наши пехотинцы и похоронили где-то рядом, а может это сделали однополчане? Ведь в сообщении родственников Бачина говорится: «Похоронен в братской могиле вместе со всем экипажем самолета на берегу Ладожского озера, в селе Видлица Олонецкого района. На этом месте стоит памятник».

Конечно странно, что местом захоронения указана Видлица, в 90 км от места катастрофы, но, в принципе, это можно объяснить. Под Видлицей находился военный аэродром, а когда наши войска освободили село 27 июня 1944 года, на этот аэродром тут же передислоцировались авиаполки 7-й ВА. Поэтому можно допустить, что после освобождения территории (недалеко от наших позиций) тела летчика и штурмана привезли на ближайший аэродром, в Видлицу. К тому же в одной стенгазете, выпущенной в 108-й ОРАЭ в октябре 1944 года, один из аэродромов, которыми пользовались воздушные разведчики, указан как раз в Видлице.

Также мы проверили эту информацию по учетной карточке воинского захоронения в п. Видлица Олонецкого района Республики Карелия. В списке под номером 81 «Бачин Борис Васильевич, младший лейтенант, 1922 г.р., погиб 25.07.1944 года».

К сожалению, в этом списке отсутствуют данные на Ивана Никаноровича Бритова.

Эти данные подтверждаются и финскими архивными документами. Так, по моей просьбе финский историк авиации Карл-Фредрик Геуст связался со своим другом и специалистом по истории ПВО Финляндии. И тот прислал нам выписку из журнала боевых действий 29-й легкой батареи артиллерии ПВО финских войск (29. KevItPtri), дислоцировавшейся у моста Ууксу (на западном берегу реки), которая сбивала данный бомбардировщик.

«29. KevItPtri:

– самолет Пе-2 прилетел кругом с юго-запада на северо-восток и вернулся на запад. Батарея открыла огонь в 10.11 часов (финское время, т.е. 11.11 часов Московское время), наблюдали попадание в правое крыло у двигателя. Самолет упал в 10.13 часов на восточной (т.е. советской) стороне линии фронта у озера Вуортана (Vuoranta). Финские солдаты батареи видели один парашют. Поскольку самолет упал на восточной стороне линии фронта, никакой информации касаясь судьбы экипажа не имеется...»



Построение личного состава 108-й ОРАЭ 7-й ВА. 1944 год



Самолет Пе-2 в районе урочища Кородыня Тосненского района Ленинградской области

Весной 2019 года, в рамках проведения весеннего этапа Всероссийской Вахты Памяти и поисковой экспедиции «Любань», мы разбили наш базовый лагерь рядом с урочищем Кородыня в Тосненском районе Ленинградской области. Работа поисковой экспедиции была направлена на поиск и подъем останков воинов, погибших в этих местах в период 1942–1944 годов. В экспедиции принимали участие более 100 поисковиков из Татарстана. Рядом с биваком нашего отряда «Разведка» разбили полевые лагеря еще несколько студенческих отрядов из Казани: «Легион» Университета управления ТИСБИ, «Снежный десант» гимназии № 139, «Книга Памяти» КНИТУ-КАИ им. А.Н. Туполева, «Химик» КНИТУ (КХТИ).

В один из дней мы с Александром Коноплевым побывали на месте падения самолета Пе-2 из состава 46-го бомбардировочного авиаполка, обнаруженно еще в 2004 году (я в то время работал в Ленинградской области). Несмотря на то, что самолет найден давно и находился в относительно доступном месте, там оставались еще небольшие обломки.

«Пешка» упала прямо в ручей, где он впадает в речку Тигода, и обломки встречались на берегах ручья и в самом русле. Мы несколько часов бродили с металлоискателями по руслу ручья, периодически доставая не найденные ранее обломки. Сейчас некоторые будут использованы в реставрации самолета в рамках проекта «Крылья Татарстана».



На месте падения самолета. Весна, 2019

Поиск и выяснение обстоятельств гибели членов экипажа этого самолета проходили в 2004 – 2007 годах. Мне в этом помогали многие коллеги-поисковики и историки. Рассказ об этом, подготовленный еще в 2007-м, мы и приведем ниже.

ПОГИБШИМ В НЕБЕ ЛЮБАНИ, ПОСВЯЩАЕТСЯ...

Сколько бы лет ни прошло, как отгремели залпы Великой Отечественной войны, благодарные потомки будут всегда помнить о тех, кто приближал долгожданную Победу над врагом. Ежегодно в памятные дни русской воинской славы мы вспоминаем эти события полувековой давности. 28 января 2007 года в Ленинградской области будет праздноваться 63-я годовщина освобождения города Любань от немецко-фашистских захватчиков...

63 года назад советский народ услышал долгожданную весть:

«От Советского Информбюро, 28 января 1944 г.:

Войска Волховского фронта после упорных боёв овладели городом и важной железнодорожной станцией ЛЮБАНЫ и, продвигаясь вперёд, северозападнее, западнее и южнее ЛЮБАНЫ овладели населёнными пунктами ПЕРИ, РАМБОЛОВО, МИНА, ЛИСИНО-КОРПУС, СИДОРОВО, УСАДИЩЕ, МЕЛЬНИЦА, ЛУСТОВКА, ГРИШКИНО, КАМЕНКА, БОЛОТНИЦА, ВАРВАРИНСКИЙ, КИРКОВО и железнодорожными станциями ПОМЕРАНЫЕ, ТРУБНИКОВ БОР, БАБИНО и ТОРФЯНОЕ...».

Каждый год 28 января в Любани на воинском мемориале «Березовая Аллея», который находится на возвышенности с правой стороны железной дороги на Ленинград, собираются жители города, оставшиеся в живых ветераны Великой Отечественной и молодежь, чтобы отдать дань Памяти павшим героям. В этот день белый снег на могилах погибших воинов расцветет алыми гвоздиками. Морозный воздух обожжет лица присутствующих январским холодом 44-го и жгучей стужей февраля 43-го... Вспомнятся и еще долго будут нестись и звучать над городом куплеты песни марта 1942 года «Волховской застойной»: «...Кто умирал на снегу, кто в Ленинград пробирался болотами, горло ломая врагу...».

А над одной могилой, которая еще свежая, и двух лет не прошло, как появилась она на воинском захоронении, будут молчаливо стоять несколько людей, совсем разных, но объединенных одним смыслом бытия – памятью... Памятью о тех, кто не дожил до Великого Дня Победы.

На могиле пока нет памятника и даже нет таблички – земля еще не осела на свежей могиле. Но памятник появится уже скоро – 9 мая, в годовщину захоронения тех, чьи останки лежат в этой могиле. И будут на этом памятнике выбиты следующие слова: «Экипаж 46-го бомбардировочного авиаполка 263-й бомбардировочной авиадивизии 1-го бомбардировочного авиакорпуса: командир звена младший

лейтенант Филимошин Иван Георгиевич, 1914 г.р., штурман звена старший лейтенант Третьяков Владимир Дмитриевич, 1914 г.р., погибли при выполнении боевого задания 11 февраля 1943 года».

На остывшей холодной земле могильного холмика будет стоять чарка, наполненная до краев водкой, одна на двоих, с положенным сверху кусочком черного ленинградского хлеба. Стоящие рядом люди из рук в руки передадут простой солдатский котелок, также наполненный русской водкой, и молча выпьют за упокой душ наконец-то преданных земле воинов, хоть и спустя 60 лет после их смерти.

Юрий Владимирович Третьяков, сын одного из погибших – штурмана самолета, расскажет ребятам об отце. Жаль, но его он помнит только по фотографиям и рассказам матери. На одной из фотографий Юрий Владимирович заснят еще годовалым ребенком на руках матери рядом с еще живым отцом. Поисковики расскажут, как в октябре 2004 года прямо в устье безымянного ручья наткнулись на обломки самолета. Когда они приступили к поисковым работам, поняли, что среди искореженного металла лежат останки экипажа самолета. Потом ребята расскажут о том, как тяжело и долго приходилось вести поиски документов и вычислять имена погибших летчиков. Сколько гипотез и выводов было отработано, какие удивительные случайности происходили при установлении этих данных. И вот эту историю мы и хотим рассказать вам...

В октябре 2004 года ленинградскими поисковиками в устье ручья в урочище Кородыня, что находится в 12 км от Любани, среди обломков самолета Пе-2 были обнаружены останки экипажа самолета. Как говорилось выше, самолет упал прямо в ручей, недале-



Антонина Матвеевна и Владимир Дмитриевич Третьяковы с сыном Юрием. 1941 год

ко от его впадения в речку Тигода. Обломки конструкций самолета и рваные куски дюралю встречались на обоих берегах ручья. Одну из стоек шасси поисковики нашли метрах в ста от основного места падения самолета. При обследовании металлоискателем места падения самолета на левом берегу ручья, на глубине более метра ребята обнаружили обломки редуктора одного из двигателей самолета. Две лопасти воздушного винта были обломаны еще при соприкосновении мотора с землей: стало ясно, что бомбардировщик падал с рабочими двигателями. Третья лопасть, которая осталась на валу редуктора, стояла под углом 90 градусов по отношению к земной поверхности словно свеча, будто символический памятник, поставленный самим временем погибшему экипажу...

Тогда поисковикам удалось отыскать и собрать по берегам и по каменистому дну ручья сильно раздробленные останки экипажа, пряжки и карабины от пристыжной системы парашюта и даже обнаружить рядом с останками одного из погибших небольшую расческу, единственную личную вещь одного из летчиков.

После продолжительной зимы, в начале апреля 2005 года мы снова вернулись к обломкам самолета, так как оставалось невыясненным самое главное – кто же погиб на этом самолете. Предварительно захватив с собой набор автомобильных ключей, мы полностью разобрали остатки редуктора и вот удача – на опорной шайбе ведомой шестерни редуктора обнаружили продублированный еще на заводе, во время сборки, заводской номер мотора – 222-226. Это действительно была удача – появились первые шансы на то, что рано или поздно нам удастся установить личности погибших летчиков. Хотя вначале обнаруженный номер сильно озадачил, так как ранее нам не приходилось сталкиваться именно с такой классификацией номеров мотора М-105.

9 мая 2005 года на воинском мемориале «Березовая аллея» состоялась торжественно-траурная



Руководитель поискового отряда «Любань» Игорь Суров



церемония захоронения останков пока еще неизвестных пилотов. По старой традиции, чтобы помянуть погибших, мы приехали также и на место их гибели, благо от Любани это место, как говорилось выше, было всего в 12 километрах. Мы спустились на дно ручья к тому месту, где ранее находили останки экипажа и искореженные обломки самолета. Весенняя вода быстрым потоком спускалась по ручью, а талый снег по берегам еще полностью не растаял. И вдруг кто-то из нас увидел в самом русле ручья блестящий кусок авиационного алюминия. Вытащив его из воды, мы поняли, что это один из технологических лючков, которых на самолете было много и которые служили для облегчения работы техников при обслуживании самолета. Отмыв лючок от торфяного налета, почва в этих местах в основном болотистая, мы увидели проступающие цифры. Они были нанесены красной краской по трафарету. Как будто кто-то свыше нам еще раз подсказывал, что этот погибший экипаж не останется безвестным. На лючке был нанесен заводской номер самолета – 2833914. Такие заводские номера дублировались на многих съемных частях и агрегатах самолета для наземных технических служб, так как многие детали самолета целенаправленно подгонялись именно к одной из собираемых машин.

Пытаясь проанализировать наши находки, мы пришли к выводу, что, скорее всего, самолет погиб в конце 1942 или начале 1943 года. На это указывали обнаруженные нами косвенные данные: так на одном из агрегатов электрооборудования самолета мы обнаружили бирку, датированную 1942 годом. Да и установленный заводской номер самолета говорил о том, что данный самолет был выпущен позднее 1941 года, так как в первоначальной классификации номеров самолетов, выпускаемых 39-м заводом, номер завода, то есть цифры 39, всегда ставились перед номером серии и самим номером самолета в серии. Значит уже полностью отпадали погибшие экипажи 275-го и 225-го ближнебомбардировочных полков 3-й резервной авиагруппы, которые понесли большие потери под Любанью при нанесении бомбоштурмовых ударов по вражескому аэродрому Бородулино в сентябре 1941 года. Другой полк, 125-й ближнебомбардировочный, 15 января 1942 года выбыл из состава ВВС Ленинградского фронта, и поэтому его экипажи не подходили под наш случай. В марте 1942 года под Любанью значились погибшими несколько экипажей 121-го ближнебомбардировочного авиаполка 2-й резервной авиагруппы, но погибли эти экипажи, на основании архивных документов, западнее Любани, а обломки самолета, которые мы нашли, находились восточнее. Да и заводские номера самолетов и моторов, числившиеся за полком, никак не совпадали с найденными нами номерами. В 1943 году самолеты Пе-2 были на вооружении нескольких авиаполков Ленинградского и Волховского фронтов, но район Любани был в зоне ответствен-



Обломки стойки шасси самолета на берегу ручья

ности ВВС Волховского фронта, и поэтому гибель самолетов 34-го гвардейского и 140-го бомбардировочных авиаполков, а также 13-го отдельного разведывательного авиаполка Ленинградского фронта, казалась маловероятной. Еще самолеты Пе-2 были на вооружении ВВС Краснознаменного Балтийского флота: в 57-м скоростном бомбардировочном авиаполку данные самолеты использовались до начала 1942 года, потом полк полностью перевооружился на Ил-2. А вот 73-й скоростной бомбардировочный авиаполк (впоследствии 12-й гвардейский), как раз наоборот, именно с 1942 года приступил к боевым вылетам именно на Пе-2. Но потеря этого полка тоже казалась маловероятной, так как за годы поисковой работы авиацию Балтийского флота мы почти полностью изучили. Оставались полки, вооруженные данными самолетами 14-й воздушной армии Волховского фронта: 4-й гвардейский и 35-й бомбардировочные полки. Как раз в районе Смердыни (а эта деревня находилась не так далеко от места нахождения обломков самолета) в нашей базе данных на погибшие самолеты значились потери в феврале 1943 года и даже в январе 44-го. Но, к сожалению, эти полки не были полностью отработаны в архивах по потерям личного состава и списанным как боевые потери номерам самолетов и моторов.

И тут опять, как будто следя за нами свыше, вмешался Его Величество Случай. В один из вечеров, общаясь с нашим коллегой поисковиком из Псковской области Михаилом Романовым, я рассказал ему о нашей находке и установленных номерах, которые

по классификации, как уже говорилось выше, нам встретились впервые. Михаил, услышав установленный номер мотора 222-226, переспросив меня, вдруг сказал, что несколько лет назад у себя под Пустошкой он нашел и установил экипаж 804-го бомбардировочного авиаполка 293-й бомбардировочной авиадивизии, у которого были похожие номера моторов и они тоже начинались с цифр 222. Заканчивая разговор, он пообещал посмотреть по своим архивным тетрадкам выписанные из Центрального архива Министерства обороны номера самолетов и моторов по этой авиадивизии.

После разговора с Михаилом вспоминаю, что в период 1943 года на Волховский фронт действительно привлекалось большое количество различных авиаподразделений. Некоторые из них у нас под Ленинградом были совсем непродолжительное время. Внимательно просматриваю свои записи по авиачастям, привлеченным на Ленинградский и Волховский участки фронта с других направлений. В январе 1943 года для поддержки на Волховский фронт прибывает 2-й истребительный авиакорпус генерал-майора А.С. Благовещенского в составе двух истребительных авиадивизий – 209-й и 215-й. С Калининского фронта прибывает 232-я штурмовая авиадивизия под командованием полковника А.Г. Валькова. Летом 1943 года из состава Северо-Западного фронта на Волховский фронт перебрасывается 240-я истребительная авиадивизия полковника Г.В. Зимины. И вдруг в глаза бросается запись: 29 января 1943 года в оперативное подчинение 14-й воздушной армии Волховского фронта прибывает 1-й бомбардировочный авиакорпус Резерва Главного Командования в составе двух бомбардировочных авиадивизий, но через непродолжительное время, уже 20 февраля 1943 года, корпус убыл из состава армии. В состав корпуса, которым командовал генерал-лейтенант авиации Владимир Александрович Судец, входили 263-я бомбардировочная дивизия (46-й, 202-й, 321-й бомбардировочные авиаполки) и 293-я бомбардировочная дивизия (780-й, 804-й, 854-й бомбардировочные авиаполки). Все полки были вооружены самолетами Пе-2.

На следующий день опять звонок от Михаила Романова. Просмотрев свои записи, он называет но-

мер нашего мотора, но установленного на другом самолете!? В этих документах говорилось, что самолет Пе-2 с заводским номером № 29/06 с моторами М-105 №№ 222-226, 222-225 был поставлен на учет в 804-й бомбардировочный авиаполк 293-й бомбардировочной авиадивизии согласно приказа командира 804-го БАП от 30.08.1942 года № 040 и утвержден приказом командира 293-й БАД от 15.09.1942 года № 028.

Также Михаил зачитывает другие номера самолетов и моторов, поставленные на учет в августе 1942 года. Проанализировав доступные документы 293-й БАД, мы узнали, что в августе 1942 года дивизией были приняты на учет большое количество самолетов Пе-2, которые имели следующие номера: 2433914, 2333914, 2133914. Так мы приходим к выводу: вполне возможно, что самолет Пе-2 № 29/06 ремонтировался, и поэтому мотор № 222-226 был заменен и установлен на самолет 2833914, который, скорее всего, был получен полком чуть позже. Заканчивая разговор, Михаил сообщил, что в ближайшее время собирается выехать в город Подольск в Центральный архив Министерства обороны РФ, где специально для нас сможет посмотреть документы 1-го бомбардировочного авиакорпуса, в который как раз и входила 293-я дивизия.

Вернувшись из архива, Михаил Романов сразу же связался с нами. Его поиски принесли радостный для нас результат. По проведенной им архивной работе было установлено, что самолет Пе-2 № 28/14 (сокращение написания полного номера 2833914) с моторами М-105 №№ 222-226, 222-225 был списан из состава 46-го пикирующего бомбардировочного авиаполка 263-й БАД 1-го БАК 11 февраля 1943 года как боевая потеря.

Такое сообщение порадовало нас, потому что были установлены имена погибших пилотов, но с другой стороны оно очень удивило, так как мы думали, что данный самолет будет проходить как боевая потеря 804-го бомбардировочного авиаполка 293-й дивизии, а оказалось, что самолет списан из состава 46-го бомбардировочного авиаполка другой, братской дивизии, 1-го бомбардировочного авиакорпуса – 263-й!



Номер мотора



Заводской номер самолета



Это факт еще раз подтвердил выдвинутые ранее наши предположения, что в 804-м полку в период конца 1942 года самолет Пе-2 № 29/06 находился в ремонте (единственное, Михаил не смог уточнить, по какой причине) и поэтому на самолете были заменены моторы, которые после ремонта оказались на самолете 28/14 в другом полку. Но самое главное, мы теперь знали полные данные на погибший экипаж. По проведенной архивной работе Михаилом Романовым было установлено: самолет Пе-2 46-го пикирующего бомбардировочного авиаполка 263-й БАП 1-го БАП в составе экипажа: летчик, командир звена младший лейтенант Филимошин Иван Георгиевич, штурман звена старший лейтенант Третьяков Владимир Дмитриевич, стрелок-радист сержант Гладков Борис Ефимович, не вернулся с боевого задания 11 февраля 1943 года из района Смердыня.

Не вернулся с боевого задания! На авиационном языке это означало, что самолет и экипаж пропали без вести. Михаил Романов, проверяя списки потерь 46-го бомбардировочного полка, выписывал соданные на погибших членов экипажа самолета:

– Филимошин Иван Георгиевич, младший лейтенант, командир звена, 1914 г.р. Уроженец: город Москва, улица Горького, д. 26, кв. 11, жена Калашникова Фаина Николаевна проживала по адресу: Челябинская область, город Златоуст, кадровый;

– Третьяков Владимир Дмитриевич, старший лейтенант, штурман звена, 1914 г.р. Уроженец: Архангельская область, Приозерный район, Кенозерский с/с, д. Макуйловская, жена Антонина Матвеевна проживала по адресу: город Чкалов, Малый переулок, д. 6. Мобилизован Плесецким РВК Архангельской обл.

В списках потерь не оказалось данных на стрелка-радиста погибшего самолета – сержанта Гладкова Бориса Ефимовича, но были данные на другого стрелка-радиста, который тоже значился не вернувшимся с боевого задания 11 февраля 1943 года:

– Сергеев Георгий Ефимович, сержант, стрелок-радист, 1919 г.р. Уроженец: Ивановская область, Ковровский район, село Андреевка, отец Ефим Кириллович. Мобилизован Ковровским РВК.

Может быть в акте списания самолета писарь полка перепутал данные на стрелка-радиста самолета? Так как в акте значилась фамилия Гладкова, а в списках потерь полка за 11 февраля 1943 года была указана фамилия Сергеева! Но когда Михаил Романов стал поднимать и смотреть другие документы 46-го бомбардировочного авиаполка, стало все ясно! История гибели самолета Пе-2 была еще более трагичной.

Объяснительная записка воздушного стрелка-радиста 2 АЭ 46 ПБАП сержанта Гладкова Бориса Ефимовича.

19 февраля 1942 года.

Командиру 46 ПБАП майору Рыбальченко.

11 февраля 1943 года после получения задачи лейтенант Решетников вел семерку, в которой справа в паре шел младший лейтенант Филимошин, ведомый с внешней стороны шел старший сержант Черный. Заходов на цель дано было два. В первый заход сбросили бомбы, при втором заходе после обстрела линии фронта с разворотом влево пошли на свою территорию.

В это время я смотрел в верхний люк и что мог заметить: старший сержант Черный немного шел с превышением над нами, потом произошло мгновенное сближение самолетов. Самолет старшего сержанта Черного пошел под наш самолет, или же наш пошел на самолет Черного не могу понять. Факт тот, что я успел только убрать голову из люка, как произошел сильный удар, в кабине сделалось темно, и я каким-то путем очутился в воздухе один, после чего раскрыл парашют и увидел, как центроплан врезался в землю, а хвост летел подо мной.

Я опустился на нашей территории.

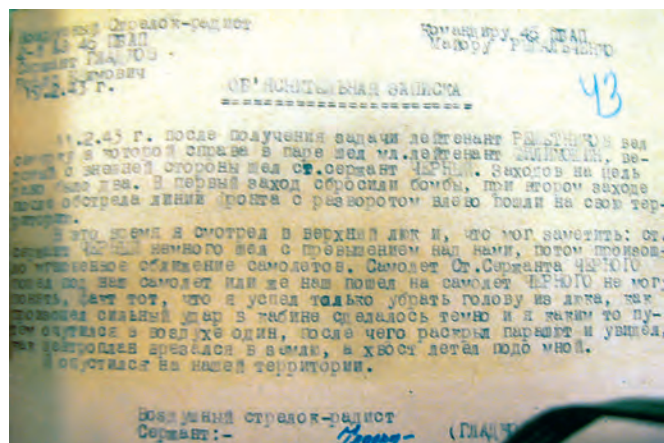
Воздушный стрелок-радист, сержант (Гладков).

Столкновение в воздухе! Воздушная катастрофа! Вот оказывается, какие причины гибели нашего самолета. Все становится ясным, вот почему в списках потерь полка нет фамилии сержанта Гладкова, он остался жив, опустившись на парашюте, выброшенный из разваливавшегося в воздухе самолета. Из других документов выстраивается полная картина произошедшего.

Командиру 263 БАП.

По докладам прибывших членов экипажей самолетов, столкнувшихся в воздухе при выполнении боевого задания 11 февраля 1943 года в районе дер. Смердыня установлено следующее:

1) 11 февраля 1943 года при втором заходе на цель после бомбометания и обстрела цели с пикирования столкнулись в воздухе самолеты командира звена младшего лейтенанта Филимошина, штурман старший лейтенант Третьяков, стрелок-радист сержант Гладков и пилота старшего сержанта Черного, штурман младший лейтенант Костюковский, стрелок-радист сержант Сергеев при обстоятельствах:



Объяснительная записка сержанта Гладкова Б.Е.



Штурман звена старший лейтенант Третьяков В.Д.

идя плотным строем, ведущий звена младший лейтенант Филимошин произвел резкий противозенитный маневр, отвернув на внешнюю сторону и снизу подошел под самолет пилота старшего сержанта Черного и винтами ударил по Ф-3 ведомого самолета. Оба самолета упали в районе цели. Пилот старший сержант Черный не успел проделать маневр, который был проведен командиром звена.

2) Летчик младший лейтенант Филимошин и его штурман старший лейтенант Третьяков

погибли. Выпрыгнули с парашютами и спаслись пилот старший сержант Черный, его штурман младший лейтенант Костюковский, стрелок-радист из экипажа командира звена Филимошина сержант Гладков, которые приземлились на передовых позициях. Стрелок-радист экипажа Черного сержант Сергеев также выпрыгнул с парашютом, но был расстрелян в воздухе противником. Сержант Сергеев похоронен в районе дер. Смердыня.

3) Старший сержант Черный, младший лейтенант Костюковский, сержант Гладков после приземления были доставлены к командующему 54 армии, после чего на самолете У-2 прибыли на свой аэродром.

Командир 46 ПБАП (Рыбальченко).

Ознакомившись с объяснительными записками других оставшихся в живых участников этого события – летчика второго самолета старшего сержанта Черного и его штурмана младшего лейтенанта Костюковского, мы смогли полностью воссоздать и описать этот трагический вылет.

11 февраля 1943 года на нанесение бомбоштурмового удара по немецкой линии обороны в районе Смердыня вылетели семь самолетов Пе-2 46-го бомбардировочного авиаполка, которые возглавил лейтенант Решетников. С правой стороны от лидирующего звена шла пара ведущего младшего лейтенанта Филимошина и ведомого старшего сержанта Черного. В районе бомбометания в это время была облачность высотой примерно 1100-1200 метров. Во время полета к цели из штаба полка поступила шифrogramма с приказанием сбросить бомбы с одного захода на цель. Подойдя к цели экипажи, наблюдали очень слабую видимость цели и ее почти не просматривали. Поэтому лидер группы решил нанести удар по запасной цели, и группа ушла дальше на территорию противника в район станции Ушаки.

Нанеся удар по станции Ушаки, на которой скопились железнодорожные составы с боеприпасами и сбросив с первого захода все бомбы, экипажи ушли на свою территорию, где сделали правый разворот с уходом опять на цель.

На втором заходе, при левом развороте над целью, самолет старшего сержанта Черного отстал от самолета ведущего младшего лейтенанта Филимошина. Сам Филимошин при этом обстреливал цель с бортового оружия. По прекращении стрельбы самолет Филимошина перешел на набор высоты. Старший сержант Черный следовал за самолетом ведущего, но догнать его не мог. Только облегчив винты моторами и дав форсаж, он смог догнать самолет Филимошина, при этом набрав высоту около 1200-1300 метров и оказавшись немного выше самолета ведущего. В результате этого оба самолета оказались выше всей пятерки на 100 метров. На этой высоте самолеты попали в редкую облачность. В это время стрелок экипажа Черного Сергеев докладывает летчику о появлении внизу истребителей противника, одновременно с ним самолеты противника увидел и штурман экипажа младший лейтенант Костюковский.

Стрелок-радист самолета Филимошина сержант Гладков вел осмотр воздушного пространства через верхний люк своей кабины и увидел мгновенное сближение своих самолетов и только то, что он успел убрать голову из люка, спасло ему жизнь. Так как в следующую секунду произошел сильный удар, в его кабине стало темно, и непонятным образом для самого себя он оказался в воздухе падающим вниз. Раскрыв парашют, вися на стропах, сержант Гладков видел падение и удар о землю центроплана своего самолета, а оторванная хвостовая часть падала ниже его.

Во время столкновения самолетов, как говорилось выше, штурман экипажа самолета Черного младший лейтенант Костюковский наблюдал за истребителями противника, которые находились ниже общей группы наших самолетов. Услышав сильный треск и почувствовав сильный удар, младший лейтенант Костюковский только и успел увидеть, как перед ним промелькнул фонарь от кабины летчика, сорванный Черным, в это же время ему в лицо хлестнула струя воздуха. Команды «прыгай» он не слышал, но, почувствовав падение самолета, выбросился с парашютом.

Члены экипажей других самолетов видели, как самолет Филимошина произвел резкий противозенитный маневр, отвернув на внешнюю сторону, так как самолеты перелетали линию фронта и по ним велся зенитный огонь с земли. Летчик Черный не успел повторить маневр ведущего, и самолет Филимошина ударил винтами его самолет в районе кабины стрелка-радиста. В обломках падающих самолетов погибли летчик младший лейтенант Филимошин и его штурман старший лейтенант



Третьяков. Остальные члены экипажей столкнувшихся самолетов выбросились на парашютах и опустились на землю в районе деревни Смердыня. Во время спуска на парашюте в воздухе был расстрелян огнем противника стрелок-радист из экипажа самолета Черного – сержант Сергеев, который приземлился мертвым и был похоронен наземными войсками в районе линии фронта у деревни Смердыня.

Оставшиеся пять самолетов благополучно перелетели линию фронта, успешно маневрируя от огня зенитных орудий противника и избежав атаки немецких истребителей. Четыре самолета произвели посадку на свой аэродром, а пятый, в составе экипажа летчика лейтенанта Мельникова, штурмана младшего лейтенанта Гапоненко и стрелка-радиста старшины Онопо, совершили вынужденную посадку с убранными шасси северо-восточнее в 12 км от аэродрома в районе деревни Замостье. В результате вынужденной посадки на самолете была повреждена правая плоскость, экипаж полностью остался невредим и, спустя некоторое время, был доставлен на свой аэродром. Причиной вынужденной посадки оказался перерасход горючего.

Описывая эти трагические события февраля 1943 года, мы как будто вновь соприкоснулись с жестокой правдой войны. На фронте погибали не только от пуль и снарядов противника, люди умирали от голода и болезней, пропадали без вести и гибли в трагических катастрофах. Но трагедия их смерти ничуть не умаляет их заслуг перед Родиной. Ни младший лейтенант Иван Филимошин, ни старший лейтенант Владимир Третьяков не знали, что их самолет погибнет от столкновения со своим же самолетом. Поднимая машину в воздух на боевое задание, они готовы были принять смерть от истребителей противника или огня зенитных пушек немцев. Они знали, что уходили в бессмертие. А самое главное – они верили, что на земле, на той земле, за которую они сражаются, останется добрая память о них. Подтверждением этих слов и стали поиски и находки поисковиков. Ребята из поисковых отрядов «Любань» и «Рубин», нашедшие обломки самолета и по-человечески похоронившие останки экипажа; псковский поисковик Михаил Романов, который провел колоссальную архивную работу, чтобы помочь нам установить имена погибших летчиков; архангелогородские поисковики, которые провели розыск родных Владимира Дмитриевича Третьякова (нашли их уже не в Архангельске, где были родные корни штурмана, а в городе Санкт-Петербурге). И сам сын Владимира Третьякова – Юрий Владимирович Третьяков, который более полувека бережно хранил память о своем отце, которого помнил лишь по сохранившимся фотографиям и рассказам своей матери...

Завершить рассказ об этих поисках хочется описанием трагических событий февраля 1943 года, которые развернулись на земле в этих местах, сыном командующего 54-й армии Волховского фронта

генерал-лейтенанта Сухомлина Александра Васильевича – Владимиром Александровичем:

«Наступление началось 10 февраля 1943 г. Части 55-й армии прорвали оборону противника и в течение первого дня наступления продвинулись на глубину 4-5 км, заняв несколько населенных пунктов, включая Красный Бор и ст. Поповку. Однако на второй день наступление стало замедляться и вскоре остановилось, так как противник сумел оперативно перебросить с других участков фронта дополнительные силы.

В этот же день 54-я армия, выполняя приказ командующего Волховского фронта, начала наступление в направлении населенных пунктов Макарьевская Пустынь – Егорьевка с задачей прорвать оборону противника, выйти на рубеж Костово, Бородулино и частью сил перерезать шоссе и железную дорогу в районе Любань. Главной целью являлся выход в тыл Сиявинской группировке немцев.

Армия начала прорыв, имея ударную группу в составе трех эшелонов. Первый эшелон – три стрелковые дивизии со средствами усиления; второй эшелон – две стрелковые дивизии, стрелковая бригада и танковая бригада, и третий эшелон (резерв) – одна стрелковая дивизия.

После артиллерийской и авиационной подготовки первый эшелон ударной группы перешел в наступление. Однако проломить передний край обороны противника не удалось. 11 февраля 1943 г. штурм был повторен после перестройки боевых порядков в дивизиях первого эшелона. Передний край был прорван на участке 4 километра, и боевые действия развернулись в глубине обороны. Однако такие фланговые мощные узлы сопротивления противника с сильно укрепленными позициями, какими являлись населенные пункты Макарьевская Пустынь и Смердынь, взять не удалось. Невзирая на это, наступление продолжалось. Необходимо было преодолеть 16-километровую глубину лесисто-болотистого пространства с целью выйти на выгодный рубеж для последующих действий. Второй эшелон армии вводился в сложных условиях огневого воздействия с флангов, действуя на узком участке прорыва. В этих сложных условиях командиры полков и дивизий не лучшим образом управляли своими частями и подразделениями, артиллерия зачастую не могла оказывать поддержку пехоте, маневр танковыми частями осложнялся лесами и глубоким снежным покровом.

Соединение наших армий во второй день операции приостановило свое наступление, что позволило противнику усилить оборонявшиеся части в полосе наступательных действий. К концу четвертого дня наступление по существу заглохло. Все попытки расширить прорыв на флангах также не увенчались успехом, и 21 февраля 1943 года 54-я армия перешла к обороне. Слабые успехи, достигнутые армиями в этой операции, А.В. Сухомлин объяснял большой сложностью организации наступатель-

ных действий и управления соединениями в условиях лесисто-болотистой местности при сильно укрепленных позициях противника, трудностями эффективного использования танков в этих условиях, недостаточной подготовленностью подразделений и частей для ведения боев в лесах, отсутствием необходимого превосходства в живой силе и технике для преодоления столь сильной обороны...

* * *

Как я говорил выше, этот рассказ был написан в январе 2007 года. Прямо накануне 28 января 2007 года. В этот день мы вместе с родными погибшего штурмана В.Д. Третьякова – сыном Юрием Владимировичем и тремя внуками – побывали на мемориале «Березовая аллея» в Любани, где покоились останки погибших летчиков. Также в этот зимний день мы съездили на место гибели самолета, а приехавший с нами настоятель Макарьевского монастыря отец Давид отслужил службу по погибшим. Гулким эхом в морозной тишине звучали слова молитвы «Смертию смерть поправ...» и «Вечная память...».

Кстати, в истории поиска родных штурмана Владимира Дмитриевича Третьякова случилась еще одна интересная неожиданность. Из архивных документов нам было известно, что родом Третьяков был из Архангельска, а семья в годы войны проживала в Чкалове (сейчас Оренбург). По этим адресам мы и искали родню. А оказалось... Его сын Юрий Третьяков и вся большая семья живут в Санкт-Петербурге. Да еще и в доме, который стоит прямо напротив моего. Из моего окна были видны их окна.

Вот и настал черед подробно рассказать о судьбах летчиков, штурманов и воздушных стрелков-радистов этих двух самолетов Пе-2.

Летчиком первого самолета был командир звена (приказ о назначении его на должность заместителя командира авиаэскадрильи пришел в полк после гибели пилота) 46-го бомбардировочного авиаполка 263-й бомбардировочной авиадивизии 1-го бомбардировочного авиакорпуса младший лейтенант Филимошин И.Г. (приказ о присвоении звания лейтенанта пришел в полк в мае 1943 года после его гибели).

● Иван Георгиевич ФИЛИМОШИН родился в 1914 году в городе Москве. Там же окончил семь классов школы. До призыва в Красную Армию работал инструктором-летчиком в Ногинском аэроклубе (г. Ногинск Московской обл.). После мобилизации с присвоением воинского звания старшего сержанта 15 апреля 1941 года он назначается на должность пилота в состав 160-го резервного авиаполка (Одесский ВО). Полк занимался подготовкой пилотов вновь формирувавшихся полков, в том числе и на самолетах Пе-2. С началом Великой Отечественной войны семья И.Г. Филимошина, жена Калашникова Фаина Николаевна, эвакуируется из Москвы в Челябинскую область, в город Златоуст. Осенью 1941 года его назначают на должность пилота в переформированный 46-й бомбардировочный авиаполк, который



Ю.В. Третьяков на месте гибели отца. Январь, 2007 год

в это время прошел программу обучения личного состава полетам на Пе-2 и был подчинен 77-й смешанной авиадивизии Западного фронта. Полк прибывает под Москву. 16 ноября 1941 года И.Г. Филимошину присвоено офицерское звание младшего лейтенанта, а 30 ноября 1941 приказом командующего Западного фронта он награжден орденом Красного Знамени.

В наградных документах говорится: «Имея 6 боевых вылетов в сложных условиях тов. Филимошин был дважды подбит на поле боя, оба раза гибель экипажа и самолета казалось не избежать, но мастерство Филимошина, его мужество и спокойствие спасли экипаж и самолеты, которые введены в строй».

В одном из полетов, не долетая до цели загорелся мотор, но цель была близка. Филимошин ведет машину на цель, бомбы были сброшены точно на колонну противника, после этого сбив пламя скольжением и на одном поврежденном моторе привел самолет на аэродром. Эти случаи не поколебали воли бесстрашного летчика, он продолжает громить врага. Его экипажем уничтожено: до 10 танков, 35 грузовых автомашин, 10 повозок с лошадьми и до 150 солдат противника. В воздушном бою экипажем тов. Филимошина сбито 4 самолета противника: два Хе-113 и два Ме-109».



Как мы уже говорили выше, приказ о присвоении И.Г. Филимошину очередного воинского звания лейтенанта будет подписан лишь 8 мая 1943 года, спустя почти три месяца после гибели, когда полк уже находился на Воронежском фронте.

Кроме того, вне зависимости от того, что в полку и дивизии точно были известны обстоятельства гибели, в донесениях о безвозвратных потерях И.Г. Филимошин был учтен пропавшим без вести, приказ об исключении его из списков Красной Армии как пропавшего без вести был подписан только 27 мая 1943 года.

Вторым погибшим членом экипажа был штурман звена 46-го бомбардировочного авиаполка старший лейтенант Третьяков В.Д.

- Владимир Дмитриевич ТРЕТЬЯКОВ родился в



1914 году в селе Макуйловская Кенозерской волости Каргопольского уезда Вологодской губернии (в 40-е годы – д. Макуйловская, Кенозерский с/с, Приозёрный р-н, Архангельская обл.). В Красную Армию был призван 4 ноября 1936 года Плесецким РВК Архангельской области.

Окончив военную авиашколу, остался на инструкторской работе в 1-й Чкаловской военной авиашколе пилотов. На период начала войны семья – жена Антонина Матвеевна и сын Юрий – проживала по адресу: город Чкалов, Малый переулок, д.б.

В конце 1941 года на базе школы был сформирован 616-й ночной легкомобомбардировочный авиаполк, в который и был назначен В.Д. Третьяков на должность стрелка-бомбардира. В январе 1942 года полк перелетел под Москву и вошел в оперативное подчинение ВВС 16-й армии на Западном фронте. В апреле 1942 года полк был расформирован и Третьякова переводят на должность штурмана звена в состав 46-го БАП.

Также как и Филимошин штурман В.Д. Третьяков окажется учтен пропавшим без вести.

Воздушным стрелком-радистом самолета в том трагическом вылете был сержант Б.Е. Гладков. Он остался в живых, смог спастись с парашютом. Прошел всю войну и завершил ее в победном мае 1945 года в звании гвардии старшего сержанта.

- Борис Ефимович ГЛАДКОВ родился в 1919 году в г. Сызрань Симбирской губернии (в 40-е годы – Куйбышевская, в настоящее время – Самарская обл.). В 1938 году вступил в комсомол (ВЛКСМ). В 1939 году был призван в ряды Красной Армии Сызранским РВК. Осенью 1941 года при переформировании 46-го бомбардировочного авиаполка попадает в состав этого полка на должность воздушного стрелка-радиста. С 10 октября 1941 года на Западном фронте.

В это время полк входит в состав 77-й САД. За отвагу и мужество, проявленные в боях под Москвой, в декабре 1941 года командование полка представляет младшего сержанта Б.Е. Гладкова к ордену Красной Звезды. Приказом командующего Западным фронтом от 6 января 1942 года награжден медалью «За отвагу». Потом вместе с полком пройдет дорогами Калининского, Волховского, Северо-Западного, Воронежского, Степного, 1-го и 2-го Украинских фронтов. В марте 1943 года, уже после памятного вылета 11 февраля 1943 года, командование полка представляет Гладкова к ордену Красного Знамени, но приказом командира 263-й БАД он был награжден орденом Красной Звезды. В это время полку присваивается гвардейское звание, и он получает наименование 80-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Вместе с полком прошел всю войну. 2 июня 1945 года гвардии старшему сержанту Б.Е. Гладкову вручена медаль «За оборону Москвы» за его участие в обороне Москвы в 1941 году (награжден приказом от 01.05.1944г.), а вот 9 июня 1945 года одновременно ему вручили медали «За взятие Берлина» и «За освобождение Праги».

В 1985 году, в год 40-летия победы, Борису Ефимовичу был вручен орден Отечественной войны II степени.

Из экипажа второго самолета, который столкнулся с самолетом Ивана Филимошина, в живых остались летчик и штурман, которые смогли спастись. К несчастью, воздушного стрелка-радиста, который также выбросился с парашютом, немцы расстреляли в воздухе, когда он опускался над линией фронта.

Летчиком второго самолета был сержант В.И. Черный.

- Василий Иванович ЧЕРНЫЙ родился 16 октября 1919 года в селе Бележенцы Изяславского повета Волынской губернии (в 40-е годы – Каменец-Подольская, сейчас Хмельницкая область, Украина).



В конце 30-х годов XX века семья с Украины переехала в Красноярский край. В 1937 году окончил 10 классов. В 1939 году завершил учебу в автошколе города Канска.

Стал работать рабочим-автомехаником. 12 июня 1940 года Канским РВК призван в ряды РККА и по спецнабору направлен курсантом в Омскую военную авиационную школу пилотов. В авиашколе Василий Иванович проучился по ускоренному курсу год и два месяца. В августе 1941 года в звании сержанта назначается на должность пилота в состав 165-го резервного авиаполка Забайкальского ВО.

В октябре 1941 года его переводят на должность летчика-инструктора в 23-й запасной авиаполк. Полк в это время базировался на аэродроме Белая (Иркутская область). В декабре 1942 года переведен на должность летчика в состав 46-го бомбардировочного полка, который в это время находится на Калининском фронте. После боев под Ленинградом (в составе Волховского фронта, где произошла катастрофа) приказом командира 263-й БАД от 7 марта 1943 года награжден орденом Красной Звезды.

В боевом вылете 9 марта 1943 года на Северо-Западном фронте получил тяжелое ранение и был направлен в госпиталь. В конце марта 1943 года после возвращения из госпиталя переведен на должность старшего летчика в состав 82-го гвардейского бомбардировочного авиаполка (до 18.03.1943 г. именовался 321-й БАП и входил в эту же 263-ю БАД). 8 мая 1943 года присвоено первичное офицерское звание младшего лейтенанта (приказ командующего 2-й ВА Воронежского фронта), а через год, 8 мая 1944 года, присвоено очередное звание лейтенанта (приказ командующего 5-й ВА 2-го Украинского фронта). В июне 1944 года командир звена В.И. Черный награжден орденом Красного Знамени (приказ от 21.06.44 г.). 22 октября 1944 года присвоено воинское звание старшего лейтенанта (приказ по 2-й ВА). 21 марта 1945 года награжден орденом Отечественной войны I степени. В день Победы, 9 мая, ему вручена медаль «За победу над Германией».

После окончания войны, с 9 мая 1945 года по сентябрь 1947 года, находился в составе контингента Советский войск в Австрии. Здесь 9 июня 1946 года награжден одновременно тремя медалями: «За взятие Берлина», «За освобождение Праги» и чехословацкой медалью «За храбрость перед врагом». В сентябре 1946 года В.И. Черный переведен на должность заместителя командира авиаэскадрильи.

В сентябре 1947 года назначен на должность командира звена самолетов По-2 Липецких высших офицерских летно-тактических курсов усовершенствования командного состава ВВС ВС СССР.

22 февраля 1948 года награжден медалью «30 лет Советской Армии и Военно-морского флота». 19 августа 1948 года приказом главнокомандования ВВС Советской армии присвоено воинское звание капитана.

В марте 1953 года переведен слушателем Высших офицерских летно-тактических курсов (ВОЛТК) ВВС (Донской ВО) по подготовке командиров авиаэскадрилий бомбардировочной авиации. Окончил курсы в октябре 1953 года и направлен в распоряжение командующего ВВС Дальневосточного ВО.

В 1950 году у Василия Черного и его жены Лидии Васильевны рождается сын Виктор, а в 1954 году – второй сын Евгений.

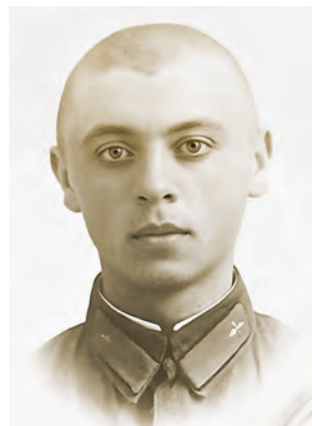
В декабре 1953 года назначен на должность заместителя командира АЭ в состав 343-го транспортно-десантного авиаполка 1-й ТАД ВДВ. С февраля 1954 года – командир АЭ. В октябре 1954 года присвоен

классный чин – военный летчик 2-го класса. С сентября 1955 года – заместитель командира полка по летной подготовке. 20 октября 1955 года присвоено воинское звание майор, 20 сентября 1956 года – очередное воинское звание подполковника. С февраля 1957 года старший инструктор-летчик по летной подготовке 21-й гвардейской военно-транспортной авиадивизии (54-я ВА).

В мае 1958 года уволен из рядов Советской армии с правом ношения военной формы. Василий Черный был участником сражений на Калининском, Волховском, Северо-Западном, Воронежском, Степном, 2-м Украинском и 1-м Украинском фронтах.

Штурманом в экипаже летчика В.И. Черного был младший лейтенант Г.З. Костюковский.

• Григорий Зельманович КОСТЮКОВСКИЙ родился 13 декабря 1921



года в городе Полтава Украинской ССР. С 1938 года член ВЛКСМ. В 1939 году окончил 10 классов. 20 ноября 1939 года вступил в Красную Армию и стал курсантом Харьковского военного авиационного училища. После окончания училища в ноябре 1940 года с присвоением воинского

звания младшего лейтенанта, назначен на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 208-го скоростного бомбардировочного авиаполка. Полк в это время находился в стадии формирования и даже не имел своих самолетов. Входил в состав 46-й авиадивизии Московского ВО. С началом Великой Отечественной войны семья (отец – Зельман Иосифович) была эвакуирована в Казахскую ССР, город Караганду. А сам Григорий вместе с полком принял участие в боях под Москвой в составе ВВС Западного фронта.

10 марта 1942 года Г.З. Костюковский назначен на должность стрелка-бомбардира в состав 46-го бомбардировочного авиаполка. На Калининский фронт вместе с полком, который до этого проходил переформирование и получал новые самолеты Пе-2, прибыл в октябре 1942 года. В составе полка принимал участие в боях на Калининском, Волховском и Северо-Западном фронтах. В 1943-м переведен на должность штурмана звена в состав братского 82-го гв. БАП (263-я БАД).

В ноябре 1944 года Г.З. Костюковский представлен командованием полка к ордену Отечественной войны II степени, но приказом командира 2-го гв. БАК от 12 декабря 1944 года награжден орденом Красной Звезды. 30 декабря 1944 года присвоено очередное воинское звание – гвардии лейтенант.

7 января 1945 года вручена медаль «За оборону Москвы», которой были отмечены его заслуги при обороне города осенью 1941 года.



В вылете на «свободную охоту» в район Бреслау 12 февраля 1945 года его самолет был сбит, и весь экипаж посчитали пропавшими без вести (командир звена гвардии лейтенант Сапега Виктор Петрович, штурман звена гвардии лейтенант Костюковский Григорий Зельманович, выполнявший роль воздушного стрелка-радиста начальника связи АЭ гвардии младший лейтенант Акинишев Иван Степанович).

В журнале боевых действий 1-й БАД за 12 февраля 1945 года говорилось: «82-й гв.БАП произвел 13 самолетовылетов, на бомбардирование мелкими группами и отдельными экипажами охотников войск и техники противника в пунктах Швейдниц – Пфаффендорф и аэродром противника Ламсдорф. Вел боевую разведку в районе Шейлиц, Герлиц и Ламсдорф. Один экипаж охотник с задания не вернулся...».

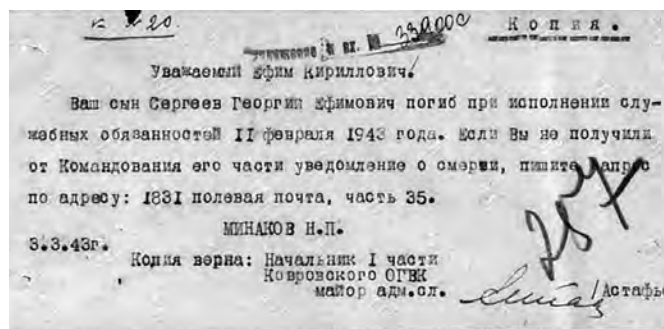
Но как позже оказалось, летчик и штурман самолета остались живы, выпрыгнули с подбитого самолета и, опустившись на парашютах, попали в плен. В архивных документах указывается, что Григорий Костюковский попал в плен в районе г. Нейсе. Был направлен в лагерь военнопленных № 13Б в г. Вейден. Освобожден нашими частями 23 апреля 1945 года, и уже на следующий день (24 апреля) прибыл в свою часть. Но 27 июля 1945 года в городе Вене задержан НКВД и направлен для прохождения спецпроверки в 12-ю запасную стрелковую дивизию. После проверки в авиацию не вернулся, был уволен из Красной Армии в запас 3 декабря 1945 года.

За годы войны Григорий Зельманович Костюковский принял участие в боях на Западном, Калининском, Волховском, Северо-Западном, Воронежском, Степном, 2-м и 1-м Украинских фронтах. В 1985 году, в год 40-летия Победы в войне, был награжден орденом Отечественной войны II степени.

Воздушным стрелком-радистом в том вылете в составе экипажа был сержант Георгий Ефимович Сергеев. Как говорилось выше, он смог выпрыгнуть с парашютом из развалившегося в воздухе самолета, но в воздухе был расстрелян противником. Мертвым он опущен в распоряжение наших частей. Его похоронили наземные войска в районе Смердыня рядом с линией фронта.

- Георгий Ефимович СЕРГЕЕВ родился в 1919 году в селе Андреевка Ковровского уезда Владимирской губернии (в 40-е годы – Ковровский район, Ивановская обл.). Там же проживала семья – отец Ефим Кириллович Сергеев. Мобилизован в Красную Армию 10 октября 1939 года Ковровским РВК.

Начало Великой Отечественной войны встретил в составе 48-го бомбардировочного авиационного полка на Юго-Западном фронте, где до 5 октября 1941 года совершил 16 боевых вылетов на самолете СБ. После переформирования полка попал в состав 261-го бомбардировочного авиаполка на самолетах Пе-2. С 20 июля 1942 года полк стал действовать на Западном направлении и в августе 1942 года вошел в состав 204-й бомбардировочной авиадивизии.



Письмо родным Г.Е. Сергеева о его гибели

30 октября 1942 года сержант Г.Е. Сергеев приказом командующего Западным фронтом награжден медалью «За отвагу». В наградных документах упоминается, что к сентябрю 1942 года он совершил 34 боевых вылета и в одном из боев лично сбил самолет противника Ме-109. Впоследствии был переведен в состав 46-го бомбардировочного авиаполка.

В архивных документах 46-го БАП, в которых описывается произошедшая катастрофа, говорится, что Г.Е. Сергеев был похоронен в районе деревни Смердыня. Но, к сожалению, в других документах о безвозвратных потерях полка и дивизии в целом Георгий Ефимович Сергеев учтен как пропавший без вести. Так, в книге учета потерь 263-й БАД есть запись: «Место захоронения неизвестно».

Вот так обнаружение фрагментов и обломков Пе-2 в русле безымянного ручья вблизи урочища Кородыня помогло узнать и рассказать историю шести разных, но в то же время неразрывно связанных друг с другом людей, – летчиков, отдавших все силы и знания для приближения светлого праздника – Дня Победы!

Завершая эту историю, еще нужно добавить, что в апреле 2024 года бойцами поискового отряда «Северное сияние» и подводно-исследовательской группы «Варяг» из города Санкт-Петербурга в районе урочища Кородыня Тосненского района Ленинградской области было обнаружено место падения самолета Пе-2. По найденным номерам моторов было установлено, что на этом самолете 11 февраля 1943 года для выполнения боевого задания вылетал экипаж в составе летчика старшего сержанта Черного Василия Ивановича, штурмана младшего лейтенанта Костюковского Григория Зельмановича и воздушного стрелка-радиста сержанта Сергеева Георгия Ефимовича. Как говорилось в боевом донесении авиационного полка, весь экипаж выпрыгнул с развалившегося в воздухе самолета на парашютах. И если летчику и штурману удалось опуститься на парашютах в распоряжении наших войск и вернуться живыми в полк, то воздушного стрелка-радиста немцы расстреляли в воздухе. Место падения самолета Черного оказалось всего в одном километре от места падения самолета Филимошина.

Самолет Пе-2 на границе Киришского и Тосненского районов Ленинградской области

Для поисковиков история этого самолета началась в 1991 году. Тогда я работал в Военно-патриотическом объединении «Победа» при Ленинградском обкоме ВЛКСМ. Именно весной 1991 года к организации и проведению крупномасштабных Вахт Памяти, которые с 1989 года организовывал комсомол на территории Ленинградской области, активно подключился Ленинградский военный округ (до этого военные помогали техникой, саперами, связистами и питанием только в проведении Вахты Памяти в Новгородской области, в районе Мясного Бора). В этот раз командующим войсками ЛенВО была подписана директива о формировании на базе высших военных учебных заведений, расположенных в Ленинграде, поисковых отрядов из числа курсантов и офицеров вузов. Так были сформированы поисковые отряды на базе Ленинградского высшего военного инженерного училища связи имени Ленсовета (ЛВВИУС) (руководитель – подполковник Дмитрий Федоров), Ленинградского высшего военно-политического училища ПВО имени Ю.В. Андропова (ЛВВПУ ПВО) (руководитель – полковник Виктор Подлужный), Ленинградского высшего военно-топографического командного Краснознаменного ордена Красной Звезды училища имени генерала армии А.И. Антонова (руководитель – майор Анатолий Судаков), Военного инженерного Краснознаменного института имени А.Ф. Можайского (руководитель – майор Николай Малыгин), Ленинградского высшего зенитного ракетного командного ордена Красной Звезды училища имени 60-летия

Великого Октября (руководитель – полковник Николай Кайгородов). Полномочия по вопросам координации работы военных поисковых отрядов с гражданскими поисковиками и местными органами исполнительной власти были возложены на заместителя командующего войсками округа по ГО и ЧС генерал-майора Вячеслава Дмитриевича Улыбина.

В район населенного пункта Чудской Бор Тосненского района Ленинградской области выдвигался поисковый отряд военно-топографического училища. Именно с этим отрядом нам и предстояло работать. Весенняя Вахта Памяти состоялась с 29 апреля по 8 мая 1991 года. Поисковики ВПО «Победа» (Василий Груздов, Илья Прокофьев, Владимир Бибилов) вместе с военными расположились в старых постройках бывшего лагеря для студенческих отрядов на окраине Чудского Бора в сторону Коколаврика.

В моем старом дневнике сохранилась запись, сделанная по итогам экспедиции: *«Работали вместе с топографическим училищем в Чудском Бору. Подняли останки 73-х солдат. Нашли места падений 4 самолетов, на двух были. Подняли двигатель с самолета Пе-2 (№ 134). Поднимали воинское захоронение в 3 км восточнее ур. Милаевка. Там подняли останки 46 человек (не доработали). 10 воинов привезли из района реки Чагоды, между Дубовиком и Липовиком, 17 человек «верховых» подняли в районе ручья Черновского. В районе ручья найден котелок подписанный «Кошурников А.В.». 8 мая хоронили в Чудском Бору...».*

К сожалению, мы тогда еще не знали, где искать заводские номера моторов и самолетов. Не знали, как они должны выглядеть и как их расшифровать. Хотя и тогда нам было понятно, что по номерам можно установить экипажи самолетов. Все эти знания пришли только с годами и опытом. Я переписывал номера, которые мне казались важными, но я не всегда представлял их информативность. Так, когда мы с курсантами извлекли из воронки мотор самолета, на том месте, где должна была быть штатная шильда с указанным номером мотора, ее не оказалось. Бирку



Работа поисковиков на месте падения самолета Пе-2. Май, 1991



сорвало с заклепок при падении самолета. Но на том месте, где она крепилась на самом блоке редуктора, я нашел выбитый номер 134, который и переписал в свой дневник. В другом блокноте я записал номера, которые тогда увидел на лопасти – 28177360 и вторая строчка 535301, на основании лопасти – Б 19627.

И только спустя годы, когда уже был накоплен опыт и знания, как и где дублировались заводские номера мотора, и где их искать, рассматривая старые фотографии этого поднятого мотора, я с досадой констатировал, что переписал совсем бесполезные технологические номера. А на те места, где был выбит необходимый номер мотора, я даже не обратил внимание. К сожалению, это так.

Место падения самолета нам показал местный житель, которого нашел Василий Иванович Груздов (один из старейших ленинградских поисковиков, умерший от болезни в 2003 году). В один из дней мы вместе с курсантами погрузились на ГТТ и выдвинулись к месту работы. Точка, где упал самолет, находилась в 11 километрах (по прямой) от Чудского Бора. По дорогам и просекам вышло все 20 километров. По топографической карте место падения находилось южнее бывшей деревни Малиновка. Прибыв на место, помню, из заполненной водой воронки торчала одна из лопастей мотора самолета. Выкачали воду из воронки простыми ведрами, выстроившись для этого в небольшую цепочку и передавая ведра из рук в руки. Немного окопав от глины мотор по всему периметру, мы просто зацепили его стальным тросом и с помощью ГТТ вытащили на поверхность. Затем мотор выволокли на дорогу и оставили на одной из лесной полянок, так как военным мотор был без надобности, а мы в то



Поднятый из воронки мотор М-105. 1991 год

время еще не имели необходимого транспорта, чтобы вывезти его из леса и предложить какому-нибудь музею. Останков погибших членов экипажа самолета при раскопках мы не нашли, и поэтому решили, что летчики выпрыгнули с парашютами и спаслись.

Так закончились работы в 1991 году.

Новые сведения об этом самолете появились в 2004 году. Тогда я работал в Комитете по делам молодежи, физической культуре и спорту Ленинградской области и руководил областным Общественным фондом поисковых отрядов. В один из дней мы с коллегами из питерского отряда «Рубин» заехали в гости к руководителю отряда «Любань» Игорю Сурову (скончался в 2017 году). Оказалось, что любанские поисковики в июне провели дополнительное обследование этого места катастрофы. На куске дюрала они нашли выбитый технологической номер – 8-10. Также были обнаружены гильзы от крупнокалиберного авиационного пулемета УБ 1941 года выпуска.

В июле 2005-го вспомнили об этом самолете встретившись и разговорившись с Михаилом Николаевичем Романовым (в 1991-1993 годы он тоже работал в ВПО «Победа», затем вернулся на свою малую родину в город Пустошка Псковской области). Неожиданно Михаил рассказал, что еще поздней осенью 1991 года (я тогда служил в армии) они с Василием Груздовым вывезли мотор самолета, вытасканный курсантами топографического училища. По словам Михаила на блоке они нашли номер мотора – М-105 № 364-359.

Тогда Михаил Николаевич предположил, что, возможно, это потеря одного из полков 1-го бомбардировочного авиакорпуса, который в январе – феврале 1943 года был переброшен под Ленинград с Калининского фронта. В корпус входили две авиадивизии (293-я и 263-я БАД), полки которых имели на вооружении самолеты Пе-2.



В воронке видна лопасть от мотора М-105. 1991 год

В 293-ю бомбардировочную авиадивизию (в дальнейшем 8-я гв. БАД) входили полки: 780, 804 и 854. В состав 263-й бомбардировочной авиадивизии входили следующие полки: 46, 321 и 202. Кроме этого, при проведении дополнительной работы с архивными документами было выявлено, что в составе 771-го и 35-го ближнебомбардировочных авиаполков (ББАП) 1-й Ударной авиационной группы, которая тоже действовала на этом участке фронта, находились самолеты Пе-2 с похожими номерами моторов.

Обстоятельно проверив архивные сведения о потерях этих подразделений на данном участке фронта (где были обнаружены обломки самолета) нами было установлено, что в 263-й БАД в феврале 1943 года были потери самолетов только в составе 46-го БАП. 11 февраля 1943 года были потеряны три самолета Пе-2. Из них два самолета столкнулись в воздухе, а третий сел на вынужденную посадку из-за выработки топлива. Места падений столкнувшихся самолетов были нами обнаружены: в 2004 году найдены обломки самолета младшего лейтенанта Филимошина (а в 2024 году – место падения самолета сержанта Черного). 15 февраля 1943 года был поврежден еще один самолет Пе-2 из состава полка, но он сел на вынужденную посадку на своем аэродроме.

В составе братской 293-й БАД в этот промежуток времени потери были только в составе 780-го БАП. 11 февраля 1943 года были потеряны три самолета Пе-2. Один сел на вынужденную посадку в районе реки Влоя. Второй был сбит в районе урочища Смердыня, перетянув линию фронта, экипаж выпрыгнул



Орленко И.В.



Бандуров Ю.Т.

с парашютами и остался жив. Третий Пе-2 был сбит в районе Смердыни: воздушный стрелок-радист выбросился с парашютом, перешел линию фронта и вернулся в полк; летчик и штурман остались в самолете, совершив вынужденную посадку на территории противника, и попали в плен. Но эти самолеты не подходили по месту.

19 февраля 1943 года в журнале боевых действий 780-го бомбардировочного авиаполка было записано: «Самолеты Ильина и Орленко были атакованы истребителями противника. В результате атаки самолеты Пе-2 старшего лейтенанта Ильина и старшего сержанта Орленко загорелись. Старший лейтенант Ильин посадку произвел на своей территории в районе Шала на лес. Штурман Фокин ранен, самолет сгорел. Летчик старший сержант Орленко покинул горящий самолет с парашютом в районе Зенино в 5 км восточнее Смердыни. Самолет сгорел. Орленко и Бандуров погибли».

Так как самолет был сбит над нашей территорией, пехотинцам удалось найти место приземления летчика старшего сержанта Ивана Владимировича Орленко. Выпрыгнув с парашютом из горящего са-

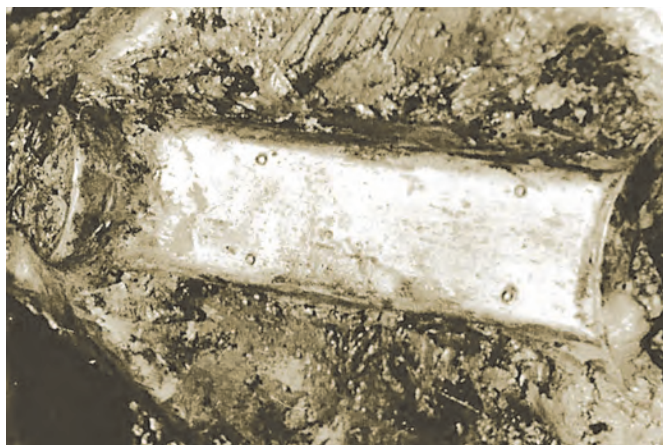


Платов М.Г.

молета, по неизвестной причине он разбился. Его похоронили на небольшом воинском кладбище в лесу западнее Зенино, рядом с могилой саперов. А штурман старшина Юрий Трифонович Бандуров погиб вместе с самолетом.

В боевом донесении не была указана фамилия стрелка-радиста самолета, и в списках безвозвратных потерь полка

за период его нахождения на Волховском фронте его имени тоже не было, из чего мы сделали вывод, что он спасся с парашютом. И наше предположение подтвердилось, когда удалось узнать его имя из других архивных документов. Воздушный стрелок-радист старший сержант Михаил Григорьевич Платов выжил, выпрыгнув с парашютом. Он приземлился в расположении наших частей, у артбатареи 8-го гаубичного артиллерийского полка. Кроме того, из архивных документов удалось узнать, что данный экипаж не вернулся с боевого задания на самолете Пе-2, который имел заводской номер 10/100 с моторами М-105 №№ 22-700 и 22-684.



Редуктор мотора М-105, где крепилась шильда с заводским номером. 1991 год



Позже выяснилось, что на месте падения самолета, о котором идет рассказ, в разные годы копали и другие поисковые отряды, и местные жители. Так, в мае 2006 года место падения было обследовано поисковиками киришского отряда «Небо Ленинграда». Но, к сожалению, никаких номеров ими найдено не было. А в 2013 году местные жители из поселка Чудской Бор передали Ивану Александровичу Дьякову, руководителю Вологодской областной молодежной общественной организации «Вологодский поисковый отряд» (который работал в составе экспедиции «Любань»), хорошо сохранившийся штурманский люк, обнаруженный ими в районе падения самолета. На люке сохранилась бирка с выбитым номером – 28-3 или 28-5 (к сожалению, последняя цифра плохо была пробита и читалась частично). Потом Иван Дьяков передал этот люк нам в Казань для проекта «Крылья Татарстана».

Мы тоже периодически пытались «заново найти» место падения «пешки», чтобы еще раз его обследовать и найти дублирующие номера самолета или моторов. Это удалось сделать 29 апреля 2019 года. Мы тогда выдвинулись в этот район сводной группой (представители казанского отряда «Разведка» и питерского отряда «Рубин»). По моему представлению место падения самолета находилось совсем недалеко от оканавленной просеки. Но сам-то я был на этом месте в далеком 1991 году. Остальные поисковики (кто за эти годы побывал на месте катастрофы) помочь тоже не могли, так как не зафиксировали это



Воронка на месте падения самолета. 2019 год

место на GPS-навигатор. Помогла «чуйка» Кирилла Лебедева (г. Санкт-Петербург): он отошел от просеки более чем на 200 метров и нашел воронку от самолета. Тогда мы проводили разведку и лишь частично проверили отвалы воронки.

В результате были обнаружены гильзы от пулемета БС 1939 года выпуска и гильза от ракетницы 1939 года выпуска. Некоторые обломки, найденные на месте падения, мы собрали и вывезли в Казань, так как они еще могли пригодиться в работах по реставрации и восстановлению самолета Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана».

Более тщательную экспедицию мы планировали провести весной 2020 года, но, к сожалению, не получилось из-за вспыхнувшей пандемии коронавируса.



Штурманский нижний люк, где крепилась бирка с номером самолета – 28-5



Бирка с сокращенным заводским номером самолета – 28-5

И вот пришла весна 2021 года. Мы готовились к любанской экспедиции и планировали там съездить на место падения «пешки». Обсуждая детали предстоящей работы, я объяснил коллегам, что на дне воронки должна быть оторванная при падении шильда с номером мотора. В 1991-м году мы ее не нашли, но на поднятом моторе было видно место, где она крепилась, и по сорванным заклепкам понятно было, что ее оторвало при ударе о землю... Так что в первую очередь мы планировали выкачать воду из воронки и копать там, где в 1991 году достали мотор.

Здесь следует добавить, что еще зимой 2020-2021 года на нас вышли родственники штурмана самолета 804-го БАП старшины Юрия Бандурова, внук Андрей. Это случилось после того, как внук в Интернете нашел одну из моих старых книг, изданных еще в 2008 году, «Советская авиация в боях над Красным Бором и Смердыней. Февраль-март 1943 года», где рассказывалось о боевом вылете, в котором погиб его дед. Мы стали переписываться. Однажды я сообщил Андрею, что весной 2021 года мы планируем отработать до конца один из «зависших» самолетов Пе-2 в районе Смердыня – Зенино, и пригласил его принять участие в раскопках. Андрей сразу же отозвался на мое предложение, мы договорились, что они с супругой и дочерью приедут к нам в полевой лагерь на майские праздники, и уже вместе мы двинемся к самолету и там поработаем.

В тот момент мы не знали, кто летал на этом самолете. Установленные номера (номер мотора, найденный Михаилом Романовым, и номер на бирке со штурманского люка), к сожалению, в нашей базе данных, составленной на основании архивных донесений, отсутствовали.

И вот мы в Любани. Наш лагерь разбили на берегу речки Кородынька, рядом с одноименным урочищем Кородыня (бывшая деревня, стертая с лица земли войной). Отсюда до «пешки» рукой подать, всего

7 километров. Как и договорились, ждем родных штурмана Бандурова, они должны приехать 4 мая, значит 5-го выдвинемся к самолету.

А пока экспедиция работает в штатном режиме. Первые два дня обживаемся: обустраиваем лагерь, строим небольшой мост через реку (место основной работы на другом берегу), встречаем подъезжающих на поездах и самолетах других членов экспедиции. В этот раз наш лагерь довольно-таки большой, около 40 человек. Первые дни погода стояла солнечная, но не прошло и трех дней, как зарядили нудные дожди. Но работа шла своим чередом. Начали поднимать большое санитарное захоронение, найденное еще в 2019 году рядом с ручьем Кречкин (всего из этой «санитарки» были подняты останки 42 воинов).

Днем 4 мая из Москвы приезжают родные Бандурова. Встречаем их на «Арго» и везем вещи в лагерь. Из-за дождей дорогу уже развезло, и поэтому машины приходится оставлять на отсыпанной дороге Чудской Бор – Смердыня, а до лагеря добираться либо пешком, либо на вездеходе.

Утром 5 мая встаем пораньше (выход запланирован на 8), завтракаем, интересуемся у гостей как они «переспали» в палатке, ведь ночью стало подмораживать и иногда по утрам в ведрах замерзает вода. Собираемся. В тягач грузится необходимое для работы имущество: ведра, лопаты, пилы, бензин, продукты, котловые и костровые принадлежности, другие вещи. Основная часть участников вылазки на место катастрофы выдвигается пешком. Кирилл Лебедев, за рычагами вездехода, едет в объезд, так как перебраться через речку Кородынька можно только по мосту, который находится на автомобильной дороге (у него дорога получается длиннее). В этот раз в составе сводной группы следующие единомышленники из отрядов «Разведка» и «Поисковая Тропа»: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Ирина Ионенкова, Фарида Зиярова, Андрей Поляков, Евгений Калинин,



Кирилл Лебедев едет к месту катастрофы самолета. Май, 2021



Николай Иванов, Кирилл Лебедев, Станислав Васильев, Елизавета Наумова, Михаил Захваткин, Никита Меньщиков, Даниил Хайбуллов, Вадим Артемьев, а также родственника штурмана самолета.

На дороге, которая проходит по старой оканавленной просеке, за два года пока нас здесь не было появились завалы из упавших деревьев. Одни свалились от сильного ветра, а другие – свалены бобрами. Уж слишком много их расплодилось в любанских лесах. Подгрызают в основании стоящее на обочине дерево, и вот тебе преграда, которую не преодолеть даже на «Арго». Приходится идти впереди вездехода и пропиливать дорогу. Остальные участники похода оттаскивают распиленные стволы и ветви деревьев по обочинам. На дорогу в итоге уходит больше трех часов. К тому же у «Арго» начал барахлить стартер, когда до «пешки» осталось метров 500. Но, несмотря на препоны, до самолета мы добрались.

Разбили небольшой бивак, пристраиваясь на болотных кочках, так как в этом году вода высокая, да и дожди в последние дни поливали изрядно. А вот сегодня, на нашу удачу, как раз выдался сухой денечек и греет весеннее солнце. Тут же делимся на небольшие группы и начинаем металлоискателями и щупами проверять весь периметр воронки. Понемногу горка искореженного металла и дюраля начинает расти. Обнаруженные под корнями, мхом и дерном остатки от самолета, ребята стаскивают в одну кучу. Внимательно их перебираем в надежде найти хоть какой-нибудь номерок. К сожалению, пока все впустую. Родственники погибшего в этих местах летчика вместе со всеми увлеченно занимаются раскопками. С ними рядом наши девчонки – специалисты «щупового поиска» Ирина Ионенкова и Фарида Зиярова. Каждый найденный обломок у родных штурмана вызывает интерес: что это? где находи-

лось в самолете? как правильно называется? – сыплются вопросы от них. Пока мужчины выкачивают воду из воронки ведрами и небольшой помпой, женская половина готовит обед на костре.

Как я уже говорил, в 1991 году, когда мы с курсантами топографического училища работали на этом месте, я много фотографировал. Снимки сохранились, и мы их детально изучили. И сейчас хорошо видна нижняя изогнутая часть березы, из-под которой мы вытаскивали мотор самолета из воронки. Именно эту воронку мы сейчас и качаем. Вода уходит. Ведрами собираем наплывшую листву и тину. Станислав Васильев и Женя Калинин лопатами стали выкидывать из воронки глину. Пока идут незначительные и сильно искореженные обломки дюраля.

Перерыв на обед. Едим, дружно рассевшись на распиленные пеньки старого поваленного дерева.

После обеда продолжаем качать ведрами и расширять лопатами воронку. Она неглубокая, не больше двух метров. Для того чтобы полностью очистить воронку и дойти до материка, понадобилось около двух часов. Собрали два ведра мелких обломков: фрагменты дюраля и небольшие кусочки от блоков мотора. К сожалению, ни на одном из них никаких номеров не попало. И вот, с самого дна воронки, когда казалось, что больше ничего не найти, из глины появилась небольшая металлическая пластина. От сильного удара о землю она изогнута в нескольких местах, но сквозь прилипшую грязь видна надпись: мотор М-105р... Ура! Это заводская шильда с номером мотора. От радостного крика, который пронесся со дна ямы, все участники сбегаются к воронке посмотреть на находку. Очищаем бирку от глины, и вот он момент истины, четко читается номер – 364-359. Именно такой, который мне сообщил в 2005-м Михаил Романов. Мы окончательно убедились, что такой номер был на моторе,



Работа поисковиков на месте падения самолета. 2021 год

поднятом нами в 1991 году. Но в нашей базе данных на потерянные самолеты и моторы такого номера нет. Это я помню наизусть, так как перед самым выездом из Казани еще раз проверил этот номер. Получается, что это еще неизвестный нам борт, потерянный в этих местах. Но теперь мы точно можем сказать, что это не самолет 804-го БАП, на котором 19 февраля 1943 года погиб родной дед Андрея Бандурова. На самолете, на котором совершил свой последний полет старшина Юрий Трифонович Бандуров, были совсем другие номера моторов. Значит страница истории поиска этого самолета еще не открыта.

Ближе к вечеру собираем имущество, грузим в «Арго» и направляемся в базовый лагерь. Дорога домой быстрее, ведь уже не нужно пилить деревья. С двумя «перекурами» добираемся до лагеря. Конечно все устали, но положительный результат дает нам силы перенести трудности полевого быта. Весело переговариваясь, уничтожаем приготовленный дневальными ужин. Вечер проходит в теплой и душевной обстановке. Для Андрея, Анны и Алины – родных штурмана Бандурова, – впервые оказавшихся в полевых «болотных» условиях, события последних дней – взрыв эмоций, ощущений и впечатлений. Спать расходимся поздно, завтра им рано в Москву.

Вот так результативно завершился один день нашей весенней экспедиции: отработали до конца еще одно место падения бомбардировщика Пе-2 и, главное, подтвердили номер мотора самолета.

Еще в экспедиции я снова начал просматривать базу данных на потерянные в годы войны самолеты и моторы. И уже тогда пришел к выводу, что эта «пешка», скорее всего, относится к потерям 35-го ближнебомбардировочного авиаполка 1-й Ударной авиагруппы. В период весны – лета 1942 года полки авиагруппы неоднократно привлекались в интересах Волховского фронта. И именно у 35-го ББАП были потери двух самолетов Пе-2 в этих местах в мае 1942 года. К сожалению, в базе данных к этим экипажам были привязаны только номера самолетов, а номера моторов отсутствовали.

Уже вернувшись в Казань, я стал более тщательно изучать архивные документы и обстоятельства потерь этих двух экипажей самолетов. Один из них потерян 8 мая, а второй – 12 мая 1942 года.

Так, в журнале боевых действий 35-го ближнебомбардировочного авиаполка говорилось:

«8 мая 1942 года.

Задача: 6 самолетов Пе-2 под командой политрука Акимова в сопровождении 6 истребителей бомбардировать и обстрелять из пулеметов войска противника и артпозиции по восточному берегу реки Чагода и опушке леса в квадрате 77935 до 79735.

Основание: Приказание штаба 1-й УАГ от 08.05.1942г.

Время: 19.15. 6 Пе-2 бомбардировали и обстреляли из пулеметов заданную цель. Бомбы упали по цели. Уничтожено: 5 ЗП точек, 2 артпозиции,



Бирка с заводским номером мотора 364-359

4 автомашины, 1 орудие. Над целью обстреляны интенсивным огнем крупнокалиберных пулеметов. В результате на самолете № 2810 летчика лейтенанта Бабенко пробита плоскость – правая, и перебита тяга элерона. 1 самолет № 2805 экипаж: летчик батальонный комиссар Долгобаев, стрелок-бомбардир лейтенант Станкевич, стрелок-радист старший сержант Лопатин сбиты ЗА противника. Самолет сгорел, экипаж выпрыгнул на парашютах и приземлился в квадрате 79834».

В донесении о безвозвратных потерях 1-й Ударной авиационной группы погибшими были учтены только штурман самолета лейтенант Николай Григорьевич Станкевич (при приземлении с парашютом от удара о дерево был тяжело ранен и скончался, был похоронен наземными войсками в районе Липовик Ленинградской области) и воздушный стрелок-радист сержант Павел Андрианович Лопатин (не вернулся с боевого задания, пропал без вести). Летчик самолета военком авиаэскадрильи батальонный комиссар Николай Александрович Долгобаев остался жив, благополучно приземлился с парашютом и вернулся в полк. В 1944 году стало известно, что воздушный стрелок Павел Лопатин тоже выжил в тот день. Приземлившись на территории противника, он попал в плен, но был освобожден частями Красной Армии 25 февраля 1944 года. Закончил войну в пехоте, заслужив в боях две боевые медали.

Потеря экипажа самолета Пе-2 № 2610, которая произошла 12 мая 1942 года, в журнале боевых действий полка была описана следующим образом:

«12 мая 1942 года.

Задача: 9-ю самолетами Пе-2 в сопровождении истребителей 5 ЛаГГ-3 и 2 Як-1 бомбардировать войска и огневые точки противника в районе Липовик.

Основание: боевой приказ штаба 1 УАГ от 12.05.1942г.

15.40 – 15.50. 8 самолетов Пе-2 под командой капитана Круглова в сопровождении истребителей 4 ЛаГГ-3 и 1 Як-1 с высоты 700 метров бомбардировали и до высоты 200 метров обстреливали из пулеметов войска и огневые точки противника в районе восточнее Липовик 1 км.



Уничтожено: 7 автомашин с грузом, 3 блиндажа, 3 полевых орудия, 6 автомашин с горючим, 3 зенитных пулемета, 4 ДЗОТа, 10 подвод с боеприпасами и до взвода пехоты противника.

Над целью обстреляны интенсивным огнем ЗА и ЗП противника. В результате: прямым попаданием ЗА при штурмовке сбит самолет Пе-2 № 2610. Экипаж: летчик младший лейтенант Гороховский, штурман лейтенант Богомолов, стрелок-радист младший сержант Юсупов. Экипаж выпрыгнул на парашютах, самолет врезался в землю в районе 2-3 км западнее Липовик.

1 самолет Пе-2 летчик старший лейтенант Голубовский, штурман старший лейтенант Баринев, стрелок-радист Васильев с боевого задания возвратился. Причина – поломка шестерни редуктора правого мотора. Мотор подлежит к замене. Посадка 7 самолетов на свой аэродром в 16.20».

В донесении о безвозвратных потерях 1-й УАГ все трое: летчик младший лейтенант Павел Никитович Гороховский, штурман младший лейтенант Михаил Иванович Богомолов, воздушный стрелок-радист младший сержант Осад Юсупович Юсупов, значились пропавшими без вести. Как оказалось, они тоже остались живы, но их судьбы сложились трагично. Выпрыгнув из горящего самолета с парашютами над территорией противника, они попали в плен. Об этом удалось узнать только в конце войны. Летчик Павел Гороховский был освобожден из плена только в 1945 году и после спецпроверки проходил службу в пехоте, в составе 885-го стрелкового полка 290-й стрелковой дивизии. Штурмана Михаила Богомолова наши части освободили в октябре 1944 года, он был направлен для прохождения спецпроверки в состав 3-й запасной стрелкой дивизии. А вот судьба воздушного стрелка-радиста младшего сержанта Осады Юсупова (в других документах, Асады) вообще уникальна. Выпрыгнув с парашютом из подбитого самолета, он несколько дней скрывался на территории занятой немцами, пытаясь выйти к своим и перейти линию фронта, но в районе Чудово (около 50 километров от места катастрофы) попал в плен. В плену был завербован немецкой разведкой, прошел подготовку в одной из школ Абвера, и в августе 1942 года был заброшен в тыл Красной Армии (в районе Тихвина) с целью организации диверсионной работы. Но после приземления на парашюте в тылу советских войск сразу же был задержан органами НКВД (МГБ).

Вот Спецсообщение УНКВД по Ленинградской области № 10999 об аресте в Тихвинском районе группы немецких разведчиков-парашютистов 13 августа 1942 года:

«Управлением УНКВД по Ленинградской области арестованы два немецких разведчика-парашютиста.

В Тихвинском районе, в лесу около дер. Усть-Шомушка, задержан неизвестный в форме сержанта Военно-Воздушный Сил Красной Армии, который назвался летчиком с потерпевшего аварию самолета.

Будучи доставлен в органы НКВД в г. Тихвин, задержанный показал, что он – Юсупов А.Ю., 1918 г. рождения, бывший стрелок-радист 35-го авиаполка, дислоцирующегося в д. Сарожа Тихвинского района.

Был сброшен на парашюте с немецкого самолета для выполнения специального задания немецкого командования в тылу Красной Армии.

У Юсупова были изъяты: парашют, приемопередающая рация, оружие и яд, полученные им от немецкой разведки.

Юсупов показал, что 12 мая с.г. при вылете для бомбежки немецких артопозиций в районе Чудово бомбардировщик, на котором он летел, был поврежден зенитным огнем, вследствие чего он спрыгнул на парашюте и попал в расположение немецких войск.

Юсупов добровольно сдался в плен немцам, после чего был доставлен в лагерь военнопленных в г. Риге.

Юсупов показывает, что находясь в лагере военнопленных, он в целях возвращения на Родину решил заявить немцам, что выбросился на парашюте по заданию советского генерала, который якобы хочет начать переговоры с немецким командованием о предательстве на Волховском и Ленинградском фронтах.

В связи с этим заявлением Юсупова допрашивали высшие чины германской армии, которые ему не верили, угрожали и два раза инсценировали его расстрел.

Впоследствии Юсупов был немцами обучен обращению с портативной рацией и способам шифрования.

Получив задание передать согласие немцев на переговоры о сдаче Ленинградского и Волховского фронтов, Юсупов был переброшен в район Тихвина.

Произведенной проверкой личность Юсупова по 35-му авиаполку установлена, сообщенные им данные об обстоятельствах гибели советского бомбардировщика отвечают действительности.

Ряд обстоятельств, а также наличие при Юсупове яда дают основание полагать, что он пытается ввести нас в заблуждение и фактически переброшен немцами с диверсионными и террористическими заданиями.

Следствие продолжаем».

Наверное об этом можно написать отдельную главу, но мы сейчас рассматриваем и пытаемся установить судьбу экипажа самолета Пе-2, обнаруженного поисковиками в районе урочища Малиновка, на границе Тосненского и Киришского районов Ленинградской области.

Так вот, внимательно прочитав записи в журнале боевых действий 35-го ББАП, где в том числе были указаны заводские номера самолетов Пе-2, на которых не вернулись с боевого задания экипажи, я обратил внимание на номер первого самолета (Пе-2 № 2805), который был сбит зенитной артиллерией противника 8 мая 1942 года. Этот номер мне казался очень знакомым. И вдруг меня осенило: это же номер, выбитый на приклепанном к штурманскому

люку шильдике, который для проекта «Крылья Татарстана» передал Иван Дьяков, а ему жители поселка Чудской Бор, нашедшие бирку на месте падения самолета. Напомним: на бирке был выбит номер 28-3 или 28-5 (к сожалению, последняя цифра была плохо пробита и читалась частично). Получается, на бирке был выбит сокращенный номер, без цифры 0.

Наша гипотеза подтвердилась, когда мы уточнили, что именно на самолетах 39-го авиазавода (г. Иркутск), из состава 771-го ББАП (и переданные позже в состав 35-го ББАП), были установлены моторы с номерами из того же цифрового диапазона, как и найденный нами, – 364-359.

Так в отчете о деятельности 35-го ББАП за период с 9 марта 1942 года по 31 марта 1943 года говорилось: полк в январе 1942 года получил с завода № 22 (г. Казань) 14 самолетов Пе-2, в марте с этого же завода – еще 6, а вот в апреле и мае 1942 года полк получил самолеты Пе-2 из состава 771-го ББАП (в апреле 6 самолетов и в мае 1 самолет).

Таким образом стало понятно, что нами обнаружено место падения самолета Пе-2 № 2805 из состава 35-го ближнебомбардировочного авиаполка, который погиб 8 мая 1942 года. Экипаж состоял из летчика военного комиссара авиаэскадрильи батальонного комиссара Н.А. Долгобаева, стрелка-бомбардира лейтенанта Н.Г. Станкевича и воздушного стрелка-радиста старшего сержанта П.А. Лопатина.

Как мы уже писали, их судьбы после катастрофы самолета сложились по-разному.

- Летчик Николай Александрович ДОЛГОБАЕВ



родился 25 декабря 1910 года в г. Кременчуг Полтавской губернии (в другом документе, в Мещовском уезде Смоленской губернии). Кадровый военный, в Красной Армии с 1 августа 1934 года. Опять же в разных учетных документах указываются два адреса призыва в РККА: Красногвардейский район Орловской

области и Красногорский район Смоленской области.

Начало войны встретил в звании лейтенанта в составе 35-го скоростного бомбардировочного авиаполка в Прибалтике (4-я САД, Прибалтийский ВО). В это время полк базировался в городе Тарту (Эстонская ССР) и был оснащен самолетами СБ. Принимал участие в боях начального периода войны до 12 июля 1941 года, пока полк понес потери в материальной части и личном составе не был выведен в тыл на переформирование и укомплектование новыми самолетами Пе-2.

За несколько дней до трагического вылета, 20 апреля 1942 года, командование полка (командир полка майор Петр Михайлович Подмогильный и военком

полка старший батальонный комиссар Иван Алексеевич Киринышев) представило батальонного комиссара Н.А. Долгобаева к награждению орденом Ленина (в то время самая высокая государственная награда СССР). В наградных документах указывалось: *«Лично сам являясь комиссаром – летчиком тов. Долгобаев сделал 25 боевых вылетов, показывая образцы отваги и мужества...»*. Но это была оценка личного участия в боевых вылетах, а в целом награда была заслужена за организацию и командование авиаэскадрилей, которая (как указывалось в наградном листе) за время Отечественной войны имеет 229 боевых вылетов. А на самолетах Пе-2 с 12 марта 1942 года по 7 апреля 1942 года вверенная ему эскадрилья совершила 160 боевых вылетов, в результате были сбиты два истребителя противника, уничтожены 74 автомашины и повозки с живой силой и боеприпасами, один склад с боеприпасами, 9 зенитных точек и артиллерийских орудий, 30 блиндажей. За это время личный состав авиаэскадрильи трижды получал благодарности от командования Волховского фронта.

Но подготовленные в апреле 1942 года наградные материалы были задержаны, что, скорее всего, было связано с тем, что самолет Долгобаева был сбит в мае 1942 года. Это подтверждается дополнительной справкой к наградному листу, которая была составлена только 27 октября 1942 года и подписана уже новым командиром 35-го ББАП майором Иваном Степановичем Ветохиным. В этой справке уточнялось: *«В Отечественную войну сделал 40 боевых вылетов, из них на штурмовку переднего края 18 вылетов. Был атакован 8 раз истребителями противника, и каждый раз выходил победителем выполнив задание...»*.

Но, несмотря на то, что в октябре 1942 года командованием полка было подтверждено ходатайство о награждении Николая Долгобаева орденом Ленина, вышестоящее командование снизило награду. И приказом по войскам Волховского фронта от 3 ноября 1942 года Николай Александрович был награжден орденом Красного Знамени.

С 1943 года и до конца войны боевой путь Н.А. Долгобаева был связан с 600-м транспортным авиаполком особого назначения (входил в состав 4-й авиадивизии ОСНАЗ). Этот полк занимался переброской грузов и личного состава к партизанам, действовал в интересах Центрального, Западного, 1-го и 2-го Белорусских фронтов.

После войны Н.А. Долгобаев продолжил службу в авиации и был уволен в запас в звании полковника 8 января 1959 года. За годы войны и службы был награжден двумя орденами Красного Знамени (03.11.1942 г., 05.11.1954 г.), орденом Красной Звезды (15.11.1950 г.), медалями «За боевые заслуги» (03.11.1944 г.), «За оборону Ленинграда» (1943 г.), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1945 г.). 6 апреля 1985 года в ознаменование 40-летия Победы был награжден орденом Отечественной войны I степени.



• Штурман Николай Григорьевич СТАНКЕВИЧ родился 18 декабря 1920 года в деревне Мехедовичи (Міхедовічы) Мозырского уезда Минской губернии (в годы войны – Бабунический с/с Петриковского района Полесской области Белорусской ССР, сейчас Гомельская область Республики Беларусь). Там же в колхозе «Сейбит» («Селятель») работал его отец Григорий Федорович.



В 1938 году Н.Г. Станкевич окончил девять классов средней школы и 25 ноября 1938 года поступил на службу в РККА курсантом Мелитопольского военного авиационного училища.

2 апреля 1940 года окончил училище. «Подлежит выпуску младшим летнабом в дальнебомбардировочную авиацию, с присвоением военного звания – лейтенант», – так было записано в выпускной аттестации. 26 июня 1940 года был назначен на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 130-го скоростного бомбардировочного авиаполка.

Данный полк был окончательно укомплектован в мае 1940 года и стал базироваться на аэродроме Язбровка (г. Гомель, БССР). Входил в состав 13-й БАД и имел на вооружении самолеты СБ.

Перед началом войны, в июне 1941 года, полк был передислоцирован на аэродромы Бобровичи и Гноево. В истории полка записано: «Первый боевой вылет полк совершил в полдень 22 июня 1941 года. Три девятки СБ без истребительного сопровождения бомбили объекты противника в районе Бяла-Подляска. В первом же вылете полк понес большие потери...».

В июле 1941 года полк был выведен на переформирование в город Казань и на базе 9-го запасного авиаполка стал проходить курс обучения полетам на новом самолете Пе-2.

Когда переформированный 130-й бомбардировочный авиационный полк выбыл на Западный фронт, Н.Г. Станкевич был направлен в переменный состав 9-го ЗАП, а затем, когда в Казани проходил переформирование и получал новые самолеты 35-й ББАП, он был переведен в его состав.

Николай Григорьевич Станкевич также как и летчик Николай Долгобаев 20 апреля 1942 года был представлен командованием полка к награждению.

В наградном листе было записано:

«Тов. Станкевич в дни Великой Отечественной войны сделал 18 боевых вылетов. Все боевые задания выполняет с большой эффективностью с индивидуальным прицеливанием... (...) Как преданный сын нашей родины с большой любовью и презрением к смерти идет на любой боевой подвиг... (...) Представляется к награде орденом «Красная Звезда».

Приказ о награждении был подписан уже после смерти Николая Станкевича – 3 ноября 1942 года. Его посмертно наградили более высоким орденом – Красного Знамени. К сожалению, выслать похоронку (извещение о смерти) и заслуженную награду было некому. В учетных документах говорилось: «...территория оккупирована немцами».

А в июне 1944 года, после освобождения территории, где жили родители Николая Григорьевича, стало известно, что его родную деревню в июле 1943 года немецкие оккупанты сожгли дотла. А ведь до войны, в 1940-м, деревня Мехедовичи насчитывала 340 дворов и 1290 жителей.

Судьба воздушного стрелка-радиста самолета Павла Лопатина заслуживает особого рассказа.



Поисковики по дороге к месту катастрофы самолета. 2021 год

41.	ЮЛИАН Павел Андрианович сержант /.	Воздушный стре- лок радист.	1916г. Кировская обл. Зуевский район дерев- ня Каменка.	3.5.42г. не вернул- ся с боевого задания.	Пропал без вести.	Мать-ЮЛИЯНА Васиса Гаври- ловна Кировская область Зуевский район дер.Каменка.
-----	--	--------------------------------	---	--	----------------------	---

1916, 4/10 Ур.	Список	1936, 10/10
Крылатый Орел	вышел	Валент Р.В.
Зеленый	и	г. Волжск
зеленый до конца	вспомог	
смена	оказавший	
	14 июля	

[illegible]

14. Разведчика-наблюдателя батареи 76 мм пушек, гвардии красноармейца ДОП.ТИФА Павла Андриновича, за то что при форсировании реки Ляоха 26.08.1945 года первым проложил путь прохода пушками батареи в брод через реку.

1916 года рождения, русский, беспартийный, в Отечественной войне с 1941 года, имеет два ранения, в Красной Армии с 1937 года, призван Вологодским РВК, Вологодской области, награжден медалью "За Сталку", 20.6.1944 года, приказом 184 ОП № 011/Н. Сомалиин адрес:

Документы на Лопатина П.А.: пропал без вести 8.5.42 г.;
освобожден из плена 25.02.44 г.;
награжден медалью «За отвагу» 20.06.44 г.

- Родился Павел Андрианович ЛОПАТИН 6 ноября 1916 года в деревне Косинка Слободского уезда Вятской губернии (в годы войны – Кашеевский с/с Зуевского района Кировской обл.). Там же проживала его мать Васса Гавриловна Лопатина. В Красную Армию был призван в ноябре 1937 года Вологодским горвоенкоматом. Окончил школу младших авиационных специалистов и был направлен в состав 35-го скоростного бомбардировочного авиаполка, где встретил начало Великой Отечественной войны.

После того как 8 мая 1942 года их самолет не вернулся с боевого задания, родителям была отправлена похоронка со словами: *«Ваш сын старший сержант Лопатин Павел Андрианович в бою за социалистическую Родину, верный воинской присяге, проявив героизм и мужество пропал без вести»*. Но Павлу Лопатину удалось выжить в этот день. Выпрыгнув с горящего самолета с парашютом, он приземлился в расположении немецких войск и попал в плен.

В учетных документах говорится: «...освобожден из плена наступающими частями Красной Армии в феврале 1944 года. В плену находился с 8 мая 1942 года по 25 февраля 1944 года». К сожалению, найти упоминания в каких немецких лагерях для военнопленных находился Павел Лопатин не удалось, но можно предположить, что на территории Псковской области, так как освобожден он был из плена войсками 67-й армии (2-го формирования) Ленинградского фронта, которая в феврале 1944 года наступала на Псковско-Островском направлении. Кроме этого, в одном из последующих представлений к награде (когда А.А. Лопатин сражался в пехотном подразделении, так как в авиацию он больше не вернулся) говорится, что Павел Андрианович был ранен 30 июля 1943 года. Выходит, что это ранение он получил, находясь в немецком лагере. К сожалению, обстоятельства ранения нам не известны. Может быть, ранен при попытке совершить побег.

В марте 1944-го команду из бывших военнопленных в количестве 111 человек отправили на сборно-пересыльный пункт 67-й армии Ленинградского фронта, где они проходили спецпроверку в составе 223-го армейского запасного стрелкового полка.

После окончания проверки 10 апреля 1944 года Павел Лопатин был направлен для прохождения дальнейшей службы в пехоту, в состав 56-й стрелковой дивизии.

20 июня 1944 года приказом командира 184-го стрелкового полка 56-й СД стрелок 5-й стрелковой роты красноармеец Лопатин Н.А. был награжден медалью «За отвагу». В приказе говорилось: «...за образцовое выполнение боевых приказов командования, отвагу и храбрость, проявленные при отражении контратаки противника в районе населенного пункта Оленино 12 апреля 1944 года, во время боевых действий полка...». Получается, что этот подвиг он совершил уже на четвертый день прибытия в полк. Также в этом наградном документе упоминается, что 15 апреля 1944 года в одном из боев Н.А. Лопатин получил ранение. В это время дивизия ведет упорные бои южнее города Пскова на так называемой немецкой линии обороны «Пантера».

Скорее всего, ранение, полученное в бою было тяжелым, так как Павла Лопатина отправляют сначала в ЭГ № 2222 (г. Ленинград), а затем переводят в другой ленинградский госпиталь – ЭГ № 3412.

Но на этом боевой путь Павла Андриановича Лопатина не закончился. После завершения войны с Германией он принял участие в войне с Японией, где также отличился в одном из боев. Приказом командира 307-го гвардейского стрелкового полка 110-й гвардейской стрелковой Александрийской, дважды Краснознаменной, ордена Суворова дивизии разведчик-наблюдатель батареи 76-мм пушек гвардии красноармеец Лопатин был награжден еще одной медалью «За отвагу». В наградных материалах говорилось: «...при форсировании реки Ляохэ (южная Маньчжурия. – Авт.) 26 августа 1945 года первым проложил путь прохода пушкам батареи вброд через реку». Здесь следует отметить, что перед тем как начать форсирование реки полк и вся дивизия совершили 1300-километровый марш по безводно-пустынным местам Монгольской Народной Республики и Маньчжурии.

Вот так сложились судьбы трех членов экипажа самолета Пе-2, место падения которого было обнаружено поисковиками в далеком 1991 году. И только 30 лет спустя, благодаря самоотверженной работе молодого поколения, их имена стали известны...



Самолет Пе-2 в районе д. Парицы Гатчинского района Ленинградской области

Мы решили, что написать об этом самолете нужно обязательно, исходя из принципа, который сложился в ходе реализации проекта «Крылья Татарстана»: если даже маломальская деталь или небольшой фрагмент боевого самолета Пе-2, найденные на местах гибели, используются в реставрации исторической машины, то это обязывает нас рассказать о судьбе самолета и членах его экипажа.

Весной 2019 года мы были в поисковой экспедиции «Любань», которая уже более 30 лет проходит в Тосненском районе Ленинградской области.

В это время небольшая группа единомышленников из Казани, Санкт-Петербурга и Северодвинска (Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Андрей Поляков, Фарида Зиярова, Евгений Калинин, Кирилл Лебедев, Виктор Дудин, Михаил Кузьмин и Ольга Нагибина) выехала из основного лагеря для работы на место падения самолета Ла-5, погибшего в 1943 году, в район поселка Шапки. (Работа по подъему обломков и останков летчика самолета Ла-5 – это тема отдельной истории, и вдаваться в подробности на страницах этой книги мы не будем). Также к нашей группе присоединился наш друг, боец отряда «Рубин» (г. Санкт-Петербург) Станислав Брониславович Васильев, в кругу друзей просто Стас.

Так вот, в один из вечеров у костра Стас внезапно вскочил и с криком «совсем забыл!» пошел в сторону своей машины. Быстро вернулся, неся в руках небольшой сверток, в котором оказались несколько бомбодержателей от самолета Пе-2. «Вот привез вам

для вашего проекта...», – передавая сверток в руки Александру Коноплеву, сказал Станислав. – Я же в декабре 2018 года съездил на подъем обломков самолета Пе-2 под Парицами».

Об этой «пешке» мы знали уже давно. Еще в 2015 году я занимался исследованием по установлению имен погибших летчиков с этого самолета.

Место падения бомбардировщика Пе-2 у деревни Парицы Гатчинского района было найдено в начале июня 2015 года поисковиком из отряда «Воин» (г. Санкт-Петербург) Дмитрием Гомоновым. Ранее он состоял в отряде «Рубин» и поддерживал связь с ребятами из отряда. Так Станислав Васильев и оказался участником подъема обломков «пешки» поздней осенью 2018 года.

А при первом же обследовании места падения в 2015-м на обломке двигателя был обнаружен номер одного из моторов бомбардировщика № 33-1737. Также были найдены фрагментированные останки экипажа, раздробленные взрывом при падении. Были найдены еще гильзы от крупнокалиберного авиационного пулемета БС 1941, 1942 и 1943 годов выпуска.

После обнаружения номера мотора Дмитрий передал информацию о находке нам, специалистам Всероссийского информационно-поискового центра (г. Казань). Проведя исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства обороны РФ, было установлено, что данный мотор был списан 25 января 1944 года из состава 276-й БАД.

При дальнейших исследованиях архивных документов дивизии мы нашли приказ командира 276-й БАД о включении самолета Пе-2 № 11/228 с моторами М-105пф №№ к-33-1737 и к-33-1709 в сентябре 1943 года в состав 34-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка.

Специалист по архивной работе, историк военной авиации Борис Владимирович Давыдов подтвердил информацию о выпуске этого самолета с данными моторами на заводе № 22 в Казани и об отправке его в августе 1943 года в действующую армию. После этого в архивах удалось найти акт расследования причин летных боевых потерь в частях ВВС КА на самолет Пе-2 № 11/228, который значился не вернувшимся с боевого задания 24 января 1944 года при нанесении бомбоштурмового удара по станции Гатчина-Товарная. Но в акте не были указаны номера моторов. Зная, что с документами 276-й БАД в архиве в предыдущие годы работали поисковики из Псковской области Константин Бувеч и Михаил Романов, мы обратились к ним за помощью. Их ответ полностью подтвердил наши выводы.

ЦАМО: фонд 276 БАД, оп.2, д.10: «...самолет Пе-2 № 11/228 с моторами М-105пф №№ к-33-1737, к-33-1709 не вернулся с боевого задания 24 января 1944 года из состава 34-го гв. БАП».

Тем самым, благодаря исследовательской работе многочисленного коллектива специалистов истории



Поисковые работы в 2018 году

советской авиации, стал известен экипаж самолета. Давайте расскажем о нем.



• **АНДРЕЕВ Григорий Лаврентьевич**, гвардии лейтенант, летчик старший. Родился 11 апреля 1917 года в селе Ново-Павловка Херсонского уезда Херсонской губернии (в 40-е годы – Баштанский район Николаевской области Украинской ССР). В 1932 году окончил семь классов средней школы. В 1934 году отучился в ФЗУ строительного училища в городе Николаев УССР. В 1934 году вступил

в комсомол. Работал столяром.

В декабре 1939 года призван в Красную Армию и проходил службу красноармейцем в составе 139-й авиационной базы Ленинградского ВО. В июле 1940 года поступил курсантом в Петрозаводскую авиационную школу пилотов. В январе 1941 года переведен курсантом в Краснокутскую авиашколу пилотов (Приволжский ВО). С июля 1941 года – курсант 3-й Чкаловской военной авиационной школы пилотов, которую окончил в апреле 1942 года с оценкой отлично. Присвоено воинское звание сержанта.

Направлен для прохождения дальнейшей службы на должность пилота в Учебный авиационный полк командно-штурманской Академии ВВС Красной Армии. После этого направлен в распоряжение командующего ВВС Ленинградского фронта. В 44-м скоростном бомбардировочном авиаполку с мая 1942 года (с 22.11.1942 г. – 34 гв.БАП).

18 февраля 1943 года приказом командующего 13-й воздушной армии присвоено первичное офицерское звание младшего лейтенанта. В августе 1943 года награжден орденом Красной Звезды (совершил 24 боевых вылета) и медалью «За оборону Ленинграда». С 23 августа 1943 года – старший летчик. В ноябре 1943 года присвоено очередное воинское звание гвардии лейтенанта.



• **УСПЕНСКИЙ Василий Евменович**, гвардии младший лейтенант, штурман. Родился 13 декабря 1921 года в селе Ястребщина Сумского уезда Харьковской губернии (в 40-е годы – Красный район Сумской области Украинской ССР). В 1939 году закончил обучение на рабфаке. Призван в Красную Армию 1 июня 1940 года.

20 сентября 1941 года с присвоением воинско-

го звания сержанта выпущен из Мелитопольской военной авиашколы стрелков-бомбардиров. После выпуска был оставлен в составе штата авиашколы на должности стрелка-бомбардира. В это время школа была перебазируется в тыл и стала дислоцироваться в городе Новокузнецк Саратовской области. Летом 1943 года отправлен в распоряжение командующего 13-й воздушной армии Ленинградского фронта из состава 15-го отдельного учебно-тренировочного авиаполка.

В 34-м гв. БАП с июля 1943 года совершил 13 боевых вылетов. В июле 1943-го награжден медалью «За оборону Ленинграда». Приказом командира 276-й БАД от 23 июля 1943 года гв. мл. лейтенант В.Е. Успенский назначен на должность штурмана звена.

• **СЕМКИН Николай Степанович**, гвардии сержант, воздушный стрелок-радист. Родился в 1923 году в деревне Крешнево Весьегонской волости Тверской губернии (в 40-е годы – Барановский сельсовет Весьегонского района Калининской области (в настоящее время – Тверской). В 1941 году окончил Ленинградское военное авиационно-техническое училище, в 1943 году – курсы стрелков-радиотов. В 34-м гв. БАП с декабря 1942 года, совершил 23 боевых вылета. В июле 1943 года награжден медалью «За оборону Ленинграда», а в августе – медалью «За отвагу».

Кроме того, в акте расследования были указаны подробности боевого вылета 24 января 1944 года.

«Боевую задачу ставил командир полка:

– старшему лейтенанту Глинскому звеном, в составе ведомых: младшего лейтенанта Мукасеева и лейтенанта Андреева бомбардировать железнодорожные эшелоны на станции Гатчина-Товарная;

– при встрече с истребителями противника, держать плотный строй и иметь огневое взаимодействие в группе;

– при попадании в сильный зенитный огонь применять противозенитный маневр;

– при встрече снегопада или тумана, задание не выполнять, возвращаться на свой аэродром;

– на случай вынужденной посадки, были даны запасные аэродромы: Янино, Павлово, Сосновка, Левашово, Плеханово;

– на случай потери ориентировки, восстанавливать выходом на р. Нева. В полете использовать РПК-10.

24 января 1944 года в 15.36 с высоты 250 метров звено произвело бомбометание железнодорожных эшелонов на станции Гатчина-Товарная, после чего экипажи Глинского и Андреева вошли в облачность, которые на свой аэродром не вернулись. Звено до цели шло в строю – клин.

Причины потери экипажа и самолета не установлены».

В журнале боевых действий 276-й БАД за 24 января 1944 года записано: «Задачи: Бомбардировать отходящие и подходящие оперативные резервы противника, колонны транспорта на дорогах в движении и в пунктах: южная окраина Красногвардейск, Малые



и Большие Колпаны – Вырица. В течение дня произведено 27 боевых вылетов. Противодействие ИА противника в районе Красногвардейск. Экипаж капитана Лиденева атакован 2 ФВ-190, в результате самолет подбит, экипаж с боевого задания не вернулся. Противодействие МЗА и ЗП противника оказано из района Красногвардейск, Большие Колпаны, в результате сбиты 2 Пе-2, экипаж гвардии старшего лейтенанта Глинского, гвардии лейтенанта Андреева и 3 Пе-2 произвели вынужденные посадки Горская, Янино...».

В течение лета и осени 2015 года Дмитрий Гоменов с товарищами из отряда «Воин» работали в выходные дни на месте гибели, собирая тщательно останки летчиков. В один из дней июня 2015 года ребята нашли номер и второго мотора – к-33-1709.

В декабре 2018 года на месте падения самолета Гатчинским центром «Патриот» при содействии администрации МО «Гатчинский муниципальный район» была организована сводная экспедиция. В работах приняли участие отряды «Искра» (руководитель – Андрей Клементьев) и «Озерный» (руководитель – Сергей Загацкий), также были привлечены военнослужащие воинской части 28677 (подразделение связи спецназа ФСО РФ). Вот как эти работы были описаны на сайте города Гатчина (gatchina-news.ru).

«Земляные работы проводились на опушке леса между Парицами и Корпиково. С 8 до 16 часов работал экскаватор, который в результате выкопал яму глубиной не менее 5 метров, и поисковики, которые металлоискателями уточняли место для продолжения раскопок, а лопатами и руками разбивали комья вынесенной на поверхность земли с целью обнаружения останков летчиков и частей самолета. В результате находками поисковиков стали часть шасси самолета и некоторые детали остова самолета. Двигатель «пешки», ради которого были затеяны работы сейчас, в декабре, обнаружен не был, хотя предполагалось, что именно в этом месте он ушел в землю. Что касается останков, то их пока было найдено немного, такова трагическая судьба всех летчиков, которые погибают из-за взрыва самолета при падении на землю. Найденные останки бережно собраны поисковиками, летом отряд вернется на место раскопок и еще раз так же бережно переберет вывернутую из глубин землю, чтобы убедиться, что все останки обнаружены. Затем по традиции они будут торжественно захоронены на одном из воинских мемориалов. Все послевоенные годы остова самолета лежал на земле. Старожилы помнят, что в 80-е годы он точно еще был. Потом все, что было на поверхности и что можно было унести, сдали на металл те, кто не гнушается таким видом заработка. Поисковая операция имеет другие цели: прежде всего – закончить войну. А она, вспоминая слова Суворова, не завершена, пока не похоронен ее последний солдат».

Останки погибших обретут покой на одном из мемориалов Гатчинского района Ленинградской обл.

Трагично сложились судьбы и двух других экипажей, не вернувшихся в тот день с боевого задания.

Самолет Пе-2 (заводской номер 6/229 с моторами М-105пф №№ 33-1717 и 33-1764) был сбит при нанесении бомбоштурмового удара по эшелонам противника, которые находились на железнодорожных путях на станции Гатчина-Товарная. В полку этот экипаж также посчитали погибшим. В экипаж самолета входили: командир АЭ гвардии старший лейтенант Глинский Сергей Николаевич, штурман АЭ гвардии капитан Макеев Александр Антонович, воздушный стрелок-радист гвардии старший сержант Рудаков Алексей Тимофеевич.



Глинский С.Н.

Но как потом оказалось (спустя несколько месяцев) погиб не весь экипаж самолета. Летчик смог выбраться из горящего самолета, но попал в плен к немцам. Его доставили в лагерь военнопленных в город Остров (сейчас Псковская область). К счастью, Сергею Глинскому в феврале 1944 года удалось

бежать из плена, он попал к партизанам. А через некоторое время его доставили на «большую землю», и он вернулся в полк.

29 июня 1945 года за отвагу и мужество, проявленное в боях против немецко-фашистских захватчиков, С.Н. Глинскому было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Умер Сергей Николаевич в 1978 году.

Самолет Пе-2 (заводской номер 12/228 с моторами М-105пф №№ 33-1722 и 32-1288) был сбит истребителями противника и, как доложили другие экипажи, падал севернее Красногвардейска (Гатчины). В экипаж самолета входили: летчик, заместитель командира авиаэскадрильи гвардии капитан Леденев Дмитрий Кузьмич, штурман звена гвардии старший лейтенант Коваль Евгений Иванович, воздушный стрелок-радист гвардии старшина Куколев Владимир Дмитриевич.

После освобождения Гатчинского района от немецко-фашистских захватчиков место падения самолета было найдено и погибших похоронили на кладбище в городе Гатчина, где сейчас и увековечены их имена.



Коваль Е.И.

Пе-2 в районе Алексино Зубцовского района Тверской области

Этот найденный бомбардировщик для нашего проекта стал интересен не только из-за фрагментов, которые можно было использовать в реставрации и восстановлении Пе-2, а еще и тем, что пилотом на нем был уроженец Татарской АССР.

Уже неоднократно мы говорили, что коллеги-поисковики из других регионов России давно наслышаны о проекте «Крылья Татарстана». Многие принимали вместе с нами участие в экспедициях по поиску и подъему обломков советских самолетов, а также установлению обстоятельств гибели экипажей и имен летчиков.

Так, еще до начала весеннего этапа Вахты Памяти-2019 наши друзья из Тверской области – Валерий Смирнов, Олег Сергеев, Владимир Камышанских и Сергей Сергеев – сообщили нам, что в прошлом году их отрядами были подняты обломки «пешки». Часть фрагментов была вывезена из леса, и сейчас тверские поисковики готовы передать их для нашего проекта. Тверичи готовы были отдать остатки одного мотора М-105, редуктор, стойку шасси и другие мелкие фрагменты. Конечно же мы были в этом заинтересованы. А потому договорились, что мы обязательно завернем к ним после любанской экспедиции и заберем обломки. Надо было заехать к командиру поискового отряда «Исток» Сергею Борисовичу Сергееву в поселок Калашниково Лихославльского района.

В конце апреля – начале мая мы работали в составе Межрегиональной поисковой экспедиции «Любань». Сразу после проведения торжественно-траурной церемонии захоронения останков погибших воинов в деревне Чудской Бор Тосненского района Ленинградской области мы, свернув полевой лагерь и погрузив оборудование и вещи в машины, двинулись в Казань. Дорога домой лежала как раз через Тверскую область, а чтобы добраться до п.Калашниково, надо было свернуть в сторону лишь на несколько десятков километров. Позвонили Сергею Сергееву и договорились о встрече.

Под утро мы были на месте. Время, проведенное в гостях у наших друзей, пролетело быстро. Мы загрузили в прицеп все фрагменты «пешки», которые нам отдавали тверские коллеги, пообщались с Сергеем и его товарищами из отряда «Исток», послушали историю подъема этого самолета. Кроме этого, успели обговорить наши дальнейшие совместные экспедиции. Потом закупили в магазине продукты в дорогу, перекусили и стартанули к дому. К обеду следующего дня мы были в Казани.



Поисковики Тверской области на месте падения самолета

А история поиска и подъема этого самолета была следующая. Об этом рассказал боец поискового отряда «Память 29-й армии» Дмитрий Никитин.

«Весной 2016 года во время проведения Вахты Памяти Александром и Павлом Мистровыми (отряд «Звезда», г.Тверь) на территории Зубцовского района у деревни Алексино было найдено место падения советского самолета. Место представляло собой три воронки заполненные водой. В июне ребята пригласили принять участие в подъеме обломков самолета поисковиков отряда «Память 29-й Армии» (г.Ржев). За один день в районе падения нашли две турельные установки, куски двух ШКАСов, генератор, костыль заднего дутика, гильзы от крупнокалиберного пулемета УБ 1942 года изготовления, фрагменты бронеспинки пилота. В районе кабины были обнаружены элементы пристыжной системы парашюта. Кроме этого нашли фрагмент обшивки с нанесенным красной краской номером 7/96, предположили, что это номер самолета Пе-2. В последствии поисковики отряда «Звезда» продолжали выезжать на место падения самолета, но номерных деталей так и не находили. И только в октябре 2018



Сергеев Сергей, командир п/о «Исток»



Дмитрий Никитин, боец отряда «Память 29-й армии»



года в совместном выезде отрядов «Звезда» и «Память 29-й Армии» удалось докопаться до моторов и найти номера. Тогда поисковики нашли магнето с номером мотора 22-616 и капот с номером 9/95. А 16 декабря 2018 года состоялась сводная большая экспедиция, в результате которой закончили подъем самолета».

По словам Валерия Федоровича Смирнова, заместителя председателя Общественной палаты Тверской области, сводная поисковая экспедиция Тверского регионального отделения «Поискового движения России» работала в составе поисковых отрядов «Звезда», «Земляки», «Исток» и «Тверичи». Поисковикам до конца удалось поднять остатки самолета. Моторы были подняты с глубины четырех метров, и по их заводским номерам удалось установить обстоятельства вылета и имена членов экипажа. Значимую техническую и ресурсную поддержку в проведении экспедиции оказали администрация Зубцовского района и Общественная палата Тверской области. Данная экспедиция была проведена в рамках реализации проекта «Воздушные рабочие войны. Калининский фронт», который проводит Тверская областная общественная организация по содействию увековечения памяти погибших при защите Отечества «Тверичи».

Как говорилось выше, были обнаружены номера моторов М-105 №№ 22-616 и 22-624. Сразу после завершения экспедиции эти данные Дмитрий Никитин разместил на форуме «Тризна». Архивные данные оказались у историка военной авиации Бориса Владимировича Давыдова (г. Москва). Он их выписал несколько лет назад, работая в читальном зале Центрального архива Министерства обороны РФ.

Оказалось, что самолет Пе-2 № 15/95 (с указанными моторами) был построен на заводе № 22 в Казани и выпущен с завода 24 июля 1942 года. Поступил в состав 11-го отдельного разведывательного авиаполка 3-й воздушной армии Калининского фронта.

26 августа 1942 года в 9.25 два экипажа 11-го ОРАП вылетели на разведку в районе Погорелое Городище – Сычевка – Ржев. Экипажи Ребрик, Кондратьев, Пупков (самолет Пе-2 № 1/103) и Демидов, Хромов, Серегин (самолет Пе-2 № 15/95).

В оперативных документах полка говорится: «Во время выполнения боевого задания самолеты атакованы истребителями противника и зажжены. Один экипаж выбросился на парашютах над своей



Погрузка обломков Пе-2 в п.Калашниково для доставки в Казань

территорией, стрелок-радист сгорел. Второй экипаж приземлился на своей территории в районе Старица. Задание выполнено успешно».

Другие архивные документы 11-го ОРАП (переписка старшего инженера полка, журнал боевых действий полка и ведомости наличия матчасти) также дополняли эти сведения: «Самолет Пе-2 № 15/95 в воздушном бою подожжен и сгорел в районе Зубцова, экипаж спасся на парашютах. Самолет Пе-2 № 1/103 подбит истребителями противника, сел на вынужденную в районе гор. Старица, потерпел (аварию – зачеркнуто) поломки, вывозится в ремонт...».

В последующих оперативных сводках 11 ОРАП говорилось:

«27.08.1942г.:

Экипаж не вернувшийся 26 августа 1942 года с боевого задания капитан Ребрик, старший лейтенант Кондратьев, старший сержант Пупков – найден – вынужденно, после обстрела ЗА и боя с истребителями противника произвел посадку в районе Старица. Самолет Пе-2 поврежден, потребует ремонта в мастерских. Экипаж: летчик и штурман ранены, находятся в полевом госпитале, стрелок-радист невредим...».

«28.08.1942г.:

Не вернувшийся экипаж 26 августа 1942 года, прибыл в составе летчика Демидова, штурмана Хромова. 26 августа 1942 года атакованы были идя ведомыми четырьмя Ме-109. Стрелок-радист старший сержант Серегин видимо был убит с первых атак, не отвечал и не вел огня. Штурман Хромов вел огонь до израсходования боекомплектов, после чего вы-



Заводские номера самолета и моторов

бросился из горящего самолета на своей территории вместе с летчиком. Летчик получил легкие ушибы, стрелок-радист сгорел...».

Из архивных документов стало известно, что вместе с самолетом погиб воздушный стрелок-радист Василий Серегин. Но обстоятельства его гибели так и остались загадкой. В журнале боевых действий полка были записи: «...экипаж выбросился на парашютах, над своей территорией, стрелок-радист сгорел»; в наградном листе командира экипажа лейтенанта Демидова: «...самолет был зажжен, стрелок убит в воздушном бою»; в дополнении к оперативным документам говорилось: «...стрелок-радист Серегин видимо был убит с первых атак, не отвечал и не вел огня».

Напомним, что при проведении поисковых работ на месте катастрофы, останки стрелка-радиста в обломках самолета найдены не были, хотя удалось найти предметы парашютной системы. Вполне возможно, что при падении самолета он сгорел в его обломках. Также можно предположить, раз самолет упал уже на нашей территории, то труп погибшего стрелка-радиста могли похоронить рядом с местом падения пехотные части, которые находились в этом районе, а могли и увезти к ближайшему месту погребения подразделений. В любом случае памятным местом для стрелка-радиста Василия Серегина будет точка обнаружения разбившегося в бою самолета. Сергей Борисович Сергеев, руководитель отряда «Исток», сказал: «На месте данной катастрофы времен Великой Отечественной войны как дань памяти летчикам, воевавшим в небе над Тверской землей, планируется установить памятный знак».



Заводской номер на капоте самолета Пе-2

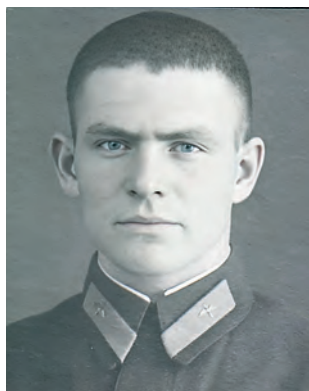
И это станет нашей, поисковой, данью ПАМЯТИ тем, кто сражался в огненном небе войны...

• Родился Василий Парфильевич СЕРЕГИН (в некоторых документах, отчество Пафнутьевич) в деревне Болдасовка (Болодасово) Калужского уезда Тульской губернии в 1914 году. Был мобилизован в Красную Армию Щекинским РВК Тульской области. У погибшего старшего сержанта Серегина осталась жена Екатерина Васильевна Мяснова.

К сожалению, в настоящее время родных и близких Василия Парфильевича найти так и не удалось, хотя работу по розыску вели как тверские, так и калужские поисковики.

Когда мы стали собирать информацию о судьбе летчика самолета, выяснилось, что Н.В. Демидов родом из Татарстана! А его довоенная биография связана с Казанским медицинским институтом.

• Родился Николай Вадимович ДЕМИДОВ 20 декабря 1914 года в селе Старое Муллино Спасского уезда Казанской губернии. В юности работал пастухом. В 1931 году вступил в комсомол.



В 1933 году окончил семь классов средней школы в городе Билярске (в настоящее время – с.Билярск Алексеевского района Республики Татарстан). В 1936 году окончил два курса медицинского института в городе Казани и 6 августа 1936 года был призван в армию.

Поступил курсантом в Сталинградское военное авиационное училище, которое окончил в 1939 году с присвоением воинского звания лейтенанта. В этом же году подал документы и стал кандидатом в члены ВКП(б).

23 декабря 1939 года назначается на должность младшего летчика и поступает в распоряжение командующего ВВС Белорусского Особого военного округа. Перед началом Великой Отечественной войны в июне 1941 года назначается на должность младшего летчика в состав 225-го скоростного бомбардировочного авиаполка Киевского Особого военного округа. С 1941 года член ВКП(б). Войну полк встретил, имея на вооружении самолеты СБ, на аэродроме Воронковцы под Каменец-Подольском. В это время полк входил в состав 17-й смешанной авиадивизии. 14 июля 1941 года полк выбыл в тыл на переформирование и получение новой материальной части – самолеты Пе-2.

26 августа 1941 года Н.В. Демидов назначается на должность командира корабля ПС-84 в состав 506-го бомбардировочного авиаполка. Находится на Юго-Западном фронте до 17 октября 1941 года. После этого убывает в резерв в состав 15-го запасного авиаполка. После обучения на самолете Пе-2 на-



значается с 22 января 1942 года на должность младшего летчика опять в 225-й ближнебомбардировочный авиаполк. К этому времени 225-й ББАП после напряженных боев под Ленинградом (на Тихвинском направлении) выведен в резерв и приступил к освоению новой матчасти, самолетов Ил-2 (впоследствии 225-й БАП был переформирован в 225-й ШАП, с 21.03.1943 г. – 76 гв. ШАП). В связи с этим Николая Вадимовича Демидова переводят обратно в состав 506-го бомбардировочного авиаполка, который к этому времени получил и освоил самолеты Пе-2. В августе 1942 года одна эскадрилья полка (9 экипажей на самолетах Пе-2) была включена в состав 11-го отдельного разведывательного авиаполка 3-й воздушной армии Калининского фронта.

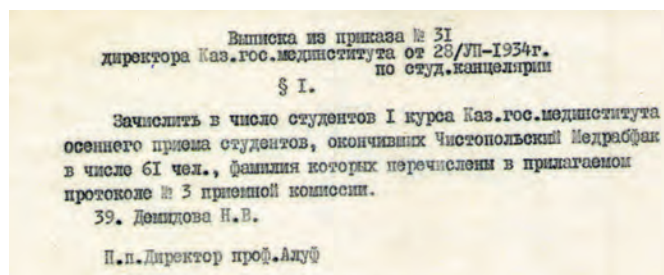
17 февраля 1943 года приказом командующего 3-й воздушной армии лейтенант Н.В. Демидов награжден орденом Красная Звезда (за 21 вылет на разведку, из них 17 успешных, представление от 28 января 1943 года. В наградных документах говорится, что из-за потери ориентировки в один из вылетов задержан с представлением к награде). 19 февраля 1943 года присвоено очередное воинское звание – старший лейтенант. После награждения орденом Н.В. Демидов в составе 11-го ОРАП совершил еще 31 боевой вылет на разведку тылов и коммуникаций противника.

Об одном из боевых вылетов, в котором Н.В. Демидов принимал участие, скромно написано в книге авторов В.Т. Жарко, М.М. Глебова, А.Г. Синицкого «Воздушные разведчики».

«Между тем ветеранам вспомнился такой эпизод. 4 ноября 1942 года два «мессера» атаковали Пе-2. Стрелком-радистом на нем летел Шмычков. Вражеская пуля клюнула в механизм пулемета Якова Степановича, и «петляков» фактически остался со стороны задней полусферы беззащитным. Шмычков начал бросать в приближавшихся фашистов авиационные гранаты. Одна из них угодила в «мессер», и тот рухнул на землю.



Учетно-послужная карточка Демидова Н.В.



Из личного дела Н.В. Демидова. Архив Казанского мединститута



Братья Демидовы: Александр (1907 г.р.), Петр (1912 г.р.), Николай (1914 г.р.)

Моторы на Пе-2 едва тянули. Уже на земле выяснилось, что боевая машина получила 18 пробоин. А вел тот израненный в небе Пе-2 мужественный и скромный летчик Николай Вадимович Демидов».

10 сентября 1943 года Н.В. Демидова назначают командиром звена Управления 259-й истребительной авиадивизии, которая буквально недавно прибыла в состав 3-й воздушной армии из состава 7-й ВА Карельского фронта.

А в ноябре 1943 года Н.В. Демидова переводят на должность командира звена связи Управления 72-го района авиационного базирования, который обеспечивал полки 3-й ВА Калининского (с 20 октября 1943 года – Прибалтийского) фронта.

Именно в этом подразделении Николай Демидов прошел все оставшиеся дороги войны. Принимал участие в Смоленской, Невельской, Городокской, Белорусской и Прибалтийской наступательных операциях. В феврале 1945 года части армии действовали на кёнигсбергском направлении, и закончили войну на Курляндском полуострове.

10 апреля 1945 года старший лейтенант Н.В. Демидов был представлен к ордену Отечественной войны II степени (награжден 12.05.1945 г.). В наградных документах говорилось: «За это время под руководством старшего лейтенанта Демидова звено связи имеет 3938 самолетовылетов по связи с общим налетом 3325 часов, лично сам произвел 1173 самолетовылетов, налетав при этом 957 часов.

В период наступательных операций 1944-1945 гг., старший лейтенант Демидов выполнял ряд заданий по связи на передовые действующие аэродромы в непосредственной близости от передовой линии фронта и все задания выполнял точно в установленные сроки командования, зачастую в сложных метеоусловиях...»

Получив архивные сведения о судьбе Николая Вадимовича Демидова и узнав, что он родом из Татарстана и учился в Казанском медицинском институте,

мы приступили к поиску его родных, чтобы больше узнать о его послевоенной судьбе.

Оказалось, что место рождения, школа и институт переплетаются с поисковыми отрядами Татарстана. Например, Старое Муллино, место рождения летчика, это также родина руководителя поискового отряда «Юнармеец-2» (село Ерыкла Алексеевского района) Петра Васильевича Арсентьева.

В учетно-послужной карточке указано, что Николай Вадимович в 1933 году окончил школу семилетку в селе Билярск. Так вот в селе Билярск уже более десяти лет существует поисковый отряд «Юнармеец», руководитель – директор средней школы Андрей Анатольевич Чугуров (сейчас – директор МБУ «ПК «Юнармеец» Алексеевского района).

А в Казанском государственном медицинском университете уже более 40 лет существует и активно действует поисковый отряд аквалангистов «Клуб подводного плавания «Бентос» под руководством Рината Рафаэльевича Галимова. Бойцы отряда – участники многих наших поисковых экспедиций и проекта «Крылья Татарстана».

Поэтому к работе по сбору исторического материала и поиска родных Николая Демидова подключились татарстанские поисковики. Ринат Галимов обратился к директору Музея истории Казанского государственного медицинского университета кандидату исторических наук Ивановой Регине Геннадьевне, которая смогла в архиве университета найти личное дело студента Н.В. Демидова. К сожалению, оно оказалось совсем небольшое, всего 12 листов. Дело было начато 1 сентября 1934 года с выписки из приказа № 31 директора Казанского государственного мединститута от 28 июля 1934 года (по студенческой канцелярии).

«Зачислить в число студентов 1 курса осеннего приема студентов, окончивших Чистопольский Медрабфак в числе 61 человека, фамилии которых перечислены в прилагаемом протоколе № 3 приемной комиссии:

№ 39 – Демидов Н.В.

Директор института, профессор Алуф».

Так же в деле были справки о сдаче экзаменов и зачетов различных дисциплин, выписка из приказа директора КГМИ № 52 от 16 августа 1936 года: *«Исключить с 1 сентября 1936 года из числа студентов КГМИ со 2-го курса Демидова Н.В., из 212 группы в порядке перевода в военную школу...».*

Особо интересна была для нас переписка Николая Демидова с работниками архива мединститута, датированная пятидесятью годами прошлого столетия. Николай Вадимович обращался в институт с просьбой выслать в его адрес справку об окончании двух курсов Казанского мединститута, так как эти документы требовались ему для поступления в финансовый институт города Брянска, где он и проживал в то время. Из этой переписки также стало известно, что в 1936 году он был призван в ряды РККА по специа-



Арсентьев П.В., командир отряда «Юнармеец-2»



Чугуров А.А., командир отряда «Юнармеец»

бору ЦК ВЛКСМ и направлен в летную школу. В одном из писем он рассказывал, что подтверждающая его учебу в мединституте зачетная книжка сгорела вместе самолетом, на котором он выполнял боевое задание и был сбит. Из армии Н.В. Демидов был демобилизован в 1947 году. В 1954 году поступил заочно в Новозыбковский педагогический институт.

Наши коллеги-поисковики из Алексеевского района Татарстана тоже вели поиск сведений о судьбе Н.В. Демидова и его семье. Петр Васильевич Арсентьев съездил в свою родную деревню Старое Муллино и переговорил с местными старожилками, те вспомнили семью Демидовых. По их словам, лет 30–40 назад в деревню приезжал и сам Николай Демидов. Но в настоящее время в деревне из родни уже никого нет, все разъехались.

По данным интернет-сайта Министерства обороны РФ «Память народа», где размещаются документы и данные на всех награжденных государственными наградами участников войны, мы узнали, что в 1985 году (в год 40-летия Победы) Н.В. Демидов был награжден орденом Отечественной войны II степени. В учетной карточке был указан адрес: Татарская АССР, Билярский район, село Старое Муллино.

Родных Николая Вадимовича удалось разыскать Андрею Анатольевичу Чугурову, руководителю отряда «Юнармеец». Он связался с племянником Н.В. Демидова Андреем Антоновым, который прислал небольшую историю семьи и фотографию, где были запечатлены три брата Демидовых – Александр, Петр и Николай.

Слово Андрею Антонову: *«В Муллино было 9 дворов Демидовых. Мать Демидовых была родом с 1888 года. Похоронена в Муллино. У нее было три сына: старший Александр Вадимович 1907 г.р., Петр – 1912 г.р., и Николай – 1914 г.р.*

Александр погиб в Смоленской области, Сафоновский район, д. Дурово (место его захоронения было установлено поисковиками, найдена братская могила). Его трое сыновей умерли. Дочь Александра – Ерёмина Валентина Александровна живет в Казани вместе с дочерью.



Петр – имел двух дочерей: Тамару (проживает в Смоленской области) и Лидию Антонову (проживает в Ростовской области).

Николай. Первая жена – Елизавета Васильевна, вторая – Тамара Тимофеевна (в последние годы жизни жили в Брянске). У них было три дочери: Галина живет в Брянске, Евгения живет в Севастополе и Ирина (поздний ребенок), которая училась в военном училище, – в городе Владимире.

Победу Николай Вадимович встретил в Кёнигсберге. После войны работал в Брянске в администрации. В 50-х годах приезжал в Муллино. Еще собирались приехать в 1976 году, но он уже был болен. Умер в 1995 году».

В праздничные дни мая 2020 года, занимаясь подготовкой материалов для этой главы книги, неожиданно на сайте «Бессмертного полка» нахожу размещенные 8 мая 2020 года фотоснимки и сведения о Николае Вадимовиче Демидове. Оказалось, что эти данные разместила его внучка – Надежда Владимировна Набережных из города Брянска.

Найти сведения о штурмане самолета младшем лейтенанте Хромове оказалось непростым делом. В оперативных документах 11-го ОРАП были указаны только его инициалы – Хромов Н.С.

Внимательно изучили журнал боевых вылетов полка – найти упоминаний о нем больше не смогли. И лишь когда на сайте «Память народа» были выложены учетно-послужные карточки, хранящиеся в ЦАМО РФ, удалось найти данные на него.

- Родился Николай Семенович ХРОМОВ 7 дека-



бря 1919 года в селе Соболевка Сухиничского уезда Калужской губернии (сейчас Калужская область). В Красную Армию призван 15 сентября 1939 года. После окончания военного училища с присвоением воинского звания младшего лейтенанта был направлен для прохождения дальнейшей службы в 314-й отдельный разведывательный авиаполк. Данный полк был сформирован в июле 1941 года, а расформировали его уже 20 сентября 1941 года. Личный состав полка успел принять участие в боевых действиях на территории Белоруссии и под Смоленском. Полк имел самолеты Як-2, Як-4 и СБ. После этого Н.С. Хромов был переведен в состав 646-го ночного бомбардировочного авиаполка 11-й САД Брянского фронта. Полк прибыл на фронт 9 декабря 1941 года и имел на вооружении самолеты Р-5, Р-зет и У-2. При формировании 506-го бомбардировочного авиаполка, который получил новые самолеты Пе-2 и прошел курс его боевого применения, Николай Хромов попал в его состав. Имен-



Погрузка стойки шасси самолета Пе-2 для передачи в музей ДОСААФ РТ

но в этом полку Н.С. Хромов встретился с летчиком Н.В. Демидовым. В августе 1942 года одна авиаэскадрилья на самолетах Пе-2 была передана в состав 11-го отдельного разведывательного авиаполка 3-й воздушной армии. После описываемых трагических событий августа 1942 года Николай Семенович был переведен в состав 887-го транспортного авиаполка 3-й воздушной армии Калининского фронта. С этим полком Н.С. Хромов прошел все последующие дороги войны и закончил ее в составе 1-го Украинского фронта. Полк был оснащен самолетами Р-5 и У-2.

В 1945 году Н. Хромов был награжден медалями «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За освобождение Праги», «За взятие Берлина». Демобилизован 26 февраля 1946 года. В 1985 году он был награжден орденом Отечественной войны II степени.

Завершая рассказ об экипаже этого самолета, необходимо добавить, что в настоящее время некоторые фрагменты использованы в реставрации Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана». Мотор, который был поднят тверскими поисковиками с глубины более четырех метров, передан на вечное хранение в музей Боевой и Трудовой славы Билярской средней школы Алексеевского района Республики Татарстан. В музее экспонируются и другие найденные вещи и исторические документы, рассказывающие об экипаже самолета и о самом Николае Вадимовиче Демидове. Получается, что на малой родине не забыли своего отважного земляка, и ученики билярской средней школы ежедневно могут прикоснуться к истории и той памяти, которая живым языком рассказывает о жизни и судьбе одного из воспитанников их школы.

Самолет Пе-2 на болоте Тушинский мох. Граница Новгородской и Ленинградской областей

Подъем обломков этого самолета, поиск останков экипажа и их захоронение, установление имен летчиков растянулось на долгие годы. Но в этой истории была поставлена точка благодаря настойчивости поисковиков Новгородской и Ленинградской областей, Санкт-Петербурга и Татарстана.

Завершающая экспедиция по подъему обломков самолета Пе-2 состоялась в 2019 году. Она была организована инициативной группой проекта «Крылья Татарстана». Но рассказ об этой экспедиции мы продолжим ниже. А сейчас представим вам статью, которая была написана в 2014 году, когда прошла торжественно-траурная церемония захоронения останков погибшего экипажа самолета. Ранее она была опубликована в книге «Имена из солдатских медальонов» (том 9, спецвыпуск «Авиация», 2019 год), а также в журнале «Военная археология».

* * *

- Летчик лейтенант **ЛИХАЧЕВ** Леонид Васильевич,



1918 г.р. Уроженец города Красноярск. Отец Лихачев Василий Сергеевич, проживал: город Липецк, ул.Подовражная, д.25. Жена Стручкова Маргарита Алексеевна, проживала: Ленинградская область, г.Гатчина. Кадровый, мобилизован Сталиногорским РВК Московской области в 1938 году.

- Летчик-наблюдатель старший лейтенант **КУЗНЕЦОВ** Степан Петрович, 1913 г.р., уроженец: Татарская АССР, Апастовский район, село Булыхчи (в других документах – село Гишево). Жена Кузнецова Ирина Михайловна, проживала: город Чкалов, ул. Карла Маркса, д.18. Кадровый, мобилизован Рубцовским РВК Алтайского края в 1934 году.



Место падения самолета Пе-2. 1994 год

- Воздушный стрелок-радист старший сержант **ДИАНОВ** Анатолий Николаевич, 1919 г.р., уроженец:



Новосибирская (в настоящее время – Кемеровская) обл., Крапивинский район, д.Заимка. Отец Дианов Николай Варфоломеевич, проживал: Западно-Сибирская область (сейчас Кемеровская), Тисульский район, Центральный поселковый совет, п/о Тисуль. Кадровый, мобилизован Марийским РВК Новоси-

бирской области в 1940 году.

Экипаж 116-й отдельной армейской авиационной разведывательной эскадрильи ВВС Волховского фронта на самолете Пе-2 (заводской номер 13/15 с моторами М-105ра №/№ 125-75 и 135-007) не вернулся с боевого задания 8 января 1942 года.

Место падения самолета Пе-2 на границе Ленинградской и Новгородской областей обнаружено в 1994 году поисковым отрядом «Сокол» (г. Великий Новгород). Это место им показали охотники, которые на болоте Тушинский мох наткнулись на торчащие из заткнутой мхом воронки дюралевые обломки самолета.

В течение двух зим (летом пройти по болоту было невозможно – работать приходилось только зимой) поисковики проводили на месте падения самолета работы: доставали из воронки обломки самолета и останки погибшего экипажа. К сожалению, при останках никаких документов найти не удалось.

Лишь в остатках штурманской планшетки сохранились фрагменты полетных карт всего северо-запада СССР, Финляндии и Эстонии. Летчики были одеты в зимнюю теплую одежду, из чего следует, что самолет упал зимой. На одном из кусочков деформированного дюрала (обшивки самолета) поисковики увидели нарисованную небольшую красную звездочку размером 70х70 мм. А это значит, что экипаж самолета либо отличился в воздушном бою, либо был награжден.



Кроме того, поисковиками было обнаружено множество различных фрагментов самолета и моторов, на которых были выбиты различные номера, из чего можем сделать вывод, что самолет неоднократно был в ремонте. Каждый установленный номер добавлял информации, но не приносил точного ответа, кто же погиб на данном самолете. Завершить работу в те годы, к сожалению, не получилось, не смогли также установить личности погибших. Конец 1990-х был очень трудным периодом не только для поисковиков, но и для всей страны в целом. Средств для выездов в лес катастрофически не хватало, не говоря уже о более масштабных работах на месте падения самолета. Проводить исследовательские работы с документами архивов тоже не было возможности.

Останки, обнаруженные поисковиками, были временно захоронены рядом с местом падения самолета. А вернуться в эти места поисковики из Новгорода смогли только в 2007 году.

Но сначала – небольшой эпизод из 2004 года. 26 января 2004 года ленинградские поисковики проводили торжественно-траурную церемонию захоронения останков летчиков с нескольких самолетов, которые были обнаружены в Гатчинском районе Ленинградской области. Церемония проходила на воинском мемориале летчиков на Корпиковском шоссе (между п. Мариенбург и д. Корпиково). Администрация Гатчинского района пригласила на захоронение представителей Совета ветеранов района, которые приехали на мемориал в составе нескольких человек. После церемонии захоронения поисковики с ветеранами и работниками администрации за небольшим столом поминали погибших, чьи останки были захоронены в этот январский морозный день. Вдруг находившаяся рядом со мной пожилая женщина произнесла:

– Может быть, когда-нибудь и самолет моего мужа найдете?..

Мы разговорились. Оказалось, что муж Маргариты Алексеевны Стручковой в 1942 году не вернулся с боевого задания. Он был летчиком и служил в разведывательной авиации. Когда Маргарита Алексеевна назвала номер части, в которой проходил службу ее муж – Лихачев Леонид Васильевич, я заинтересовал-



Поисковый отряд «Сокол» на месте падения Пе-2. 1994 год

ся этой историей еще больше, так как 116-я отдельная авиационная разведывательная эскадрилья действовала все время у нас под Ленинградом, и буквально в прошлом 2003 году мы нашли место падения одного из самолетов из состава этой эскадрильи. В завершение нашего разговора я записал адрес и телефон Маргариты Алексеевны и произнес:

– Дай Бог, найдем и Вашего мужа самолет, и весь его экипаж...

Итак, вернемся в 2007 год. К этому моменту мы уже были хорошо знакомы с Игорем Куном и его новгородскими поисковиками из отряда «Сокол». Также к этому времени у нас накопился значительный архивный материал по номерам потерянных в ходе боевых действий самолетов и моторов ВВС Красной Армии. Кроме того, в один из августовских дней 2006 года мы пытались сходить на место падения этого самолета. Но добрались на машинах лишь до платформы 101 км железной дороги и вышли на край Тушинского болота, а дальше пройти не смогли. Болото оказалось непроходимым, даже на краю болота вода была выше колена. Новгородские поисковики в 2007 году смогли совершить несколько поездок к месту падения самолета и извлечь из воронки не найденные ранее останки членов экипажа самолета, а также несколько номеров: номер одного из моторов самолета – М-105 № РА 125-475, на двух лючках был обнаружен написанный карандашом номер самолета – 13/15. И если найденные в 90-е годы номера не смогли помочь в установлении сведений об экипаже самолета, то вновь обнаруженные номера давали первые проблески надежды, что в скором времени экипаж удастся установить. Напомним какие номера были найдены ранее: на масляном насосе был обнаружен дублированный номер мотора – p115-114 (такого номера у нас в базе не было); на брезентовом чехле от радиостанции, которая была установлена на самолете, нанесен номер самолета – 15/513 (этот номер относился к самолету Ар-2, который на 1941 год был в составе 58-го СБАП); на куске дюралюминия красной краской был нанесен номер

ИМЕННОЙ СПИСОК Приложение к № 116-й ОРАЭ						
безвозвратных потерь участвующего состава						
№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Военное звание	Должность и специальность	Место и год рождения	Какая РВК и какой обл. признан	Когда и по какой причине выдал
1.	Лихачев Леонид Васильевич	мл. лейтенант	летчик	г. Ярославль 1918 г.	Самолетостроительный завод № 116	Невозвратен
2.	Кузнецов Станислав Петрович	лейтенант	летчик	г. Ярославль 1918 г.	Самолетостроительный завод № 116	Невозвратен
3.	Кунов Евгений Николаевич	ст. сержант	водолаз	г. Ярославль 1918 г.	Самолетостроительный завод № 116	Невозвратен

Донесение 116-й ОРАЭ

Л 11/15; на небольшом шильдике – номер 14/15 (оба последних номера относились к самолетам Пе-2, которые значились за 72-м СБАП). Но по архивным документам потери этих авиационных подразделений никак не подходили к найденному самолету. А вот вновь обнаруженные номера принесли неожиданный результат. По документам Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации было установлено, что на 1 декабря 1941 года самолет Пе-2 № 13/15 с моторами М-105ра №/№ 125-475 и 135-1007 был в составе отдельной разведывательной группы ВВС ЛФ подполковника Кузнецова, а вот уже 20 декабря 1941 года данный самолет с указанными моторами находился в составе 116-й отдельной армейской авиационной разведывательной эскадрильи.

К сожалению, на тот момент в нашей базе данных не были окончательно сопоставлены потери личного состава указанной авиационной эскадрильи с номерами потерянных в ходе боевых действий самолетов и моторов. Требовался дополнительный архивный поиск. И вот спустя почти 20 лет после начала работ на месте падения самолета удалось в документах военного архива найти донесение, которое позволило назвать имена погибших летчиков.

«8 января 1942 года для выполнения боевого задания был направлен самолет Пе-2 № 13/15, который не вернулся на свой аэродром. Самолет Пе-2 № 13/15 наработал с начала эксплуатации 46 час. 15 мин. Моторы наработали с начала эксплуатации: первый М-105РА № 125-475 – 10 час. 35 мин. и второй М-105РА № 135-1007 – 12 час. 42 мин. Кроме того, с самолетом были некомплектные к самолету:

1. Парашюты 3 шт. ПН-5 № 0020114, Пл-Зм № 0021459, Пл-Зм № ПЗ126.

2. Фотоаппарат АФА-Б № 1062.

Акт составлен на предмет списания указанного имущества».

В экипаж погибшего самолета входили: летчик младший лейтенант Лихачев Леонид Васильевич, летчик-наблюдатель лейтенант Кузнецов Степан Петрович и воздушный стрелок-радист старший сержант Дианов Анатолий Николаевич.



Номер самолета

Получив эти сведения, поисковики приступили к поиску родных погибших и стали решать вопрос по месту и времени проведения торжественно-траурной церемонии захоронения останков погибшего экипажа. Новгородские поисковики, несмотря на плохую погоду, съездили на Тушинское болото и вынесли останки погибших летчиков с места временного захоронения.

Информация об установлении имен погибшего экипажа была размещена на поисковом форуме «Тризна». В своих дневниках я нашел запись за 2004 год с адресом Маргариты Алексеевны Стручковой, жены летчика самолета Леонида Лихачева, и сообщил его новгородским поисковикам. С этого дня поиск родных велся одновременно новгородскими и ленинградскими поисковиками. В Татарстане к поиску родных Кузнецова подключились специалисты Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество», а в Кемеровской области информацию для поиска родных Дианова приняли поисковики сводного поискового отряда «Земляк».

Первыми отозвались родные Леонида Лихачева. Письмо написала его внучка Лихачева Светлана Леонидовна, которая проживала в Санкт-Петербурге. *«...У меня есть фотографии деда и его письма, если они вас интересуют. Моя бабушка – Стручкова Маргарита Алексеевна – была бы счастлива, что вы нашли место гибели ее мужа. Но она 3,5 года назад умерла. Конечно я готова встретиться и приехать на церемонию захоронения. Спасибо ВАМ всем!..».*

Леонид Васильевич Лихачев родился 25 апреля 1918 года в городе Красноярске в семье железнодорожных рабочих. В 1932 году окончил ФЗУ № 1 на станции Тайга Томской железной дороги. В 1934 году окончил школу морских летчиков – высшую па-



Приборы с самолета Пе-2



Красная звезда, нанесенная на борт самолета Пе-2



рашютную школу (г.Москва, станция Пушкино). До призыва на военную службу работал инструктором летчиком-парашютистом. В Красную Армию был призван 8 октября 1938 года. До января 1939 года проходил службу красноармейцем в/ч 8640 Ленинградского военного округа. Затем поступил курсантом в Балашовскую военную авиационную школу Приволжского военного округа, которую окончил в ноябре 1940 года. С присвоением воинского звания младшего лейтенанта Л.В.Лихачев был направлен для прохождения дальнейшей службы в 202-й скоростной бомбардировочный авиационный полк, который начал формироваться в это время в Ленинградском военном округе, на должность младшего летчика. В учетно-послужной карточке есть запись: «Курсант-выпускник – достоин назначения младшим летчиком СБА с присвоением звания младший лейтенант – 1940 год...».

В это время полк базировался на аэродроме Керстово (д.Каскаловка под городом Кингисепп), а штаб 41-й смешанной авиационной дивизии, в состав которой входил полк, находился в городе Красногвардейске (г.Гатчина). Именно здесь Леонид Васильевич и познакомился со своей будущей женой Маргаритой. Письма, которые сохранились в семье Лихачевых, пропитаны любовью и уважением, заботой и волнением за близких, за жену, за ребенка, который еще должен был родиться, которого в письмах Леонид Васильевич называет Лихачёнок, за своих родителей...

Вот выдержки из довоенного письма.

«...Летал днем на бомбометание в воздушные стрельбы, а поэтому только два раза видел с высоты птичьего полета Красногвардейск и твой дом. На низкой (неположенной) высоте над городом прошел я, ты не ошиблась. Видимо чутье подсказало? Да? (...)

Давай лучше поговорим о нашем, общем... Впервые, ты молодец – за то, что пишешь все, все и это мне приятно. Но было бы еще приятней быть с тобой, разговаривать и целовать тебя сотню раз...»

Начало войны Л.В. Лихачев встретил в составе 202-го СБАП. Полк с первых же дней войны приступил к боевым вылетам.

В истории полка записано: «С первого дня войны часть вела активные боевые действия на Выборгском, кексгольмском, псковском, двинском, лужском, кингисеппском и красногвардейском направлениях. Основными объектами ударов были наступающие войска и боевая техника, мосты и переправы, самолеты на неприятельских аэродромах. Кроме того, велась воздушная разведка. Так как в полку было ограниченное количество самолетов, экипажи летали поочередно через два-три дня. На каждый самолет выпадала нагрузка до трех-четырех вылетов в день. За период боевых действий на Ленинградском фронте с 22.06 по 28.08.41 г. полк произвел 194 боевых вылета с налетом 368 часов. Сброшено 107 т бомб, 280 тысяч листовок. Уничтожено около 100 танков и самоходных орудий, 2 железнодорожных эшелона, 1400 различных

УПК лейтенанта Лихачева Л.В.

автотранспортных средств и повозок, 7 самолетов, 4 переправы. Полк безвозвратно потерял 12 самолетов, 5 летчиков, 5 штурманов и 6 стрелков-радистов. Вследствие больших потерь (до 60% материальной части) 28.08.41 г. Распоряжением ВГК полк был выведен из боевых действий в Тихвинский район на аэродром Сорожа. Остаток материальной части передали в 10-й СБАП».

В это время Л.В. Лихачев был переведен из состава убывшего на переформирование полка в состав 116-й отдельной разведывательной авиационной эскадрильи, где освоил полеты на самолете Пе-2.

А вот уже выдержки из военных писем Леонида Васильевича.

«Милая Рита! Где ты сейчас, что делаешь? Ты, наверное, также занята работой, как и я! И скучаем друг о друге, наверное, в одной степени. Я вот только сегодня вырвал после приезда из Гатчины пару свободных минут для того, чтобы черкнуть пару строк тебе. Как я занят днями и ночами ты представляешь! Да? Тебе не стоит это пояснять, ты умная! Скажу только одно, что я готов свалить на голову фашиста предназначенный ему подарок с воздуха. Жду с минуты на минуту приказа о вылете. Нахожусь пока еще на старом месте, но возможно и перекочуем...»

Также в этих письмах Л.В. Лихачев немного пишет и о событиях на фронте, о боевых вылетах, в которых он принимал участие, о своих товарищах по эскадрилье, которых лично знала и Маргарита Алексеевна.

«27 декабря 1941 года. Бабаево. Милая Ритка! Поздравляю тебя с Новым годом, желаю здоровья и счастья!!! Сегодня ровно месяц с момента твоего отъезда, а поэтому справляю своеобразный юбилей одиночества и скуки, которая каждый день сильнее начинает одолевать меня... (Часть текста не читается из-за ветхости письма. – Авт.) ... Где ты, что с тобой, как живет Лихачёнок и разные другие вещи... Да, да, ты Рита возможно не поверишь, но это так. По-честному. Лишь одно отвлекает – это боевые задания, которым я отдаюсь весь полностью, лишь бы

[illegible]

УПК старшего лейтенанта Кузнецова С.П.

выполнить их примерно для Фризия, Василенко и Гущева и других. И это мне удается, доказательством может служить благодарность и досрочная аттестация в звании командующим за дела под Тихвином. А поработали честно и славно, надо сказать прямо. «Шульцу» досталось!... Все это дело, которое я обрушиваю на голову «гансам» за честь и благо Лихачёнка с тобой, стариков наших и весь народ наш свобододобивый. Пусть будет служить тебе новогодним подарком от меня. А новый год надеюсь, что напомним нам одержанной победой над немчурой, 1242 год, во главе с А.Невским... Жаль, что на твой адрес я не могу сейчас выслать тебе газеты, в которых ты прочтешь, что твой Ледька был и есть, и будет не в числе последних... А сейчас получили приказ перелететь на другой участок фронта. Ждем погоды. В первый день с нового места сообщу № ППС. Новость еще, моего «чижика» забрали в другую часть, обещал писать. Мой экипаж стал сибирским, т.к., подобрались все «чалдоны». Старший Петров и Дианов. Они рады, что добились быть со мной, а особенно старший Петров. В делах за Тихвин они были со мной. Ну вот и все. Крепко целую, Ледька... P.S. Милая, не давай мне скучать о тебе – прошу пиши чаще...».

Это было последнее письмо Леонида Васильевича Лихачева. Через 12 дней его самолет не вернулся с боевого задания... А 4 апреля 1942 года родился долгожданный сын, которого мать Маргарита Алексеевна назвала в честь отца – Леонидом. Так и вырос его Лихачёнок без отца... Но память об отце Леонид Леонидович Лихачев пронес через всю жизнь, и передал ее своим детям, внукам Леонида Васильевича.

Как писали выше, в письмах Лихачев упоминает несколько фамилий однополчан: Фризюк, Василенко, Гуцев, Петров, Дианов. Расскажем немного и о них. Командир звена старший лейтенант Николай Ефимович Фризюк не вернется с боевого задания 12 марта 1942 года. Самолет лейтенанта Ивана Ивановича Василенко будет сбит над станцией Водосье 5 марта 1942 года, а сам И.И. Василенко умрет от ран в пехот-

ном медсанбате. Владимир Прохорович Гуцев прошел всю войну и закончил ее на должности командира авиаэскадрильи в 4-м гвардейском бомбардировочном авиаполку в звании гвардии майора. Штурман экипажа Лихачева в боях под Тихвином Евгений Степанович Петров тоже прошел всю войну. Несколько раз был сбит, но возвращался в строй, награжден орденами и медалями, а конец войны встретил в звании капитана слушателем военной академии командного и штурманского состава ВВС Красной Армии. Наш рассказ о воздушном стрелке-радисте Дианове будет дальше...

Завершая историю о летчике Леониде Васильевиче Лихачеве, следует добавить, что приказ командующего Ленинградским фронтом о присвоении Л.В.Лихачеву очередного воинского звания лейтенанта пришел в штаб отдельной разведывательной эскадрильи только 12 февраля 1942 года, когда он уже погиб. 16 марта 1942 года штабом эскадрильи было составлено донесение о том, что экипаж не вернулся с боевого задания. Управление формированиями Армии от 11 мая 1942 исключен из списков Красной Армии без вести.

Родных штурмана экипажа самолета Степана Петровича Кузнецова стали искать в Татарстане, откуда он был родом, и в Оренбургской области, где в годы войны проживала его супруга. Ответ из Оренбурга пришел сразу. К поиску подключилась Надежда Поветкина, сотрудница управления социальной защиты населения администрации г.Оренбурга.

«Здравствуйте, Илья Геннадьевич! Поиски мои, как Вы понимаете, особым успехом не увенчались. Но все же, сообщаю, что мне стало известно. Со слов Хохловой Виктории Юрьевны (двоюродной племянницы жены Кузнецова С.П. – Кузнецовой Ирины Михайловны), проживающей в г.Оренбурге, Кузнецов С.П. учился в Оренбургском летном военном училище (как я понимаю, в том, где учился Ю.Гагарин). Учебное заведение на сегодня не сохранено, архивы находятся в военном архиве в Подольске. После знакомства со своей будущей женой его практически сразу призвали на службу, а потом на фронт. Ирина Михайловна родила сына в сентябре 1941 года, которого назвали Виктором. Отец сына так и не увидел, похоронку Ирина Михайловна получала. После войны, когда Виктор вырос, он учился в МГИМО, потом перевелся в Бауманский институт, потом вернулся в Орен-



Дианов А.Н.



бург и здесь закончил медицинскую академию. В 1975 году уехал в Москву, где работал врачом в Кремлевской (или Правительственной) клинике. Виктор всю жизнь искал информацию об отце, о месте его гибели, запрашивал в архивах и т.д. Виктор Степанович умер в 1997 (или 1999) году после продолжительной болезни. У Виктора есть дочь Кузнецова Наталья Викторовна (1969 г.р.), которая после смерти отца проживает за границей, где конкретно – данных нет. Через соцсети пыталась найти – безуспешно. Все документы, письма Степана Петровича, фото и т.д. были у Виктора, а после его смерти у Натальи, его дочери. Получается искать нужно ее... Желаю Вам удачи в дальнейших поисках, надеюсь у Вас все получится!!! Хочется надеяться, что я смогла Вам хоть чем-то помочь».

К сожалению, найти Наталью Викторовну, внучку Степана Петровича, не удалось, но благодаря информации от дальних родственников и архивным документам мы можем рассказать о жизни Степана Петровича Кузнецова.

Родился Степан Кузнецов в старинном селе Булым-Булыхчи Апастановского района Татарской АССР (в донесении о безвозвратных потерях эскадрильи указано, что С.П.Кузнецов родился в селе Гишево) 23 марта 1913 года в семье русских крестьян. В 1920-е годы семья переехала в Алтайский край, где в 1929 году Степан окончил пять классов в селе Калинов. После школы работал трактористом. В 1931 году вступил в комсомол. А в ноябре 1934 года был призван на военную службу Рубцовским РВК Алтайского края. Срочную службу проходил красноармейцем 217-го стрелкового полка Сибирского военного округа. Полюбив военную службу, в марте 1938 года подает документы и становится курсантом Омского военного училища им. М.Ф.Фрунзе. В июне 1938 года С.П.Кузнецову присваивают воинское звание лейтенант, а в сентябре 1938 года он назначается на должность командира взвода в/ч 5334. Затем его переводят на должность помощника начальника штаба 294-го стрелкового



Анатолий и Анна Диановы

полка Уральского ВО. Но в декабре 1938 года Степан Петрович Кузнецов подает документы в летное училище, и приказом от 03.12.1938 года зачисляется слушателем 2-го Чкаловского военного авиаучилища летчиков-наблюдателей и штурманов Красной Армии. В эти годы в жизни Степана Петровича происходят волнительные события. В годы учебы в училище он встретил и полюбил Ирину Михайловну, которая стала его женой. Также в 1939 году он вступил в члены ВКП(б) (номер партийного билета 3516066). 29 января 1940 года С.П.Кузнецов окончил училище по специальности летчик-наблюдатель и был оставлен в училище на инструкторской работе. Но 11 февраля 1940 года группу летчиков и штурманов (в составе 32 человек) из Чкаловского училища направляют на пополнение 53-го дальнебомбардировочного авиаполка (самолеты ДБ-3), в составе которого на должности младшего летчика-наблюдателя Кузнецов принимает участие (с февраля по март 1940 года) в советско-финской войне. В июне 1940 года С.П. Кузнецов вернулся к инструкторской работе в составе 163-го резервного авиационного полка Московского военного округа, который готовил летные кадры для развертывания авиационных частей Красной Армии. В апреле 1941 года был переведен на должность младшего летчика-наблюдателя в недавно сформированный в Ленинградском военном округе 201-й скоростной бомбардировочный авиационный полк, который базировался на аэродроме Сиворицы (Гатчинский район Ленинградской области). Полк был оснащен самолетами СБ и входил в состав тоже недавно сформированной 41-й смешанной авиационной дивизии. А в мае 1941 года Степана Кузнецова назначают на должность стрелка-бомбардира звена. С началом Великой Отечественной войны полк вел активные боевые действия на Выборгском, Кексгольмском, Псковском, Двинском, Лужском, Кингисеппском и Красногвардейском направлениях. После вывода с фронта полка, понесшего значительные потери в боях под Ленинградом, был переведен на должность летчика-наблюдателя в 116-ю отдельную разведывательную авиаэскадрилью. В это время в сентябре 1941 года у Степана Петровича родился сын Виктор, который так и не увидел своего отца.



Церемония захоронения экипажа Пе-2. 10 мая 2014 года



Филатова И.В. (слева) беседует с родными Анатолия Дианова

8 января 1942 года Степан Кузнецов не вернулся с боевого задания. Приказ командующего Ленинградским фронтом о присвоении С.П.Кузнецову очередного воинского звания старшего лейтенанта пришел в штаб отдельной разведывательной эскадрильи только 12 февраля 1942 года, когда он уже погиб. 16 марта 1942 года штабом эскадрильи было составлено донесение о том, что экипаж не вернулся с боевого задания, а приказом Главного Управления формирования и укомплектования Красной Армии от 05 мая 1942 года С.П.Кузнецов был исключен из списков Красной Армии как пропавший без вести.

Дольше всех пришлось искать родных воздушного стрелка-радиста самолета Анатолия Дианова. Обратившись к интернет-ресурсам Министерства обороны Российской Федерации «Подвиг народа», где размещена информация о награжденных воинах в годы Великой Отечественной войны, и «ОБД Мемориал», где учтены потери Красной Армии, участники поискового форума «Тризна» нашли упоминания о братьях Анатолия Николаевича Дианова, которые тоже ушли на фронт. Выяснилось, что из семьи Диановых как минимум четверо братьев воевали на фронтах Великой Отечественной войны:

– Виктор Николаевич, 1923 г.р., в годы войны старший сержант, старший радио-телеграфист радиороты 133-го отдельного полка связи 5-й гвардейской армии 1-го Украинского фронта. Был награжден медалью «За боевые заслуги», а в 1985 году к 40-летию Победы его наградили орденом Отечественной войны I степени;

– Святослав Николаевич, 1925 г.р., гвардии рядовой, связист 120-мм минометной батареи 282-го гвардейского стрелкового полка 92-й гвардейской стрелковой дивизии. Был награжден двумя медалями «За отвагу». Погиб 25 апреля 1944 года;

– Леопольд Николаевич, 1926 г.р., ефрейтор, пулеметчик 12-й гвардейской механизированной бригады. Погиб 28 марта 1945 года.

Получалось, что в живых из всех братьев (судя по данным «Подвига народа») остался только Виктор Николаевич. Один из участников поискового форума «Тризна» писал: «Семья героическая была. На алтарь Победы положила три жизни...».

И вот в марте 2013 года во время служебной командировки в Новосибирск свела меня судьба с поисковиками из Кемеровской области. Марина Владимировна Вострикова (Осиева), руководитель сводного поискового отряда Кемеровской области «Земляк», сразу подключилась к поиску родных. И результат не заставил себя ждать... Нашлись две родные сестры Анатолия Николаевича Дианова: Светлана Николаевна Симутенко (1938 г.р.) проживала в поселке Тисуль, а Инна Николаевна Вавилова (1932 г.р.) – в городе Новокузнецке. У родных было несколько фотографий Анатолия. Кроме того, в разговоре с Инной Николаевной выяснилось, что Анатолий Николаевич был женат и у него есть дочь Валентина (1940 г.р.). К сожалению, сестры не знали ее фамилию в замужестве, так как давно потеряли с ней связь и знали лишь о том, что проживала она в городе Томске.

Оказалось, что семья Диановых действительно была очень большой: восемь сыновей и три дочери. Деревня, в которой родился Анатолий Николаевич, его братья и сестры, называлась Симонова Заимка. Из шести братьев, бывших на фронте, погибли (пропали без вести) четверо.

А поиск продолжался. И вот очередное радостное сообщение от руководителя Томского поискового отряда «Патриот» Максима Елезова. Благодаря репортажу на Томском телевидении нашлась дочь Анатолия Николаевича – Григорьева Валентина Анатольевна, которая проживала в городе Черноголовка Москов-



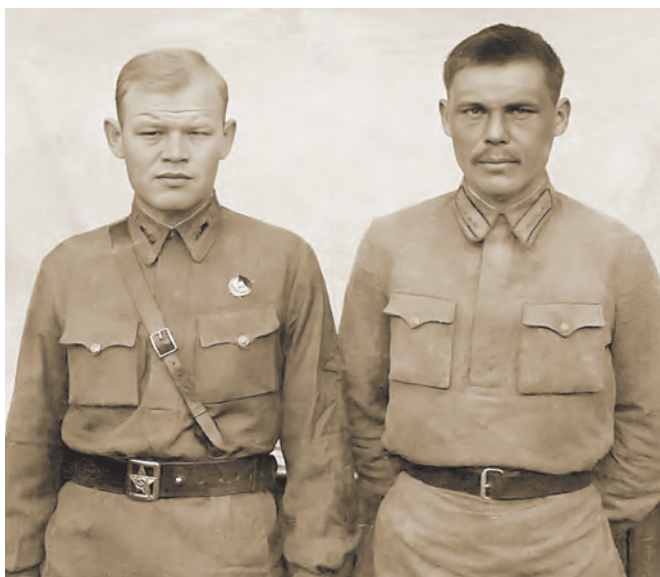
Могилы экипажа самолета на мемориале Чудской Бор



Поисковики Татарстана на месте падения самолета. 2019 год

ская области. У Валентины Анатольевны тоже сохранились фотографии отца, хотя в жизни она его ни разу не видела!

Анатолий Дианов учился в городе Томске, где получил профессию преподавателя русского языка и литературы. Родители Валентины Анатольевны (Анна и Анатолий) сыграли свадьбу в Томске в конце 1939 года, и почти сразу же Анатолия призвали в армию. Он попал в авиацию. В марте 1940 года отучился в школе младших авиационных специалистов в городе Славгороде, и был переведен в бомбардировочный авиационный полк, который базировался на аэродроме Сиверская (Гатчинский район Ленинградской области), на должность воздушного стрелка-радиста. Известие о рождении дочери Анатолий Николаевич получил в армии. А потом началась война...



Петр Участьев и Анатолий Дианов.

С первых же дней войны Анатолий Николаевич Дианов в составе 116-й отдельной разведывательной эскадрильи совершает боевые вылеты. В один из дней, 4 августа 1941 года, самолет СБ был сбит в районе города Луга – станция Плюсса (в настоящее время – граница Ленинградской и Псковской областей). Летчик самолета старший лейтенант Павел Александрович Чистяков был убит в воздухе и упал с горящим самолетом. Штурману самолета (начальнику аэрофотослужбы АЭ) старшему лейтенанту Петру Вавилову Участьеву и воздушному стрелку-радисту младшему сержанту Анатолию Николаевичу Дианову удалось выпрыгнуть из самолета с парашютами. Но приземлились они в разных местах и на земле найти друг друга не смогли. Вот как этот случай описан в наградных документах П.В.Участьева:

«При выполнении боевого задания 4 августа 1941 года в районе Луга самолет был сбит зенитным огнем противника. Товарищ Участьев выпрыгнул и спасся на парашюте, и в течение 10 дней находился на территории противника. За эти 10 дней тов. Участьев испытал много бедствий и опасностей, на каждом шагу ему грозила смерть, но благодаря хладнокровию и находчивости тов. Участьев перешел линию фронта и благополучно прибыл в свою часть...».

И если Участьев прибыл в полк спустя 10 дней после того, как был сбит их самолет, то Дианов смог перейти линию фронта только через два месяца и лишь 21 октября 1941 года вернулся в часть.

10 мая 2014 года на воинском мемориале в деревне Чудской Бор Тосненского района Ленинградской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков погибшего экипажа. Присутствовало очень много народа. Поисковики – ребята из Великого Новгорода, руководитель отря-

да Игорь Кун и Александр Кисляк. Представители администрации и военкомата, местные школьники, ветераны. Из Кемеровской области приехала родная сестра А.Н.Дианова Светлана Николаевна Симутенко, с сыном и внучкой. Их в дороге сопровождал Валерий Валяев из поискового отряда «Земляк», который принимал активное участие в поиске родных. Из Московской области приехала дочь А.Н.Дианова Валентина Анатольевна Григорьева. Из Санкт-Петербурга приехали родные летчика самолета Леонида Лихачева.

О событиях этого дня хорошо рассказала Ирина Васильевна Филатова из города Калачинска Омской области (она и сама участница наших поисковых экспедиций) в очерке «Суровая страда поисковых отрядов», опубликованном в журнале «Проталина» (2014 г., № 3).

«СУРОВАЯ СТРАДА ПОИСКОВЫХ ОТРЯДОВ»

Легкие туфельки ничуть не делали ее походку легкой. Женщина опиралась на мою руку, и я чувствовала, как ей тяжело. Сказывались усталость, почтенный возраст и нахлынувшие чувства. Светлане Николаевне Симутенко, в девичестве Диановой, 76 лет. Она приехала под Любань хоронить брата. В семье Диановых у Николая Варфоломеевича и Антонины Меркульевны было восемь сыновей и три дочери. Старшие подросли и уже стали опорой родителям, вслед за ними подрастали младшие – Вильгельм, Инесса, Маргарита. Кроме звучных имен, дети получили образование, научились любить музыку.

По вечерам в семье устраивали концерты, играли на гармонии, мандолине, балалайке, гитаре. Жили люди по совести, трудились честно, дождались уже первых внуков.

Началась война, и сыновья Диановых ушли на фронт. Не один, не два – шестеро! Первым в неизвестность шагнул Анатолий – в январе 1942 года под блокадным Ленинградом. Он не вернулся с боевого задания. Сыну тогда исполнилось 22. Со школьной скамьи добровольно ушли на фронт младшие Святослав и Леопольд. В апреле 1944-го Святослав погиб, а в марте 1945-го погиб и Леопольд. Через пять дней пуля настигла четвертого брата – Валентина! Его тело попало в руки врага на чужбине. Домой вернулись только двое – из Японии Леонид, из Чехословакии – Виктор, успевший до этого пройти через ад Сталинграда. Оба вернулись с боевыми наградами.

Воевавший в первую мировую отец трудно перенес потерю сыновей, горе ускорило его кончину. Гибель сыновей терзала и сердце матери. Не давала покоя неизвестность – что случилось с Анатолием? А Анатолий попал в боевую переделку. 4 августа 1941 года экипаж 116-й отдельной разведывательной армейской авиационной эскадрильи, в которой воевал старший сержант Анатолий Дианов, вылетел на разведку вражеских позиций. Под Лугой самолет был обстрелян зенитками. Погиб командир экипажа Павел Чистяков. А стрелок-радист Дианов и штурман

Петр Участьев выпрыгнули с парашютом. К своим пришлось им пробираться по одиночке. Через десять дней штурман вернулся в расположение части. Парашют Дианова воздушным потоком отнесло в тыл врага. К счастью, стрелок остался незамеченным. Измученный, обгоревший, он все же перешел линию фронта и 24 октября вернулся в эскадрилью.

С фотографии, датированной следующим днем – 25 октября, смотрит крайне уставший человек. На обороте подпись: «Дорогой Ане и Валечке после возвращения из немецкого тыла», – это было адресовано жене и дочке. Вест о рождении дочери Вали Анатолий получил еще во время прохождения срочной службы. Не подержал он на руках своего первенца, так и выросла дочь без отца. С ней была только его фотография.

8 января 1942 года для выполнения боевого задания утром в район Чудово – Тосно – Новгород вылетел самолет Пе-2 № 13/15 с экипажем: командир летчик Лихачёв, штурман Кузнецов, стрелок-радист Дианов. Задание было выполнено, и самолет лег на обратный курс. О дальнейшем говорят архивные документы. Из оперативной сводки 54-й немецкой истребительной эскадры Люфтваффе можно понять, что было получено сообщение от наземных войск о том, что в районе железнодорожного полотна, на границе Ленинградского и Новгородского районов, без сопровождения летает русский одиночный бомбардировщик. На его перехват был поднят самолет лейтенанта



Поисковики Татарстана на Тушинском болоте. 2019 год



Ханса Йоахима Хайера. Завязался воздушный бой. Лихачёв, видимо, старался выбрать удачный угол атаки для стрелка-радиста, но немец уклонился, хлестнул из пулемета и пробил топливный бак. Загорелся левый двигатель. Летчик пытался вытянуть машину, но мощности одного двигателя на это не хватило. Огонь перекинулся на кабину пилота. С очередного захода Хайер попал в русского стрелка. Не успел покинуть горящую машину и раненый штурман. Самолет начало трясти и срывать в пике, оторвало крыло. Он резко свалился в штопор и на скорости врезался в замерзшее болото.

8 января 1942 года, 10 часов 12 минут. По радиосвязи с базой доносится рапорт лейтенанта Хайера: советский бомбардировщик сбит. Это фактическое время гибели экипажа самолета Пе-2. Воздушный бой, который разразился в районе болота Тушинский Мох, был молниеносным. Все решали секунды. Но возмездие настигло врага! Немецкий ас, совершивший 320 боевых вылета и одержавший 53 победы, получивший за свои доблести Железный рыцарский крест, 9 ноября того же года в ходе боя в районе города Городок Тверской области погиб в столкновении со сбитым советским истребителем.

Когда Валентина Анатольевна Григорьева (Дианова), дочь стрелка Анатолия Дианова, приехала в любанские места на захоронение, она поделилась чувствами:

«Немного странно: я никогда не видела отца, знала только то, что мама рассказывала. Для меня он был фотографией. Я не знала, какие у него глаза... Сейчас у меня такое впечатление, что он живой. Вот он – рядом. Теперь я его знаю. Знаю, что погиб на своей земле. Даже нет слов, чтобы выразить благодарность поисковикам». И тут достает фотографию, надпись пронзает сердце просьбой: «Помни и жди». Его ждали. Его помнят. Сестра, дочь, племянник и правнучка приехали на захоронение останков экипажа, которое состоялось 10 мая на воинском кладбище у деревни Чудской Бор близ Любани в Ленинградской области.

Год 2013-й. Новгородские поисковики из отряда «Сокол» озвучили сведения, полученные еще в 1994-95 годах. Они тогда обнаружили, что в разьеме от самолетного переговорного устройства СПУ, которое установлено в кабине стрелка-радиста, остался обгоревший штекер. Он крепится к шлемофону радиста проводом. Наличие штекера подтверждает, что Дианов сгорел вместе с самолетом. О месте падения самолета поисковикам стало известно от местных охотников. Из их рассказов узнали, что посреди глухого болота лежат обломки дюралья. Собралась группа, пошли Игорь Кун, Виктор Готов, Борис Кисляк с сыном Александром. Они смогли добраться к этому топкому и комариному месту лишь с первыми морозами. Из дома отправились затемно, в четвертом часу утра. Потом полтора часа ехали на дизельном поезде, несколько километров шли пешком. Изрядно поплутав, замерзшие путники выбрались на кромку болота.

В рассветном тумане обломки самолета смотрелись жутко – из болота торчали ржавые искореженные детали центроплана. Когда разодрали мерзлые кочки и пробили мох, на поверхность выступили масляные пятна.

«Интерес возрастал с каждой минутой, жгло желание узнать – чей самолет? Из проруби достали обгоревшие бесформенные обломки. Когда из воды показалась красная звезда фюзеляжа, вздохнули – наш!» – вспоминает Александр Кисляк. Несколько раз за зиму группа добровольцев ездила на место падения самолета. Работали в любую погоду при сильном ветре. От этого ветра болотная вода мгновенно замерзала на рукавицах, одежде, на штоках крючьев. Чтобы продолжить работу, приходилось оббивать лед топором. Поисковики поднимали на поверхность все новые и новые детали самолета, которые тут же обследовали, пока те не успели обледенеть. Нашлись масляный насос, водяная помпа, заглушка кислородной маски пилота, брезентовый мешок с документацией к радиостанции и другие артефакты. В планшете штурмана лежали записка с расчетом топлива по полету и несколько клочков карт северо-западной части СССР, Эстонии и Финляндии. Вечером группа возвратилась в Новгород.

Дневниковые записи Александра о тех событиях: *«Вышли на платформу, темно. После теплого вагона сразу остываешь. Фонари не включаем, экономим батареек на обратную дорогу. Ждем пару минут, пока глаза привыкнут, – и в путь. Дорога на болото при сильном морозе и большом снеге занимает два часа. Пришли на место, построили заслон против ветра, работаем. Ориентируемся во времени только по гудкам проходящих поездов. Зимние дни короткие. Ради поиска не отвлекаешься даже на то, чтобы посмотреть на часы. После очередного прохода поезда уже понимаешь, что пора собираться домой. Обратный путь нисколько не легче, усталость за день дает о себе знать, но велика радость от того, что удалось выдрать из невиданной пустоты, грязи и мха очередной номер двигателя. Пришли на станцию, до поезда еще целый час, вокруг темно и безлюдно. Поезд пришел в 20:00, стоянка 2 минуты. Запрыгиваешь в вагон и ловишь взгляды удивленных пассажиров: откуда, мол, такие пропахшие дымом лесники?»*

Эта титаническая работа поисковиков продолжалась несколько зим. За сезон удавалось достать огромное количество дюралья, который сразу невозможно было забрать – его быстро растаскивали охотники за цветным металлом. Наконец из болотной жижи были подняты останки бойцов. На руках у одного из них были кожаные летные перчатки. Вне сомнения, это был стрелок-радист, потому что стрелять можно только в перчатках, а не в крагах. Дальше обнаружили лоскутья синих ватных штанов и ноги, обутые в меховые унты. Группа продолжала извлекать фрагменты человеческих тел, вид которых даже бывалых поисковиков повергал в шок.



Антон Хакимов



Владимир Котенков и Рузаль Хабибуллин



Александр Коноплев и Олег Арбузов

«К удивлению, останки выглядели так, будто самолет разбился только вчера, хотя с момента катастрофы прошло более 50 лет...» – говорит Александр Кисляк и добавляет: – «Куда там египетские мумии с их фараонами! Настолько было все сохранено природой, что становилось жутко. Но нам очень хотелось узнать, кто же эти погибшие летчики».

Поисковик с грустью вспоминает, как долго сокрушался его отец Борис Леонтьевич, что не подняли из болота фотоаппаратуру. Человек, посвятивший свою жизнь поиску, понимал, каким ценным материалом могла стать заснятая экипажем хроника. Останки летчиков временно захоронили в селе Радофинниково, а документы передали в музей боевой и трудовой славы одного из предприятий города.

И начался долгий поиск родственников погибших. В 2005 году удалось ухватиться за первую ниточку. Стало известно, что дочь лейтенанта Леонида Лихачёва проживает в Гатчине! И все же поиск вышел на второй виток только в 2013 году, когда на запрос откликнулась внучка Лихачёва.

«...Моя бабушка, Стручкова Маргарита Алексеевна, была бы счастлива, что вы нашли место гибели ее мужа – моего дедушки. Но она три с половиной года назад умерла. Спасибо вам всем!».

Такие письма – самое дорогое в поиске, когда через полувековое молчание удастся найти имена и восстановить родственные связи. Когда-то на церемонии захоронения неизвестных летчиков под Гатчиной, общаясь с женой Лихачёва, поисковик Илья Прокофьев заверил ее, что самолет пропавшего экипажа все равно будет найден. Обещание это воплотили новгородские поисковики. Как оказалось, место гибели было совсем недалеко от дома. Затем отыскали след родственников штурмана Степана Кузнецова. Известно, что после знакомства со своей будущей женой он вскоре был призван на военную службу, оттуда уехал на фронт. Ирина Михайловна родила сына в сентябре 1941 года, его назвали Виктором. На следующий год пришла похоронка. Отец не увидел наследника. Всю жизнь Виктор Степанович надеялся получить информацию об отце, но до этого дня так и не дождался. У него осталась дочь – Наталья Кузнецова, она уехала за границу. Внучка штурмана унаследовала документы, фотографии, письма и фамилию деда. Найти Наталью пока не удастся. И вот удача – Диановы! Казалось, сама судьба выводила их на встречу с поисковиками. За год до поездки в Любань, слушая военные песни в День Победы, Светлана Симутенко подумала вслух: «Хоть бы кого-то из моих братьев нашли!» Уже ушла из жизни мама Антонида Меркульевна, которую в 1946 году наградили орденом «Мать-героиня», но есть сестры и братья! Найти родственников Дианова опять помогли поисковики Валерий Валяев и Максим Елезов. *«...Я ревела, – говорит Светлана Николаевна, едва сдерживая слезы, и продолжает. – Вот такое горькое чудо...».*



Для родственников – это чудо, для поисковиков – работа, которая стала главной целью их жизни. Их дело дарит людям надежду отыскать следы родного человека, которого столько лет ждут, ищут.

10 мая 2014 года. Полдень. Священник отслужил панихиду. На крышку гроба падают тяжелые комья земли. В молчании стоят родственники Лихачёва и Дианова, поисковики, участники скорбной церемонии. За несколько минут до ее начала Лиза Пушкова, правнучка стрелка-радиста, призналась: «Я не думала, что моего прадеда найдут. Дух захватывает! От всех нас – спасибо поисковикам».

Мелькают лопаты, вспотели спины наших парней от тяжелых взмахов. Это похороны экипажа, который через 72 года предан, наконец, земле. Это они приближали победу:

– командир, летчик лейтенант Лихачёв Леонид Васильевич, 1919 года рождения, уроженец г.Красноярска;

– штурман старший лейтенант Кузнецов Степан Петрович, 1913 года рождения, уроженец Татарской АССР;

– стрелок-радист старший сержант Дианов Анатолий Николаевич, 1919 года рождения, уроженец Новосибирской области.

«...И живу я на земле доброй за себя и за того парня», – звучит знакомая песня, и слова обжигают душу. Это мы все теперь живем за 27 миллионов павших. Я посмотрела на правнучку Дианова. В ее глазах стояли слезы. Лиза отчетливо понимала, с каким трудом воскресли имена героев из той войны. Это чувство понятно любому россиянину...».

Ирина Филатова. 2014 г.

* * *

Летчики, штурманы и радисты самолетов разведывательной авиации – это элита авиации. Личный состав подготовлен летать днем и ночью, в плохую

погоду, в большинстве случаев без прикрытия истребителей. И они вылетали... Несмотря ни на что.

В этой истории три человеческих судьбы, три жизни... и еще три жизни – их детей! Детей, которые родились, выросли, так и не увидев своих отцов... Дети войны, дети без отцов... В этой истории есть и еще три жизни – жизни их жен, матерей, которые смогли поднять и вырастить таких детей, которые через всю жизнь пронесли светлую память о своих отцах!

И чтобы еще раз прочувствовать это приведем письмо дочери Анатолия Дианова – Валентины Григорьевой, которое было написано в декабре 2013 года (до церемонии захоронения останков погибшего экипажа) и адресовано Игорю Викторовичу Куну, руководителю отряда «Сокол».

«Здравствуйте, дорогой Игорь! Большое спасибо Вам за письмо и огромная благодарность за Ваш труд. Я даже не представляла, как много людей заняты этим благородным делом – поиском погибших во время войны. Передайте мою благодарность Вашим товарищам. Я надеюсь, что мы встретимся в мае на захоронении. Прошу сообщить мне, когда и где это будет, я постараюсь приехать. Еще прошу сообщить мне координаты родственников двух других членов экипажа Лихачева Леонида и Кузнецова Степана. Вообще-то я бы хотела забрать останки папы и захоронить у себя на кладбище. Об этом я хотела поговорить с Вами и родственниками Лихачева и Кузнецова. Прошу Вас, Игорь, написать мне свое мнение на этот счет.

О папе я знаю совсем немного. Он познакомился с мамой в педучилище в Томске. Мама – Моркатун Анна Ивановна. Поженились они по окончании училища в 1939 году и скоро его взяли в армию в летное училище – он занимался в аэроклубе в Томске. А в январе 1941 года письма от папы были уже со станции Сиверской. В августе 1941 года его самолет был сбит



Илья Прокофьев, Олег Арбузов и Александр Коноплев в воронке на месте падения самолета на болоте Тушинский мох

под Лугой. Из всего экипажа он выжил один. В лесу его обгорелого и раненого нашли местные жители, выходили и отправили в партизанский отряд и оттуда уже в госпиталь. Потом он вернулся в строй, на фотографиях папа выглядит очень постаревшим. Вторая катастрофа оказалась последней.

Родился папа в Кемеровской области в пос. Центральный, в большой семье, 9 или 10 детей. Воевали 6 братьев, из них 4 погибли. Посылаю Вам 5 фотографий, все, что у меня есть. На обратной стороне я переписала подписи с оригинала. Почерк у меня похож на папин. Мама прожила большую хорошую жизнь, в 1946 году вышла замуж за фронтовика, у них родилось двое детей. Оба работали учителями, потом директорами школ в городе Томске. Мама умерла в 2002 году в возрасте 81 года. Благодаря Вам, Игорь, и кемеровскому отряду «Земляк», я теперь переписываюсь со своими двумя тетями и их детьми – моими двоюродными братьями и сестрой. Еще раз Вам большое спасибо».

Остается лишь добавить, что в мае 2014 года, перед церемонией захоронения в Чудском Бору, родственники Анатолия Дианова – его сестра Светлана Николаевна с сыном и его дочь Валентина Анатольевна – встретились впервые в жизни... и всю ночь перед захоронением говорили, говорили...

P.S. 10 мая 2016 года на месте захоронения погибшего экипажа самолета поисковиками была открыта памятная плита с фотографиями и именами погибших летчиков. В церемонии торжественного открытия принимала участие внучка летчика самолета Леонида Лихачева – Светлана Леонидовна Лихачева.

* * *

Эта история была написана еще в 2014 году. Вроде и было это еще совсем недавно... Как быстро летит время. Мы порой не замечаем, как в нашей поисковой жизни года сменяют друг друга...

И вот в 2019 году, когда уже третий год мы проводили экспедиции в рамках проекта «Крылья Татарстана», наш друг и коллега из Санкт-Петербурга Виктор Николаевич Дудин напомнил, что на болоте Тушинский мох, недалеко от станции Радофинниково Тосненского района Ленинградской области остался не поднятым из болота один из моторов самолета Пе-2 (рассказ о котором выше). Место падения находилось почти в центре болота. Добраться до него можно было только на вездеходе. Оценив наши возможности (в плане подготовки и оснащения техникой), пришли к выводу, что организовать и провести данную экспедицию мы в силах. Связавшись с поисковиком из Великого Новгорода Игорем Викторовичем Куном (к большому сожалению, И.В. Кун ушел из жизни в январе 2021 года), – мы получили от него подробную схему места обнаружения самолета на болоте. В те годы у отрядов GPS-навигатора еще не было, и точных координат сказать они не могли. Виктор Николаевич Дудин, который в нача-



Номер мотора PA 125-475

ле 2000-х годов был на месте катастрофы, знал эту точку тоже только по ориентирам на болоте (я уже писал, что в 2006 году мы с ним пытались выйти на это место от платформы 101 км железнодорожной ветки Санкт-Петербург – Великий Новгород). Поэтому нам пришлось использовать спутниковую карту из Интернета, чтобы хотя бы приблизительно понять, куда мы должны заброситься в ходе предстоящей экспедиции. Изучив спутниковый снимок и схему, предоставленную нам новгородскими друзьями, мы поняли, что разбить полевой лагерь вблизи места падения самолета нам не удастся. Подъехать к болоту вплотную на нашем болотном вездеходе мы можем только со стороны Новгородской области. Со спутника более-менее подходящая дорога просматривалась через деревню Огорели на урочище Щелковка, и от нее в сторону болота были видны еле заметные лесные просеки, по которым мог бы пройти наш вездеход.

После проведения предварительной подготовки по утверждению места базирования экспедиции и логистике заброски оборудования, решено было двигаться.

26 мая 2019 года сводная группа отрядов «Разведка» (Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Олег Арбузов, Рузаль Хабибуллин из Казани) и «Татнефть-Поиск» (Владимир Котенков, Антон Хакимов, Глеб Котенков из Альметьевска) тронулась в путь. Через сутки мы были на месте. Встали там, где и планировали после изучения карты и спутниковых снимков. Мы разбили полевой лагерь буквально в одном километре от истока реки Тигода. К вечеру первого дня (мы установили лагерь и провели первую пешую разведку) к нам присоединились наши друзья-поисковики из Санкт-Петербурга (Виктор Дудин и Кирилл Лебедев) и Вологды (Вячеслав Михайлович Тютюнников). От места, где мы разбили свой бивак, до Тушинского болота оставалось немного – не более 3 километров. В первый день Коноплев, Прокофьев и Арбузов сбегали, посмотрели и оценили путь, который ведет к болоту. Дорога – несколько просек и лесовозных гатей, сделанных лет 20 назад заготовителями древесины. Причем последний километр оказался самый трудный. Он был пропилен зимой



На месте падения самолета. Май, 2019

для прохода трелевщика (остались довольно-таки высокие пеньки от спиленных деревьев), а за это время изрядно зарос новыми кустами.

Второй день экспедиции ушел на то, чтобы заново подготовить заезд на болото. Пришлось подпилить оставшиеся после лесозаготовителей пеньки, которые мешали пройти нашему вездеходу «Арго», и бороться с молодой порослью, заросшей местами так густо, что даже пройти сквозь нее было трудновато. В месте, где лесная дорога пересекала русло истока Тигоды, пришлось частично восстановить перекрытие старого деревянного моста. Ко всем этим «развлекухам» прибавьте жару за 20... И полчища кровососущих всех видов и мастей...

К вечеру только вырвались на оперативный простор – на болото! И не могли отказать себе в удовольствии проехать дальше, до точки, где по нашим выкладкам должно находиться место падения «пешки». Расстояние до воронки должно было быть не более 7 километров. Сказано – сделано... Наш «Арго» монотонно покатыл по болоту.

Еще раз напомним, что в этот выезд у нас на руках не было точных координат места падения самолета. Мы ориентировались по схеме, нарисованной от руки Игорем Куном. Спустя два часа мы прочесывали болото в районе предполагаемой точки. Александр Коноплев привычно работал рычагами, направляя «Арго» туда, куда мы показывали. Я встав ногами на сиденье и крепко схватившись за его плечи, пытался с высоты рассмотреть окрестности болота. И вдруг с правой стороны по ходу движения, метрах в 100, заметил солнечные блики на каком-то металлическом предмете. Направили траки «Арго» в ту сторону и увидели закрепленную на одиноком деревянном шесте пивную банку. Так откуда взялась посреди болота пивной банке? Причем эта точка реально далеко от участков, где дачники с Радофинниково собирают клюкву. Подъехав еще ближе, увидели остатки старой деревянной треноги, затянутую болотной жижей воронку и тор-

чашую из-под мха стойку шасси от самолета с остатками черной покрышки от колеса. Самолет!!!

Кто хоть раз в жизни искал на болоте самолет, наматывая километры по податливому мху, тот нас поймет. Мы бросились с вездехода рассматривать место катастрофы, выдергивая из-под мха видимые обломки дюралья и железа. Все вместе выкорчевали затянутую мхом стойку шасси и покрышку с диском от колеса. Это все можно было использовать для восстановления Пе-2. Первые находки мы дружно загрузили в «Арго». Поздним вечером вернувшись в лагерь (в это время в Ленинградской области начинаются белые ночи), мы были приятно удивлены, что оставшиеся на хозяйстве друзья полностью обустроили быт и приготовили шикарный ужин, который мы умяли без лишних церемоний.

На следующий день на болото мы выдвинулись почти всей компанией, оставив в лагере двух дневальных: Глебку Котенкова – самого младшего и Вячеслава Михайловича Тютюнникова – самого старшего. К вездеходу «Арго» мы взяли пластиковый прицеп, в который загрузили необходимое оборудование и инвентарь. Подъехав на место, стали очищать руками заплывшую воронку от мха, наладили работу сразу трех качающих воду насосов. Но на открытом болоте, как вы понимаете, этот процесс очень медленный. Казалось, мы осушаем все болото. Глубина в этих местах оказалась не очень большой, не более метра. Под слоем мха и торфа шел спрессованный слой синей глины вперемешку с камнями. По мере откачивания воды стал опускаться пласт мха – четко стал виден контур огромной воронки.

Пусть медленно, но вода уходила и позволяла понемногу опускаться вглубь ямы. Жижю снизу, с которой не справлялись помпы, мы вычерпывали ведрами, выстроившись в цепочку. Постепенно стали попадаться различные фрагменты навесного оборудования от мотора самолета. На некоторых деталях мы находили уже известные нам номера мотора – РА 125-475. Через некоторое время, откопали одну лопасть от винта, оторванную прямо с подшипниками от редуктора при катастрофе. Через шесть часов постоянной работы «сдохла» одна помпа. Сколько мы с ней ни возились, заводиться и работать она отказывалась. Виктор Николаевич Дудин предложил вечером доехать до его дачи и привезти другую. Надо сказать, загородный дом Виктора Николаевича находился километрах в 20 от воронки по прямой, но добираться на машине можно только по трассе, объезжая болото, а это уже более 100 км. Но пришлось признать, что без этой помпы нам не обойтись. А поэтому вернувшись в лагерь и наскоро перекусив, Владимир Котенков и Антон Хакимов вместе с Виктором уехали за насосом. Их возвращения в 3 часа ночи, оставшиеся в лагере уже не дождались, после такого ударного дня все дружно завалились спать. В этот день мы съездили до ближайшего леса, привезли бревна и установили новую треногу.

Утром следующего дня, на месте нас ожидала живописная картина – воронка до краев была заполнена водой. В этот день процесс откачки воды конечно же был быстрее. Ведь в предыдущий мы очистили большую часть воронки от мха и торфяной жижи, и поэтому сейчас помпы качали почти чистую воду, и нам приходилось реже чистить фильтры на шлангах от застрявшей грязи. Причем привезенная от Виктора Николаевича Дудина вакуумная помпа вообще работала отлично, несмотря на жижу и глину.

Опускаясь все ниже, мы дошли до задней части мотора самолета. Двигатель вошел в болото вертикально и стоял там словно свечка. Сбитый самолет, по всей видимости, падал в болото отвесно, почти как с пикирования, а летчик, скорее всего, был убит еще в воздухе.

Понятно, что завершить работы на болоте нам хотелось побыстрее. Поэтому раскопки продолжались, несмотря на многочисленные препятствия и погодные капризы. Днем жарко светило солнце, а температура воздуха поднималась за 20 градусов, тогда на болоте становилось невыносимо душно. Пот с нас лил градом. Но внезапно небо затягивалось тяжелыми хмурыми тучами и нас накрывал холодный дождь. После одного такого «погодного кульбита», Володя Котенков, которого дождь застал в самом низу воронки, вымок до нитки и его стало реально потряхивать от холода. До лагеря было далеко, сухие и теплые вещи остались в палатке. Володю мы отправили отдыхать, чуток согрев «рюмкой чая». Сняв мокрую куртку и подстелив технические пенки, он уснул на дне вездехода. Вот выглянуло солнышко и стало пригревать... Ан нет. Снова набежали тучи и снова стал накрапывать дождь. Кроме болотных сапог Владимира и накрыть-то было нечем. Но потом мы все же догадались перевернуть пластиковое корыто прицепа, укрыв спящего больного.

Раскоп постепенно углублялся и расширялся. Добравшись до дна и очистив от глины основание правого распредвала мотора, мы застропили его через стальную удавку и стали понемногу давать натяжку через укрепленную сверху треноги трехтонную лебедку. Сосновые стволы треноги стали выгибаться, и в один из моментов, потянув закрепленный к мотору трос, услышали треск: одна лага с хрустом сломалась, и вся тренога легла набок. Надо было менять бревно, а так как это произошло уже к вечеру, к концу рабочего дня, мы решили закругляться на сегодня.

На следующее утро по дороге к воронке мы в подлеске болота заготовили еще несколько запасных лаг и, закрепив их за «Арго», потащились по болоту. Прибыв на место, где вся воронка снова была полнехонька, включили помпы выкачивать воду и дружно занялись ремонтом треноги. Пришлось выбивать и заново забивать скобы, которые крепили основание к помосту, перевязывать все стяжки, которые крепили вершину нашего сооружения. Это был решающий день. Выкачав воду из воронки, мы стали окапывать

мотор со всех сторон. Как уже сказали, мотор «пешки» вошел в болото и затем в глину почти вертикально. Все наши попытки вытащить его с помощью трехтонной тали, подвешенной на треноге, не давали результата. В итоге еще дважды ломались лаги треноги, хорошо мы заранее заготовили и привезли новые, так что было чем их заменить; и один раз лопнул стальной трос, который со свистом пролетел в сторону от нас. И только когда мы почти полностью окопали мотор со всех сторон (а глубина была уже больше трех метров), наше усердие было вознаграждено: он оторвался от дна. Мы осторожно стали его поднимать на поверхность, вывесили на тросах лебедки и оставили в таком положении на ночь. В этот вечер на болоте было безветренно, и стаи мошкеры невозможно одолевали нас, не спасали даже москитные сетки на лицах. Вернулись мы с болота поздно вечером изрядно вымотанные и уставшие от такой плодотворной работы.

Очередной день начали с того, что по дороге снова заготовили лаги для настила, которые были необходимы для перегрузки мотора. Но сначала, прибыв на место, стали отмывать мотор. Для этого завели одну помпу и с помощью брандспойта, используя накопившуюся в воронке воду, под высоким напором воды стали поливать мотор, освобождая его от глины и супеси. Одновременно начали вывозить с болота уже ненужное оборудование и снаряжение. Как вы помните, от лагеря до места падения «пешки» было километров десять, поэтому на транспортировку вещей уходило довольно-таки много времени. Когда я вернулся на «Арго» к воронке, Саша Коноплев и Олег Арбузов уже перевесили мотор под стоявшую рядом с воронкой треногу. Для этого с помощью лебедки от вездехода пришлось сначала завалить старую треногу с вывешенным мотором на заранее подготовленный настил из бревен. Ребята в наше отсутствие (мы с Рузалем и Володей перевозили оборудование



Подъем мотора самолета



к лагерю) разобрали «заваленную» треногу, а потом заново ее установили и вывесили мотор на лебедке, чтобы погрузить его на «Арго». Одновременно в лагере происходили аналогичные действия: установили еще одну треногу, которая давала возможность поднять мотор самолета с вездехода и перегрузить его в прицеп машины. С этими задачами мы справились только к вечеру.

А с утра, позавтракав, мы стали собирать лагерь и готовиться к выезду в Казань. На это ушло несколько часов. Все это время палило жаркое солнце, но снять с себя мокрую от пота одежду было невозможно, так как желающих раздеться сразу же атаковывали стаи слепней, комаров, мошкары... Это был кошмар. Поэтому спешно собравшись и загрузив прицепы и машины, мы с радостью тронулись в путь. Также запомнилось, что, проезжая по трассе вдоль какого-нибудь большого открытого болота, тут же в сознание врывается яростная мысль: на болото больше ни ногой. Но должен признаться, данное чувство прошло, как только в очередной раз в голову пришла идея ехать в экспедицию по местам гибели самолетов.

6 июня мы были в Казани, где нас тепло встречали наши девчата – оставшиеся дома сотрудницы объединения «Отечество» караваем с хлебом и солью...

В завершение данного рассказа хочется добавить, что реализация проекта «Крылья Татарстана» – это не только поисковые экспедиции с целью найти места падений самолетов, достать их обломки, вывезти из леса и болота, установить судьбы экипажей. Это не только тяжелая, но интересная работа по реставрации привезенных фрагментов, чтобы собрать настоящий «боевой» самолет Пе-2, используя по максимуму настоящее военное железо. Это еще огромная просветительская и научно-исследовательская работа по сохранению ПАМЯТИ о тех, кто в годы войны строил эти самолеты, их облетывал на заводе, учил в запасных авиационных полках их боевому применению, кто поднимал в грозное боевое небо эти машины и, зачастую, улетал навсегда, оставив в синем небе только ПАМЯТЬ о себе...

А привезенный мотор, очистив и сняв с него необходимое для реставрации навесное оборудование, 21 ноября 2019 года передали в дар Музею-заповеднику «Казанский Кремль». И сейчас он занял почетное место в зале музея, посвященном периоду Великой Отечественной войны 1941–1945 годов.

Об уникальном экспонате рассказывает заведующий Музеем-мемориалом Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. – филиалом Национального музея Республики Татарстан – Александр Александрович Александров.

«1 марта 2020 года на территории Казанского кремля открылась обновленная экспозиция Музея-мемориала Великой Отечественной войны 1941–1945 годов, приуроченная к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Одним из экспонатов, который привлек внимание посетителей и журналистов, стал двигатель М-105 советского пикирующего бомбардировщика Пе-2 конструктора Петлякова, который был передан Музею-мемориалу Объединением «Отечество» РТ.

Уникальность экспоната заключается не только в том, что это первый подобный экспонат нашего музея за его 15-летнюю историю, но и, прежде всего, в истории самой находки, восстановленной судьбе экипажа.

Двигатель является центральным экспонатом части экспозиции, рассказывающей о промышленности Республики Татарстан в годы Великой Отечественной войны.

Большинство пикирующих бомбардировщиков Пе-2 было произведено на авиационном заводе в городе Казань, поэтому наличие такого уникального экспоната в музее является весьма символичным...».

В беседе Александр Александров добавил, что мотор «пешки», находящийся в экспозиции музея, стал центром «притяжения» журналистов. Когда они узнают историю появления в стенах музея данного экспоната, экскурсоводам приходится подробно рассказывать об экспедиции, подробности которой вам, уважаемые читатели, мы описали в этой главе...



Поисковики Татарстана: А. Хакимов, В. Котенков, Г. Котенков, А. Коноплев, О. Арбузов, Р. Хабибуллин

Самолет Пе-2 в районе озера Пяйве Кольский район Мурманской области

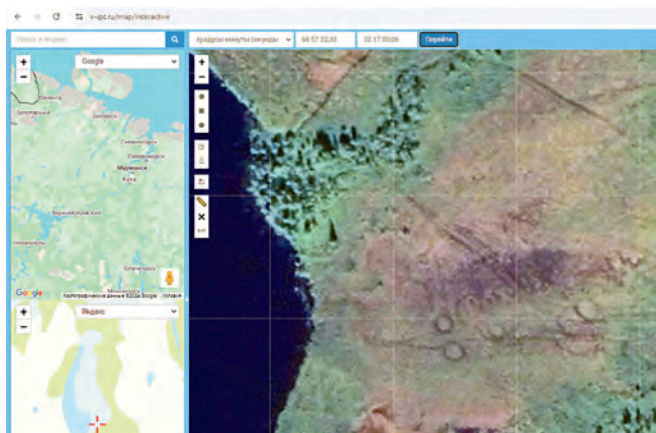
С 19 по 23 июня 2019 года сводной поисковой экспедицией проекта «Крылья Татарстана» было обследовано место падения пикирующего бомбардировщика Пе-2 на Кольском полуострове.

От коллег из отряда «Икар» города Заозерска (Валерия и Владимира Чернышовых) мы узнали, что в районе озера Пяйве в Мурманской области лежат обломки самолета Пе-2. Самолет упал в сопках, в труднодоступном месте, в десятках километров от жилья. Но оказалось, что о нем многие знают. Например, здесь уже были представители Музея ВВС Северного флота (Андрей Копытков, п. Сафоново). На снимках, которые нам показали мурманчане, мы увидели фрагменты «пешки», которые можно было бы использовать в проекте «Крылья Татарстана».

Мы решили собираться в дорогу. Вопросов было много: где разбить полевой лагерь? куда сможет подъехать наш транспорт? по каким дорогам мы будем добираться? Координаты обнаружения самолета мы знали от мурманских поисковиков. Для начала изучили спутниковые снимки местности, чтобы максимально четко представить и выстроить дорогу к месту катастрофы. Еще раз связались с Валерием Петровичем Чернышовым, который бывал там и обещал нам помочь (если только успеет забрать в городе Жуковский вездеход из ремонта). Обговорили по телефону возможность участия в экспедиции наших друзей из Мурманска, Санкт-Петербурга и Вологды – постоянных участников наших выездов. Когда технические и логистические вопросы были решены, мы тронулись в путь.

Из Казани выдвинулись на двух автомашинах «Газель» с прицепами. В одном прицепе был наш незаменимый вездеход «Арго», а в кузове «Газели» поместился квадроцикл. В экспедиции принимали участие представители татарстанских отрядов «Разведка» (г. Казань; Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Андрей Поляков) и «Татнефть-Поиск» (г. Альметьевск; Владимир Котенков и Антон Хакимов).

По дороге остановились на ночевку у наших друзей в Вологде. Это стало доброй традицией, выезжая в поиск в Мурманскую область, останавливаться у Ивана Дьякова и Юлии Щёкотовой (Вологодская областная молодежная общественная организация «Вологодский поисковый отряд»). Хозяева всегда хлебосольны и гостеприимны. За короткое время мы успели немного отдохнуть от дороги и поговорить на общие темы.



Спутниковый снимок предполагаемого места нахождения самолета Пе-2

Потихоньку добрались до поселка Пяйве. Нам надо было переехать через железную дорогу, чтобы разбить полевой лагерь у одноименного озера. Но оказалось, что здесь ведутся работы по строительству очередной ветки, и переехать на машинах через насыпь нельзя. Пришлось выкручиваться: отъехав от поселка на несколько километров по старой грунтовой дороге, мы нашли место, где можно было поставить палатки и разместить технику.

Июнь в Заполярье – полярный день, круглые сутки светит солнце (если конечно тучки не набегут). Но нам повезло – солнце светило и пригревало. Часам к двенадцати определились с местом для базового лагеря. В районе двух часов дня, разгрузив машины, Коноплев и Котенков на квадроцикле выехали на рекогносцировку местности, а заодно за питьевой водой. По нашим расчетам они должны были вернуться часам к шести вечера. Оставшиеся стали заниматься обустройством лагеря. К вечеру должны были также подъехать и наши мурманские друзья-аквалангисты из дайвинг-клуба «Морской охотник» Андрей и Игорь Пустоваловы. Кроме того, в Мурманске на вокзале они должны были встретить и привезти в лагерь Кирилла Лебедева (г. Санкт-Петербург, отряд «Рубин») и Вячеслава Михайловича Тютюнникова (п. Тотьма, «Вологодский поисковый отряд»).

Время шло, а «разведка» не возвращалась. Мы в лагере уже завершили обустройство бивака, наготовили вкусной еды. Периодически пытались связаться с Сашей и Володей по рации, но видимо сопки глушили сигнал. Часов в девять пискнула рация – сигнал прорвался. Саша сообщал: у них сломался квадроцикл и они уже несколько часов идут по сопкам пешком. К полуночи к палаткам подошли «участники пропавшей экспедиции». На себе они тащили двадцатипятилитровый бак с водой, набранной в ручье. Второй бак оставили где-то на дороге. К слову сказать, за время их ожидания мы уже сами смогли найти рядом с лагерем небольшой ручей, который стекал в сторону озера Пяйве, и лагерь таким образом полностью был обеспечен чистой водой.



По словам наших товарищей, они решили как можно дальше проехать к месту падения самолета по еле видимым следам, оставленным предшественниками, чтобы лучше узнать дорогу. Но километрах в шести от лагеря наехали на небольшой камень – с диска слетела покрышка, ни инструментов, ни насоса, как назло, они в этот раз с собой не взяли. Поплатившись за беспечность, им пришлось возвращаться к лагерю пешком. Местность же в этих местах труднопроходимая не только для человека, но и для техники. Сопки, камни, множество ручьев и озер не дают двигаться к намеченной точке напрямую, и дорога, которая на первый взгляд кажется короткой, на деле удлинняется на несколько километров. Забегая вперед скажем, что расстояние от лагеря до места падения «пешки» по карте, напрямую, выходило около 10 км, а километраж, который мы проделывали на вездеходах, – больше 14. Измотанные, уставшие и голодные «разведчики» после ужина завалились спать, но сон их был прерван подъехавшими во втором часу ночи мурманскими, ленинградскими и вологодскими товарищами. Лишь часам к четырем утра утомонились после встречи со старыми друзьями, а в восемь – подъем. В принципе, это и не ночь была, так как полярным днем не темнеет совсем, а поэтому временные рамки полностью стираются.

По договоренности с Валерием Петровичем Чернышовым я поехал в Колу с прицепом, куда должны были загрузить еще один небольшой прицеп к «Арго» для транспортировки фрагментов самолета.

Встретившись с Петровичем, мы вдвоем загрузили наш прицеп, а в его прицеп загнали вездеход, который он перегнал из Жуковского, там его модернизировал один из друзей нашего проекта – Андрей Борисович Мысливец (отряд «Раритет»). К 10 часам утра мы с Чернышовым были в лагере. Здесь кипела работа по подготовке к выезду на место падения самолета: заливался бензин в баки, дополнительные канистры, проверялись инструменты, бензопилы, готовились шпалы под настил для переезда через полотно железной дороги. В лагере оставляли двух ответственных товарищей: Михалыча – Вячеслава Михайловича Тютюнникова и Игоря Пустовалова. Когда все было готово, процессия из двух вездеходов тихо поползла в сторону больших сопков, которые виднелись в лучах летнего солнца.

Природа в Заполярье летом и осенью просто восхитительна. Видимость на многие километры. На некоторых склонах еще остался снег. Теплый ветер обдувает лица. Бегущие облака отбрасывают тень. Тундра играет различным сочетанием красок. Наши гусеничные вездеходы идут медленно, приходится часто объезжать камни, которыми усыпаны сопки. По открытым болотам, которых тоже хватает у подножий холмов, мы проходим быстрее. Спустя несколько часов, доезжаем до места, где вчера ребята оставили квадроцикл. Ставим набор «квадрик», готовим инструменты, снимаем, монтируем и накачи-



Поисковики преодолевают железнодорожную ветку Мурманск – Никель

ваем колесо, и теперь у нас в арсенале три средства передвижения. Продолжаем путь. До места падения Пе-2 на небольшом болотце, на краю вытянутого озера у подножия горы Каменная Тарига добираемся за шесть часов. Хорошо, что нашим проводником стал Валерий Петрович Чернышов, который уже был здесь. Без его помощи, даже имея в навигаторе координаты точки обнаружения, тяжело было бы нам добраться. По дороге мы пересекли несколько ручьев, разной ширины и силы течения. Кое-где пришлось продираться сквозь заросли карельской березы, которая хоть и небольшая по высоте, но очень крепкая и коряжистая. Вездеход Петровича, периодически насккивая на валуны, несколько раз «разувался», и к концу нашей поездки мы уже как на автомате прыгивали и привычно надевали обратно соскочившую гусеницу.

Так мы и добрались до места падения самолета. По характерным повреждениям обломков сразу стало ясно, что перед нами совершивший вынужденную посадку самолет. Дружно стали разбирать обломки, надо было найти и выбрать более-менее сохранившиеся фрагменты, которые можно использовать в реставрации. Включив генератор, «болгаркой» отстыковываем крепление диска колеса основного шасси самолета – диск сохранился прилично и поэтому очень нам пригодится. Обследовав место падения, мы обнаружили заводские номера моторов – 135-1896 и 145-1248 – и самолета – 5/11, которые позволят уточнить судьбу погибшего самолета и узнать имена экипажа. На фрагменте капота виден еще один номер, он нанесен красной краской – 017-11. На креплении генератора одного из моторов четко читается его номер – РА 145-1248. На крышке трамблера виден номер мотора-донора – РА 135-2375 (последние цифры читаются



Ремонт вездехода



Ремонт квадроцикла в лесотундре

приблизительно, так как крышка немного обгорела). Видно, что самолет уже повоевавший, в некоторых местах видны заплатки на обшивке, оставленные техниками в годы войны.

Через три часа работы выдвигаемся в обратный путь. Конечно дорога домой кажется быстрее, так как идем уже по своим следам, которые хорошо видны на мху мурманской тундры. В лагерь возвращаемся уже в три часа ночи, но над горизонтом светит солнце, оно так и не опустилось за сопки. Быстро перекусываем тем, что приготовили дневальные, оставленные в лагере, и от усталости валимся спать.

* * *

Надо признаться, что еще перед отъездом из Казани мы знали чей это самолет и его историю, но обнаруженные номера еще раз это подтвердили.

Данный Пе-2 из состава 608-го ближнебомбардировочного авиационного полка 7-й воздушной армии был подбит при нанесении бомбоштурмового удара по вражескому аэродрому Луостари 13 июня 1942 года. После перелета линии фронта летчику удалось посадить горящий самолет на небольшое болотце рядом с озером и тем самым спасти экипаж. Через несколько дней экипаж вернулся в полк и продолжил вылетать на боевые задания. В экипаж самолета входили:

- летчик лейтенант Корниенко Иван Трофимович,
- штурман сержант Антонов Алексей Михайлович,
- воздушный стрелок-радист младший сержант Адаменко Александр Александрович.

Их дальнейшая судьба сложилась по-разному. И давайте расскажем о каждом подробнее.



• Летчик лейтенант КОРНИЕНКО Иван Трофимович, родился в 1921 году в селе Воздвиженка Бахмутского уезда Екатеринославской губернии (в годы войны – Красноармейский район Сталинской области Украинской ССР). В 1938 году окончил семь классов средней школы. 3 января 1939 года зачислен курсантом Ворошиловградской военной авиационной школы, окончил которую с присвоением воинского звания младшего лейтенанта в 1940 году. С июля 1940 года младший летчик 137-го скоростного бомбардировочного авиаполка. В это время полк дислоцировался на аэродроме Африканда. Еще до начала Великой Отечественной войны, 17 июня 1941 года, назначается на должность пилота. В октябре 1941 года приказом командующего ВВС 14-й армии Карельского фронта присвоено очередное воинское звание лейтенанта. В 1942 году переведен на аналогичную должность в состав 608-го БАП. Приказом командующего Карельским фронтом от 13 июня 1942 года (именно в тот день, когда самолет был подбит и совершил вынужденную посадку) присвоено воинское звание старшего лейтенанта. После расформирования 608-го БАП И.Т. Корниенко назначен на должность пилота в состав 118-й ОРАЭ (приказ по 7-й ВА от 21 января 1943 года).

Погибнет Иван Корниенко трагически: 7 марта 1943 года от удара винтом при рулении самолета У-2 на своем аэродроме. Похоронили Ивана Трофимовича на кладбище в поселке Кица Кольского района Мурманской области.

Иван Трофимович Корниенко был награжден двумя орденами Красного Знамени, в 1941 и 1942 годах.

• Штурман сержант АНТОНОВ Алексей Михай-



лович родился 11 октября 1914 года в деревне Никульское Тейковского уезда Иваново-Вознесенской губернии (в настоящее время – Ивановская область). В 1934 году окончил рабфак при институте советской торговли. 3 декабря 1936 года призван в ряды РККА Ивановским РВК Ивановской области. Стал курсантом

школы младших авиаспециалистов при части № 26 (Ленинградский ВО). После окончания ШМАС в октябре 1937 года направлен на должность воздушного стрелка-радиста в авиачасть № 26. В период формирования 5-го смешанного авиационного полка (г. Мурманск) в сентябре 1939 года переведен на аналогичную должность. С 30 ноября 1939 по 13 марта 1940 года в составе полка принимал участие в войне с белофиннами. После советско-финского конфликта полк переименован в 137-й Краснознаменный бомбардировочный авиационный полк.



Номер мотора

В боях с германским фашизмом с первых дней. Так, в одном из боевых вылетов 16 июля 1941 года самолет СБ, в составе экипажа которого находился стрелок-радист Антонов, был подбит. В наградном представлении к ордену «Красного Знамени» записано: «...штурмуя передний край обороны противника, был атакован тремя Ме-109, будучи подбитым тов. Антонов, на горящем самолете мужественно оборонял строй звена и сбил один самолет Ме-109. При посадке на горящем самолете экипаж получил ранения, тов. Антонов, мужественно спасая командира экипажа и штурмана, в обломках самолета, получил ожоги, и несмотря на это тов. Антонов вынес экипаж к своим войскам».

В этих же наградных документах описан еще один боевой вылет: «2 сентября 1941 года тов. Антонов, в группе из пяти самолетов был подбит зенитной артиллерией противника, при штурмовке автоколонны в районе Алакуртти. Командир экипажа повел свой горящий самолет, продолжая расстреливать вражескую автоколонну. При посадке на лес самолет деформировался и был объят пламенем, тов. Антонов сумел вырвать часть дюрала и вытащил командира экипажа из горящего самолета. Раненный сам и командир экипажа, сумели выбраться к своим войскам...». (В этом вылете погиб штурман авиаэскадрильи Павел Дмитриевич Крохмаль.)

С 26 июня по 2 сентября 1941 года летал в качестве стрелка-радиста самолета. Потом прямо на фронте прошел курс обучения на штурмана самолета, и при формировании 608-го БАП переведен в его штат на должность стрелка-бомбардира (приказ от 29 октября 1941 года).

В документах к награждению орденом Красного Знамени от 9 мая 1942 года командир 1-й авиаэскадрильи 608-го БАП майор Григорий Дмитриевич Владимиров писал: «За короткий период тов. Антонов переучился и летает на самолете Пе-2 в качестве стрелка-бомбардира, где имеет три боевых вылета. Итого, тов. Антонов имеет двадцать два боевых вылета...».

13 июня 1942 года (именно в тот день, когда самолет был подбит и совершил вынужденную посадку) приказом по Карельскому фронту А.М. Антонову присвоено первое офицерское звание младшего лейтенанта.



Мурманская тундра. Поисковики на пути к самолету

В январе 1943-го после расформирования 608-го ББАП он был переведен в состав 137-го ББАП, который с августа 1943 года, получив звание гвардейского, стал именоваться 114-й гвардейский БАП.

С этим полком Алексей Михайлович пройдет всю войну (штурман экипажа, штурман звена, заместитель штурмана АЭ). В феврале 1944 года ему присвоено очередное звание лейтенанта, а уже в августе этого же года – старшего лейтенанта. За годы войны летал на самолетах СБ, Пе-2 и А-20 «Бостон».

В период с 9 августа по 3 сентября 1945 года он вместе с полком примет участие в боях против Японии. Тогда полк будет подчинен 179-й бомбардировочной авиадивизии Забайкальского фронта.

В наградных документах к ордену Красного Знамени говорится: «В Отечественной войне участвовал в течение всей войны и произвел за это время 135 успешных боевых вылетов, из них 70 на разведку... (...) Участвуя в войне против Японии с 9 августа 1945 года выполнял работу экипажа-разведчика по заданиям 12-й воздушной армии. Все задания выполнял полностью, несмотря на трудные условия полета в пустынной местности...».

С 21 марта 1949 года А.М. Антонов – слушатель Краснодарской высшей офицерской авиационной школы штурманов ВВС. В феврале 1950 года назначен на должность штурмана звена в Энгельсское военное авиационное училище летчиков Приволжского ВО. В августе 1950 переведен штурманом звена на Высшие авиационные курсы слепой и ночной подготовки летчиков-офицеров ВВС. В октябре 1950 года присвоен классный чин – военный штурман второго класса. Приказом Главного управления ВВС от 24 декабря 1951 года присвоено воинское звание капитана. С апреля 1953 года на должности старшего офицера по исследованию вопросов бомбометания-штурман 79-й исследовательской смешанной авиадивизии 4-го Центра боевого применения ВВС. В августе 1954 года переведен на должность старшего ведущего штурмана-исследователя по применению авиавооружения и прицелов в 455-й исследовательский инструкторский бомбардировочный авиаполк 4-го Центра бое-

вого применения ВВС. 28 июня 1955 года присвоено очередное воинское звание майора. В сентябре 1956 года переведен на должность штурмана-инструктора военной кафедры Брянского лесохозяйственного института. В октябре 1959 года майор А.М. Антонов уволен с военной службы в запас с правом ношения военной формы одежды. За годы службы награжден орденами Красного Знамени (1942 г. и 1945 г.), Отечественной войны I степени (1944 г.), Отечественной войны II степени (1944 г. и 1985 г.), Красной Звезды (1952 г. и 1955 г.), медалями «За оборону Советского Заполярья», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За Победу над Японией», «За боевые заслуги» (1947 г.).

Завершая рассказ о судьбе Алексея Михайловича Антонова, хотелось бы шире рассказать о воинской части, которая фигурировала в его послужном списке с 1953 по 1956 годы – о 4-м Центре боевого применения ВВС.

В статье Михаила Никольского в журнале «Авиация и Космонавтика» (июнь, 2008 г.) говорится:



В. Тютюнников, И. Пустовалов, К. Лебедев на биваке



«Центр боевого применения ВВС был образован в 1953 году. Создание особой научно-исследовательской базы ВВС было связано с начавшимся широким поступлением в войска реактивной техники и новых видов авиационных средств поражения, внедрением на самолеты радиоэлектроники. Главными направлениями в работе Центра были определены отработка боевого применения техники, тактики ведения боевых действий, методики летного обучения.

Уже через год после образования Центра, 14 сентября 1954 года, один из его полков участвовал в единственном в мировой практике общеармейском учении с реальным применением ядерного оружия. Учения проводились на Тоцком полигоне. Полученные практические результаты стали основанием для внесения существенных изменений в курсы боевой подготовки родов авиации и в практику обучения личного состава.

Первым местом дислокации Центра был определен Тамбов, но уже в конце 1954 года командование принимает решение о переводе ЦБП в Воронеж. Перебазирование сопровождалось серьезными структурными изменениями. ЦБП представлял собой совершенно новую, не виданную ранее в ВВС организацию. В состав Центра входили научные отделы, имевшие в своем штате летчиков-исследователей, и исследовательские полки со строевыми летчиками...».

В настоящее время официальное название центра – Государственный ордена Ленина Краснознаменный центр подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний Министерства обороны РФ имени В. П. Чкалова. В учебном отделе центра в советский период прошли подготовку более 45 тысяч офицеров различных специальностей. В Липецком авиационном центре на новые типы самолетов переучивались также 11 советских летчиков-космонавтов.

Но давайте продолжим рассказ об экипаже Пе-2.

Воздушным стрелком-радистом в том вылете был Александр Адаменко.

• Родился младший сержант АДАМЕНКО Александр Александрович в 1919 году в селе Градижск Кременчугского уезда Полтавской губернии (в годы войны – Полтавская область УССР). В Красную Армию был призван в 1940 году. После окончания школы младших авиационных специалистов был назначен на должность воздушного стрелка-радиста в состав 118-й отдельной разведывательной эскадрильи. В сентябре 1941 года ОРАЭ была переброшена под Мурманск и подчинена ВВС 14-й армии Карельского фронта. В это же время переведен на аналогичную должность в состав 137-го СБАП, а затем в состав сформированного 608-го ББАП. После расформирования полка большая часть личного состава была возвращена в состав 137-го СБАП (который в скором времени стал гвардейским – 114-й гв. БАП), где и закончил войну в звании гвардии старшины. Награжден орденом Красной Звезды (1944 г.), медалями «За отвагу» (1941 г.), «За оборону Советского Заполярья» и «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

В предпоследний день экспедиции – 22 июня, День памяти и скорби – в 4 часа утра мы все зажгли и понесли свечи к фрагментам погибшего самолета Пе-2, присоединившись таким образом к Всероссийской акции «Свеча Памяти», проходившей в этот час по всей стране. Молча, склонив головы, мы вспомнили сражавшихся с врагом пилотов. Вспомнили и помянули и выживших, и павших в тяжелые годы испытаний нашей Родины.

Повторим, что в работе экспедиции принимали участие представители многих отрядов: «Разведка», «Татнефть-Поиск», «Икар», «Рубин», ВООО «Вологодский поисковый отряд», дайвинг-клуб «Морской охотник».

К сожалению, 19 февраля 2023 года остановилось большое сердце нашего товарища Вячеслава Тютюнникова. Мы всегда будем помнить о Михальче!



Поисковики на месте падения самолета. 2019 год

Самолет Пе-2 в районе поселка Победа Ржевского района Тверской области

Эту главу мы посвящаем не только судьбам летчиков бомбардировщиков Пе-2, но и памяти нашего друга и соратника Артура Валерьевича Ольховского. Подъем обломков этого самолета, обнаружение останков летчиков, установление их имен, напрямую связаны с Артуром Ольховским. К прискорбию, его не стало... Это случилось 22 декабря 2019-го. Для всех нас это стало неожиданностью, горькой правдой, с которой трудно смириться.

Казалось бы, еще недавно мы сидели и планировали совместный выезд на весенний этап Вахты Памяти, вспоминали истории уходящего 2019 года, делились мыслями и переживаниями. Я же все откладывал расспрос об экспедиции, в ходе которой тюменские поисковики обнаружили самолет Пе-2, подняли его обломки и останки экипажа с четырехметровой глубины. Хотел попросить Артура набросать небольшой очерк об этом. Знал, что он, как никто другой, сможет рассказать об этом красочно, с подробностями, описав эмоции и переживания его воспитанников. Их отношение к работе он видел и чувствовал сразу. Через его руки за эти годы прошла не одна сотня молодых поисковиков (а в поисковом движении Артур Валерьевич с конца 80-х годов прошлого столетия). Он стал наставником, путеводной звездой для многих ребят из Тюменской области. И не только Тюменской. Его знали многие поисковики России и ближнего зарубежья. Его принципы и отношение к поисковой работе всегда оставались и останутся критериями верности и добропорядочности, которые сейчас очень нужны нашему обществу.

Но Артура не стало... Сердце не выдержало огромного груза, который он нес все эти годы. Можно сказать, он ушел в самом расцвете сил и деятельности. Но мы уверенно можем говорить, что дело всей его жизни продолжится. Он вырастил достойную смену.

А подъем обломков «пешки» стал для него последним вкладом в благородное дело установления имен погибших летчиков.

Помню его ночной звонок.

– Илюха! мы тут Пе-2 нашли. Завтра начнем поднимать... – в трубке звучал его осипший голос.

Эта экспедиция началась 28 августа 2019 года. Сводный отряд Тюменской региональной общественной организации «Областной поисковый центр» по традиции работал на территории Ржевского района Тверской области. Место падения самолета указали местные жители. Оно находилось в лесу, в районе



Иван Дьяков и Артур Ольховский

населенного пункта Победа (урочище Дураково, 2,5 км к западу от Мурылево). Работы продолжались до 10 сентября. За это время были подняты с глубины четырех метров остатки двух моторов, несколько тон искореженного железа и алюминия. А главное, были обнаружены останки летчиков и номера моторов. Ежедневно Артур присылал по ватсапу и электрон-



Тюменские поисковики в воронке на месте падения Пе-2



ной почте снимки с места работ, делился оперативной информацией. Тут же на месте поисковики узнали имена летчиков погибшего бомбардировщика, так как номера моторов нашлись в нашей базе данных, созданной на основании архивных документов.

Выяснилось, что найдено место гибели экипажа из состава 527-го бомбардировочного авиаполка 211-й бомбардировочной авиадивизии 3-й воздушной армии Калининского фронта (самолет Пе-2 3/81 с моторами М-105 №№ 22-361 и 290-145, который значился не вернувшимся с боевого задания 21 августа 1942 года).

- Летчик старший сержант ТОМКО Николай Дорфеевич, 1920 г.р. Уроженец: Украинская ССР, Полтавская область, Лазарковский р-н, с. Вороненцы. Отец Григорий Андреевич и мать Степанида Ивановна проживали: Тульская область, Октябрьский р-н, Ступянский с/с, поселок имени Калинина. Мобилизован Чистяковским РВК.



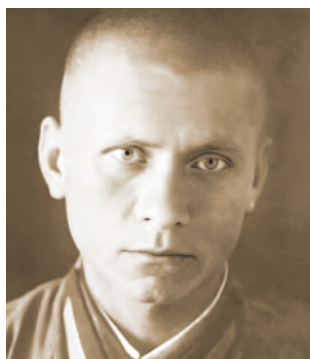
- Штурман старший сержант ЛЕНТЮГОВ Николай Кузьмич, 1922 г.р. Уроженец: Курская область, Косторенский р-н, с. Меловка. Отец Кузьма Трофимович и мать Феодосия Никитична.

Мобилизован Голосновским РВК Воронежская обл.

- Воздушный стрелок-радист младший сержант СКОРПНЕВ Петр Григорьевич, 1920 г.р. Уроженец: Курская область, Глушковский р-н, с. Теткино. Отец Григорий Степанович и мать Анна Кирилловна. Мобилизован Глушковским РВК.

По окончании поисковых работ был сделан вывод, что в обломках самолета поисковики обнаружили останки только одного из членов экипажа. Что стало с другими, невозможно было сказать. Может быть летчиков выбросило из кабины самолета при падении, или они выпрыгнули с парашютами и разбились, или сгинули на вражеской территории.

В боевых донесениях все члены экипажа значились пропавшими без вести. Интересно, что в списке увековеченных имен на воинском мемориале в городе Ржев у штурмана Лентюгова запись: «Захоронен в г. Ржев, перезахоронен из деревни Шипулино». В списке к учетной карточке 1992 года видно, что данные на Николая Лентюгова вписаны дополнительно (другим шрифтом), из чего можно сделать вывод, что имя Лентюгова увековечено на мемориале по заявлению родственников погибшего.



Благодаря архивным документам мы имеем возможность ознакомиться с оперативной сводкой 211-й бомбардировочной авиационной дивизии за 21 августа 1942 года, где довольно подробно описан этот вылет.

«211 ББАД в период 9.53 – 11.07 бомбардировала перекресток ж/д, что 1 км юго-западнее Ржев.

Всего летало 6 Пе-2 и 1 У-2. Произведено 16 самолетовылетов, из них на бомбардировку 6, на связь 10.

Израсходовано: 48 ФАБ 100. Средняя бомбовая нагрузка на самолет – 800 килограмм.

В результате бомбардировки дешифрированием фотоснимков установлено, прямым попаданием разрушено до 100 метров железнодорожного полотна.

10.27 на высоте 500 метров 6 Пе-2 были атакованы 9-ю Ме-109ф, атаки производились звеньями и одиночными сзади сверху, справа сверху. В результате воздушного боя, по показаниям экипажей сбито 4 Ме-109ф.

3 Пе-2 – 527 ББАП в результате сильного противодействия ЗА и ИА противника не вернулись с боевого задания.

... 527 ББАП в период 9.56 – 11.07 бомбардировал перекресток железных дорог, что 1 км юго-западнее Ржев.

... 3 Пе-2 не вернулись с боевого задания, из них: 2 Пе-2 летчик лейтенант Пахомов, стрелок-бомбардир сержант Рошин, стрелок-радист сержант Вайцехович и летчик сержант Томко, стрелок-бомбардир сержант Лентюгов, стрелок-радист сержант Скорпнев, были зажжены огнем ИА, самолеты со снижением пошли на свою территорию.

Один Пе-2 летчик сержант Ваньков, стрелок-бомбардир сержант Тарасов, стрелок-радист сержант Мишин, по наблюдениям экипажей был сбит огнем ЗА, с левым разворотом резко снижаясь ушел по направлению своей территории.

О состоянии экипажей и самолетов ничего неизвестно...»

Здесь следует немного рассказать о 527-м ББАП. Полк был сформирован осенью 1941 года из одной авиаэскадрильи 132-го ББАП и одной авиаэскадрильи 244-го ББАП. Оба полка-донора уже принимали участие в боях на Юго-Западном фронте. В период с января по май 1942 года вновь образованный 527-й полк находился в стадии формирования и укомплектования в Приволжском военном округе. В это время личный состав полка получал с завода и осваивал полеты на самолетах Пе-2, которые строились на Казанском заводе № 22. Полк был укомплектован молодым составом, который в боях, в основном, участия еще не принимал. Лишь незначительная часть руководящего состава полка имела боевой опыт. Так, командиром был назначен бывший командир авиаэскадрильи 134-го бомбардировочного авиаполка майор Михаил Павлович Дедов-Дзядушинский, который к этому времени уже совершил 43 боевых вылета на самолете СБ и был представлен к ордену



Основная стойка шасси самолета Пе-2

Ленина. Освоив новую материальную часть, полк в период с 1 мая по начало июня 1942 года находился в Резерве Ставки Верховного Главнокомандования, а 28 июня 1942 года прибыл на Калининский фронт и вошел в состав 211-й бомбардировочной авиадивизии. К боевой работе полк приступил с 2 июля 1942 года.

О прибытии 527-го ББАП на Калининский фронт вспоминает бывший начальник связи АЭ Гирш Хаймович Коган. Его воспоминания записал и подготовил к публикации в 2004 году историк-исследователь Александр Валяев-Зайцев (г. Саров).

«В августе 1942 года я прибыл на должность начальника связи авиаэскадрильи – флагманского стрелка-радиста в 527-й ББАП – полк пикирующих бомбардировщиков Пе-2. Полк в это время вел боевые действия на Калининском фронте и базировался на аэродромах возле сел Будово и Выдропужск, личный состав жил в помещении школ. Полк наносил бомбовые удары по скоплению живой силы противника в населенных пунктах, по скоплению танков, по ж/д эшелонам, мостам и переправам, по аэродромам противника, по силам противника, которые окружали партизан. Наш полк летал на Пе-2 казанского завода. Для восполнения потерь в самолетах летный состав периодически вылетал в Казань...»

На Калининском фронте 527-й ББАП пробыл до 26 октября 1942 года, потеряв почти все самолеты и большую часть личного состава. После реформирования полк с 27 января по 17 апреля 1943 года опять принимал участие в боях, но уже 15 мая 1943-го был расформирован.

Еще на момент установления имен членов экипажа найденного поисковиками самолета в Интернете я увидел и прочел статью историка военной авиации Алексея Пекарша «Фанатичный солдат, твердо убежденный в победе...», которую мы приводим полностью с разрешения автора.

«ФАНАТИЧНЫЙ СОЛДАТ, ТВЕРДО УБЕЖДЕННЫЙ В ПОБЕДЕ...»

«Вторая мировая война, унёсшая десятки миллионов человеческих жизней, не только вычеркнула этих людей из числа живых, но и отказала многим из них в последней вести о себе. Долгие годы родные и близкие титенно ждали любой информации о судьбе солдат. Сейчас относительно свободный доступ к советским и трофейным немецким документам позволяет, сопоставляя их, существенно дополнять сухие слова «пропал без вести» из солдатских похоронок. Пролить свет на одну из фронтовых судеб помог протокол допроса попавшего в плен советского лётчика.

Безымянный «унтер-офицер»

Среди уцелевших в архивах документов 87-й пехотной дивизии вермахта, сражавшейся в августе 1942 года под Ржевом, сохранились и протоколы допросов советских военнопленных за этот период. В самом разгаре была наступательная Ржевско-Сычёвская операция советских Калининского и Западного фронтов, масштабная и кровопролитная, и обе стороны остро нуждались в разведывательных данных. Пленных и перебежчиков допрашивали подолгу и подробно. Тем примечательнее выглядит на общем фоне короткий протокол допроса сбитого советского лётчика.

«87-я пехотная дивизия, дивизионный командный пункт, 22 августа 1942 года. Отдел Ic (отдел разведки. – Авт.), касательно допроса поступивших 21 августа пленных и перебежчиков. Унтер-офицер, лётчик 527-го ближнебомбардировочного полка 211-й авиадивизии. Этот унтер-офицер был сбит истребителем, выпрыгнул с парашютом и был взят в плен в районе Бурмусово. По его словам, в настоящее время полк располагает 10 боеготовыми бомбардировщиками типа Пе-2, все остальные самолёты на данный момент вышли из строя.

527-й полк базируется на аэродроме в районе Будово, около 105 км севернее Ржева. Два других полка дивизии, вероятно, располагаются неподалёку. По его словам, в полку имеются также английские самолёты, однако русским самолётам унтер-офи-

Ein Uffz. - Flugzeugführer aus dem 527. Kurzstreckenbomber-Regt. der 211. Flieger-Division.
Der Uffz. wurde durch einen Jäger abgeschossen, sprang mit einem Fallschirm ab und wurde bei Burmusowo gefangen genommen.
Das Regt. soll zur Zeit noch 10 einsatzfähige Bomber vom Typ P2 haben. Alle anderen Flugzeuge seien inzwischen ausgefallen.
Das Regt. 527 lag auf einem Flugplatz bei Budowo, etwa 105 km nördl. Rжев. Die 2 weiteren Regt. der Div. sollen in der Nähe davon liegen. In seinem Flieger-Regt. sollen auch englische Maschinen vorhanden sein. Die russ. Flugzeuge schützt der Uffz. jedoch besser ein.
Die Eskadrille, der der Uffz. angehörte, hatte die Aufgabe, den Bahnhof Rжев sowie die in der Nähe liegenden Straßen- und Eisenbahnkreuzungen mit Bomben zu belegen.
Der Flieger-Uffz. ist 22 Jahre alt, ein fanatischer Soldat, von dem tief fest überzeugt, in seiner Haltung hebt er sich weit über die der Offz. und Uffz. der Gruppe ab. Nach länger Vernehmung machte er diese wenigen Aussagen.

Протокол допроса советского летчика



цер даёт лучшую оценку. Эскадрилья, в состав которой входил унтер-офицер, имела задачу бомбить южный вокзал Ржева, а также располагающиеся поблизости развилки дорог и пересечения железнодорожных путей. Лётчику унтер-офицеру 22 года, он является фанатичным солдатом, твёрдо убеждённым в победе. В своей манере поведения он сильно выделяется на фоне офицеров и унтер-офицеров наземных войск. Он дал эти немногочисленные показания после продолжительного допроса.

По всей видимости, ничего, что могло бы заинтересовать разведчиков и командование пехотной дивизии, советский лётчик не сообщил, и немцы не сочли нужным даже указать в протоколе допроса его имя и фамилию. Тем не менее, информации о «фанатичном солдате» было достаточно, чтобы попытаться определить его имя.

«Мессеры» против «Пешек»

События 21 августа 1942 года довольно подробно описаны в документах 527-го ближнебомбардировочного полка и 211-й ближнебомбардировочной авиадивизии, хранящихся в Центральном архиве Министерства обороны РФ. Утром того дня в период 09:56–10:02 с полевого аэродрома Будово (около 25 км севернее Торжка, порядка 100 км севернее Ржева) поднялись два звена пикирующих бомбардировщиков Пе-2 527-го ББАП 211-й ББАД. Вёл шестёрку военный комиссар 1-й эскадрильи старший политрук В.П. Горб; задачей группы была бомбардировка крупной железнодорожной станции Ржев-Южный (ныне известна как Ржев-Балтийский) и прилегающих к ней перекрёстков путей.

Бомбардировщики вышли на цель около 10:27 и, как докладывали экипажи, успешно поразили её. В этот момент на высоте 2500 м «Пешки» обстреляла немецкая зенитная артиллерия и атаковала группа истребителей, которая насчитывала, по докладам вернувшихся, девять «Мессершмиттов» Me-109Ф. Вместе с экипажами были потеряны три бомбардировщика: два из них сбили истребители, а третий видели подбитым зенитками и тянувшим на свою территорию. С задания не вернулись девять членов экипажей:

- Пахомов Филипп Петрович, 1913 г.р., лейтенант, пилот;
- Роцин Георгий Григорьевич, 1917 г.р., мл.лейтенант, стрелок-бомбардир;
- Войцехович Николай Константинович, 1921 г.р., сержант, стрелок-радист;
- Томко Николай Дорофеевич, 1920 г.р., ст. сержант, пилот;
- Лентюгов Николай Кузьмич, 1922 г.р., ст. сержант, стрелок-бомбардир;
- Скорнев Пётр Григорьевич, 1920 г.р., мл.сержант, стрелок-радист;
- Ваньков Алексей Яковлевич, 1920 г.р., сержант, пилот;
- Тарасов Геннадий Васильевич, 1923 г.р., сержант, стрелок-бомбардир;
- Мишин Иван Петрович, 1919 г.р., сержант, стрелок-радист.

Уцелевшим экипажам, вернувшимся на аэродром к 11:07, тоже пришлось нелегко – ведущий бомбардировщик старшего политрука Горба был серьёзно повреждён, а его стрелка-радиста старшего сержанта В.Д. Плотникова извлекли из кабины мёртвым. Штурман младший лейтенант В.Х. Боделан доложил о сбитом им «Мессершмитте», но немецкими документами эта заявка не подтверждается.

Имеющиеся в распоряжении автора немецкие данные гораздо лаконичнее. Очевидно, что противниками шестёрки 527-го ББАП стали истребители III группы эскадры люфтваффе JG 51 «Мёльдерс», которая в это время базировалась на аэродроме Дугино в 60 км южнее Ржева – других кандидатов попросту нет. Именно лётчики входившей в эту группу эскадрильи 8./JG 51 заявили о трёх сбитых утром 21 августа «Петляковых».

Судя по тому, что все заявки сделаны в одной точке (квадрат 47581) в течение одной минуты (09:30 по немецкому времени), бой получился скоротечным – возможно, всё решила одна атака. Для лейтенанта Германа Люке (Ltн. Hermann Lücke) это была третья победа, для унтер-офицера Эриха Гольбейна (Uffz. Erich Holbein) – вторая, а ефрейтор Альфред Валлис (Gefr. Alfred Wallis) сделал свою первую заявку.



Немецкие солдаты разглядывают разбитый на вынужденной посадке бомбардировщик Пе-2 ранних серий

Точка на карте, соответствующая центру немецкого квадрата 47581, всего на 5 километров отстоит от практически вымершего на сегодняшний день села Бурмусово Ржевского района, где попал в плен советский «унтер-офицер» – по авиационным меркам, расстояние ничтожное, которое падающий с высоты 2000–2500 метров бомбардировщик прочертит за 30–40 секунд.

Для «очистки совести» осталось только проверить более ранние потери 527-го ББАП – на случай, если попавшего 21 августа в плен советского лётчика сбили ранее, и он не сразу попал в руки врага. Но и здесь советские и немецкие данные не противоречат друг другу – все потерянные к 21 августа бомбардировщики 527-го ББАП, если и были сбиты истребителями люфтваффе, то вдали от Бурмусово. В других случаях авторство побед неоспоримо принадлежит немецким зенитчикам.

Что касается потерь полка, то на утро 21 августа вылетевшие шесть «Пешек» вероятно оставались единственными исправными самолётами 527-го полка. Вступив в бой 2 июля, за семь недель боёв часть, сформированная по штату №015/173 (20 экипажей), уже потеряла по разным причинам 13 бомбардировщиков, а после 21 августа численно сократилась фактически до звена. Пленный советский лётчик явно пытался запутать врага на допросе – он сообщил немцам как неправильное количество исправных «Пешек» (10 машин), так зачем-то упомянул некие «английские самолёты», в то время как все три полка 211-й ББАД летали исключительно на Пе-2.

Николай или Алексей?

Остаётся последний вопрос – кто из девяти сбитых утром 21 августа 1942 советских авиаторов был тем самым «фанатичным солдатом, твёрдо убеждённым в победе»? К сожалению, однозначно ответить на этот вопрос пока не получится – под указанную в протоколе допроса должность «Flugzeugführer» (лётчик, пилот), сержантское звание и возраст 22 года подходят двое: украинец Николай Томко с Полтавины и русский Алексей Ваньков из под Челябинска.

Отсутствие строгого персонального учёта рядового и сержантского состава в Красной Армии не позволяет посмотреть на лица обоих лётчиков: в архиве нашлось только курсантское фото старшего сержанта Томко. В одном можно быть уверенными: свой долг до конца выполнили оба. К сержанту Ванькову мы ещё вернёмся в конце повествования, а пока – о немецких истребителях.

Как и экипажи сбитых «Пешек», все трое лётчиков эскадрильи 8./JG 51 не пережили войну. Несчастливым для них стал новый для советско-германского фронта истребитель «Фокке-Вульф» Fw 190A, на который группа III./JG 51 переучилась с «Мессершмиттов» Bf 109F в ноябре-декабре 1942 года.



Одногодки. Родились в 1920-м. Слева пилот 527-го ББАП старший сержант Николай Томко (курсантское фото), справа лётчик эскадрильи 8./JG 51 лейтенант Герман Люке

Первым 29 января нового 1943 года погиб унтер-офицер Эрих Гольбейн. Он успел заявить в сумме о девяти воздушных победах и был награждён Железным крестом II и I классов, прежде чем его Fw 190A-2 W.Nr. 2203 «Чёрная 4» не вернулся из воздушного боя в районе деревни Долгое (Калужская область).

Ненадолго пережил его Альфред Валлис. Он получил звание унтер-офицера и добился неофициального титула аса, прибавив к двум прежним заявкам сразу три истребителя Ил-2 в одном бою 24 февраля 1943 года. Как и Гольбейн, он был удостоен Железного креста II и I классов, но 8 марта 1943 года его садящийся на аэродром в Орле Fw 190A-3 врезался во взлетающий истребитель из штаба группы. Лётчика зарубило лопастью винта.

Лейтенант Герман Люке, казалось, поймал удачу за хвост. После пятой победы в сентябре 1942 года его перевели на инструкторскую работу, и на фронт лётчик вернулся лишь в феврале следующего года. Летая в эскадрилье 9./JG 51, с мая по октябрь 1943 года он заявил 73 победы, особо отличившись в июльских боях на Орловско-Курской дуге – 39 подтверждённых заявок за месяц! Это был пик карьеры аса, получившего звание обер-лейтенанта.



Герман Люке (справа) в приподнятом настроении обсуждает с коллегами детали очередного удачного воздушного боя



527-й ББАП сформировали осенью 1941 года из одной эскадрильи 132-го ББАП и одной эскадрильи 244-го ББАП. Буквально несколько человек лётного состава имели опыт боёв первых месяцев войны или предвоенных конфликтов, но подавляющее большинство лётчиков, штурманов и стрелков на фронте ранее не были. После тяжёлых боев июля-августа 1942 года и пополнения полк воевал в январе-апреле 1943 года, после чего его расформировали.

Фото из архива командира полка майора М.П. Дедова-Дзядушинского (сидит в центре)

Первый тревожный звонок прозвучал, когда 1 августа самолёт Люке протаранил неизвестный советский лётчик. Немецкий ас лечился от ранения месяц, вернулся в строй, заявил ещё 16 побед, но 23 октября 1943 года его Fw 190A-5 W.Nr.7206 «Жёлтая 10» на взлёте столкнулся с другим «Фокке-Вульфom». Люке получил тяжёлые травмы, от которых и умер 8 ноября 1943 года в лазарете в городе Мозырь (Гомельская область, Белоруссия). Всего на его счёту было 78 подтверждённых побед, за которые лётчика 6 апреля 1944 года посмертно наградили Рыцарским крестом.

Из девяти советских и трёх немецких авиаторов дольше всех, видимо, прожил сержант Алексей Ваньков. После того, как его Пе-2 был сбит, он сумел вернуться к своим. Командир стрелкового отделения комендантской роты 124-го стрелкового корпуса сержант Ваньков погиб 25 февраля 1944 года под Нарвой (Эстония) во время немецкого артиллерийского налёта.

Почему лётчик, вернувшийся из-за линии фронта, оказался в пехоте? Возможно после ранения его списали с лётной работы по состоянию здоровья? Может он был в плену, но сумел бежать? Плен мог стать веской причиной не пустить неблагонадёжного авиатора в небо. Этим же можно объяснить и то, что сержант Ваньков до своей гибели совсем не вырос в звании. В любом случае, не будь он уверен в победе Советского Союза в войне – скорее, предпочёл бы остаться за линией фронта...»

* * *

Изучив оперативные сводки дивизии и работу Алексея Пекарша, считаем необходимым подробнее рассказать и о других членах экипажей самолетов Пе-2, не вернувшихся с боевого задания 21 августа 1941 года. В тот день не вернулись на свой аэродром три самолета Пе-2 и три экипажа в полном составе – 9 человек.

Данные экипажа Томко–Лентюгов–Скорпнев коротко приведены выше. Подробный рассказ – чуть ниже.

Ведущим звена был самолет лейтенанта Филиппа Петровича ПАХОМОВА. (Родился в 1913 году в Тамбовской обл., Кирсановский район, д. Чумановка. Кадровый, в РККА с 1935 года.) В состав его экипажа входили: стрелок-бомбардир сержант (звание младшего лейтенанта было присвоено уже после смерти) Георгий Григорьевич РОЩИН (1917 г.р. Уроженец: Орловская область, Знаменский район, Столбчанский с/с, колхоз «2-я Пятилетка». Кадровый, в РККА с 1939 года) и воздушный стрелок-радист сержант Николай Константинович ВАЙЦЕХОВИЧ (1921 г.р. Уроженец: Белорусская ССР, Минская область, Дзержинский район,



Дедов-Дзядушинский М.П.

с. Добрынево. Жена Лидия Ивановна Морозова проживала: Татарская АССР, г. Рыбная Слобода, ул. Советская, д.17, кв.1. Кадровый, в РККА с 1940 года).

Экипаж третьего бомбардировщика: летчик сержант Алексей Яковлевич ВАНЬКОВ (1920 г.р. Уроженец: Челябинская область, г.Сатка. Отец Яков Ильич проживал: город Свердловск, Сибирский тракт, Шарбашская нефтебаза, д.1, кв.13. Кадровый, в РККА с 1940 года); стрелок-бомбардир сержант Геннадий Васильевич ТАРАСОВ (Родился в 1923 г.р. в г.Киров. Отец Василий Яковлевич и мать Клавдия Алексеевна проживали: г.Киров, ул. Дерендеева, д.13. Кадровый, в РККА с 1940 года) и воздушный стрелок-радист сержант Иван Петрович МИШИН (1919 г.р. Уроженец: Рязанская область, Рыбновский район, д. Городище. Кадровый, в РККА с 1940 года).

Кроме этого, на самолете, которым управлял военный комиссар 1-й авиаэскадрильи старший политрук Василий Петрович ГОРБ (штурман младший лейтенант Владимир Хрисанфович БОДЕЛАН), в воздухе был убит воздушный стрелок-радист старший сержант Василий Дмитриевич ПЛОТНИКОВ (1918 г.р. Уроженец: Тамбовская область, Лысогорский район, д. Полковая. Отец Дмитрий Николаевич и мать Анна Дмитриевна проживали: г. Тамбов, ул. 1-я Шацкая, д. 49. Кадровый, в РККА с 1939 года). Его тело извлекли из кабины самолета только после приземления на своем аэродроме Будово. Самолет военкома эскадрильи был также серьезно поврежден истребительным и зенитным огнем противника.

А сейчас давайте проследим судьбу оставшегося в живых летчика Алексея Ванькова. Как вы помните, в статье Алексея Пекарша говорилось, что 22 августа 1942 года в штабе 87-й немецкой пехотной дивизии проводился допрос попавшего 21 августа в плен русского летчика. В протоколе, к сожалению, не указана фамилия военнопленного, ее немцы не записали, но есть данные, что это летчик 527-го ББАП в звании унтер-офицера (то есть сержанта), был взят в плен в районе Бурмусово (этот населенный пункт находился как раз в направлении, куда уходили подбитые самолеты после нанесения бомбоштурмового удара). Еще упоминается, что ему 22 года. Пекарш пишет, что под эти параметры подходят два летчика, не вернувшиеся с боевого задания в тот день: старший сержант Николай Томко, 1920 года рождения, и сержант Алексей Ваньков, тоже 1920 года рождения.

При исследовании других архивных документов было установлено, что Алексей Яковлевич Ваньков остался жив. Также найдены документы, что Ваньков был в плену. К сожалению, узнать подробности его пребывания в немецких лагерях найти не удалось, но известно, что из плена он вернулся и 24 августа 1943 года (почти через год после описываемых событий) прошел медицинское освидетельствование на базе Сталиногорского РВК Московской области (прибыл из спецлагеря, где проходил фильтрационную проверку) и был годен к строевой службе.



Тарасов Г.В.



Боделан В.Х.

Также из этих документов можно узнать, что сержант Алексей Ваньков был направлен в распоряжение командира пересыльного пункта (СПП) Раменского РВК (г. Раменское Московской области), а оттуда 28 августа 1943 года отправлен в распоряжение командира части п/п 55390 в г. Муром (сейчас Владимирская область). Полевая почта № 55390 относилась к Управлению 33-й Муромской запасной стрелковой бригады (2-го формирования). В документе указывается, что Ваньков принят СПП как излечившийся при части (часть не указана). Затем в донесении от 9 января 1944 года Звенигородского РВК Московской области указывается, что сержант А.Я. Ваньков направляется (старшим команды из трех военнослужащих) из указанного РВК в распоряжение начальника Раменского сборного пункта. И опять поясняющая запись: принят как излечившийся, медицинское освидетельствование от 6 янва-

Извещение о гибели А. Ванькова



ря 1944 года. В документе запись, что в Раменское они должны прибыть 7 января. Следующим документом является донесение опять Раменского сборного пункта (СПП) от 7 января 1944 года, где говорится, что А.Я. Ваньков отправляется в Ухтомский РВК (г. Люберцы Московской области). В это время в Люберцах завершал формирование 124-й стрелковый корпус, который в конце января 1944 года был переброшен на Ленинградский фронт, под Нарву.

И последними документами, которые рассказывают о судьбе летчика Ванькова, становятся донесение и извещение штаба Управления 124-го стрелкового корпуса (8-я армия, Ленинградский фронт) о том, что командир стрелкового отделения комендантской роты сержант Алексей Яковлевич Ваньков убит 25 февраля 1944 года и похоронен на хуторе Ууэтээ Нарвского района Эстонской ССР.

Повторим, документов о пребывания в плену сержанта Алексея Ванькова, не найдено, но совершенно точно, что он после приземления попал к немцам, а потом каким-то чудом бежал или же был освобожден нашими частями. Однозначно можно лишь утверждать, что до момента попадания на сборный пере-сылный пункт Алексей Ваньков был на лечении (причем болезнь или раны были серьезными, так как он возвращается в строй только в январе 1944 года).

* * *

А сейчас расскажем подробнее о судьбах экипажа самолета Пе-2, обломки которого были обнаружены сводной экспедицией отрядов Тюменской области.

Артур Валерьевич Ольховский в интервью журна-листам 26 сентября 2019 года говорил:

«Самым знаковым моментом нашей экспедиции стал подъем пикирующего бомбардировщика Пе-2 в Ржевском районе Тверской области. Местные жители указали нам примерное место его падения, хотя и говорили, что в 90-е годы этот самолет разобрали и увезли. Но бомбардировщик лежал там практически целиком».

• Летчик Николай Дорофеевич ТОМКО родился в 1920 году в селе Воронинцы Лубенского уезда Полтавской губернии (в 40-е годы – Лазорковский район Полтавской области УССР, в настоящее время – Лазорковский с/с Оржицкого района Полтавской об-

ласти Украины). В 1936 году вступил в комсомол. Закончил обучение в фабрично-заводском училище (ФЗУ). К этому времени семья проживала в поселке имени Калинина Ступянского с/с Октябрьского рай-она Тульской области. Там же проживали его роди-тели: отец Григорий Андреевич и мать Степанида Ивановна. В 1940 году был призван Чистяковским РВК Сталинской области Украинской ССР в РККА. 9 августа 1941 года окончил Тамбовскую военную авиашколу (ВАШ) с присвоением звания старшего сержанта. После этого был отправлен в распоряже-ние начальника Липецких курсов усовершенствова-ния командного состава ВВС РККА. С 4 сентября 1941 года Н.Д. Томко назначен на должность пилота Ли-пецкого учебного центра ВВС КА, а в июле 1942-го – пилотом в состав 527-го ББАП, который к этому вре-мени прибыл на Калининский фронт.

• Штурман Николай Кузьмич ЛЕНТЮГОВ родился в октябре 1922 года в селе Меловка Землянского уезда Воронежской губернии (в 40-е годы – Касторенский район Курской обл.). Там же проживали его родители: отец Кузьма Трофимович и мать Феодосия Никитична. Окончил среднюю школу и педагогическое училище. Работал учителем. В 1939 году вступил в комсомол. В октябре 1940 года Голосновским РВК Воронежской области был призван в ряды РККА. С октября по де-кабрь 1940 года проходил службу красноармейцем 14-го артиллерийского полка (Московский ВО). В декабре 1940 года становится курсантом 2-й Чка-ловской военной авиашколы стрелков-бомбардиров. После окончания обучения с присвоением звания сержанта назначен на должность стрелка-бомбардира в состав 29-го ЗАП (приказ от 16 декабря 1941 года). В июле 1942 года назначен на должность стрелка-бомбардира в состав 527-го ББАП, где Н.К. Лентюгову присваивают звание старшего сержанта.

В учетно-послужной карточке Николая Лен-тюгова есть запись, что в 1984 году сведения о его судьбе запрашивал родной брат – Дмитрий Кузьмич, который проживал в п. Касторное Курской области. Может быть именно в этой записи кроется ответ на вопрос, как имя не вернувшегося с боевого задания Н.К. Лентюгова оказалось увековеченным на воин-ском мемориале в г. Ржев. Скорее всего, в 1984 году

Безвозвратных потерь начальствующего состава частей 211-й Ближне-Бомбардировочной Авиационной Дивизии					
за период с 27 августа 1942 года по 7 сентября 1942 года					
1. ТОМКО Николай Дорофе- евич	Пилот 527 ББАП старший сержант	1920 г. рождения. Полтав- ская область Лазорков- ский район с. Воронинцы в КА с 1940 года Член ВЛКСМ с 1936 года Комс. бил. № 3049065	Чистя- ковским РВК	21 августа 1942 г. при вы- полнении боевого задан- ия на самолете Пе-2 по бомбардировке войск про- тивника в районе г. Белый не вернулся с боевого за- дания.	Отец – Томко Григорий Андре- евич, мать – Томко Степанида Ивановна. Тульская область Октябрьский район Ступя- нский с/с поселок имени Калинина.
2. ЛЕНТЮГОВ Николай Кузьмич	Стрелок-бомбар- дир 527 ББАП старший сержант	1922 г. рождения. Курская область Касторенский район с. Меловка в КА с 1940 года Член ВЛКСМ с 1939 года Комс. бил. № 4424224	Голоснов- ским РВК Воронеж- ской обл.	21 августа 1942 года при выполнении боевого задан- ия на самолете Пе-2 по бомбардировке войск про- тивника в районе г. Ржев не вернулся с боевого задания.	Отец – Лентюгов Кузьма Трофи- мович, мать – Лентюгова Феодосия Никитична. Курская область Касторенский район с. Меловка

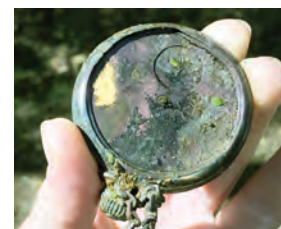
Донесение 211-й БАД



Заводской номер самолета



Пистолет ТТ



Карманные часы

сотрудники ЦАМО РФ сообщили брату погибшего о деталях боевого вылета 21 августа 1942 года: самолет сбит в районе д. Шипулино Ржевского района.

По всей видимости, ответственные работники (военного комиссариата или администрации Ржевского района) на обращение родственников с просьбой уточнить место захоронения Николая Кузьмича Лентюгова, не найдя около д. Шипулино воинских захоронений, ответили, что его имя будет увековечено на мемориале в городе Ржев (Смоленское кладбище), будто бы перенесенное из Шипулино. Такая версия подтверждается аналогичным алгоритмом действий почти во всех районах бывшего Советского Союза в вопросе нанесения фамилий погибших военнослужащих, когда точное место захоронения погибшего не могли установить в то время.

- Воздушный стрелок-радист младший сержант Петр Григорьевич СКОРПНЕВ родился в 1920 году в селе Тёткино Рыльского уезда Курской губернии (в 40-е годы – Глушковский район Курской обл.). Там же проживали его родители: отец – Григорий Степанович и мать – Анна Кирилловна. В 1940 году был призван Глушковским РВК в РККА.

В 1947 году при проведении опроса родственников погибших работниками Глушковского военкомата было записано, что по словам матери последнее письмо от Петра Скорпнева было датировано 16 августа 1941 года и отправлено из города Сасово Рязанской области (п/я 3/21). Работниками бюро по учету персональных потерь Красной Армии П.Г. Скорпнев был учтен как пропавший без вести в ноябре 1943 года, но после сверки со списками, представленными частями действующей армии, дата исправлена – 21 августа 1942 года.

* * *

Тюменские поисковики завершили экспедицию по подъему обломков бомбардировщика Пе-2. Можно было подводить итоги. При обследовании места катастрофы стало понятно, что самолет упал почти отвесно. Взрыв при падении самолета полностью разрушил один из моторов самолета, например, коленчатый вал разорвало на несколько частей. Также была обследована вся прилегающая к воронке местность. Из личных вещей обнаружены часы, охотничий нож, искореженный от удара пистолет ТТ в разорванной кобуре; документов не найдено, кроме обрывков талонов на авиационный спецпаек. А в воронке были найдены останки только одного

авиатора. К сожалению, сейчас уже не установить, где искать останки других членов экипажа.

Останки погибшего летчика были переданы на хранение руководителю ржевских поисковиков Сергею Петухову. 22 июня 2020 года состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков на воинском мемориальном кладбище в городе Ржев.

Из экспедиции домой тюменские поисковики возвращались через Казань, и 14 сентября (2019-го) мы запланировали встречу. Ребята решили не заезжать в город, и мы ждали их на объездной трассе. Они передали нам для проекта «Крылья Татарстана» часть чудом сохранившегося хвостового оперения самолета (от взрыва хвост отломился и отлетел в сторону), элементы бронезащиты экипажа (части бронеспинки от кресла пилота, бронеплиту защиты штурмана) и другие фрагменты, которые ребята погрузили в прицеп вместе с полевым имуществом экспедиции. Здесь же на трассе мы перегрузили эти драгоценные находки в нашу машину, немного поговорили об экспедиции и дальнейших планах, попрощались, и тюменцы продолжили путь домой.

С Артуром Ольховским позже мы встречались еще раз в декабре 2019 года в Москве на международной конференции «Судьба солдата». В голове Артура было громадьё планов на предстоящую экспедицию. Помню, как оживленно в кафешке в холле гостиницы Артур вместе с Вячеславом Казаковым (г. Владимир), Иваном Дьяковым (г. Вологда) и Сергеем Мачинским (г. Санкт-Петербург) обсуждали детали: даты заезда, районы работ, что необходимо взять из имущества для успешной экспедиции. Это была наша последняя встреча... Через две недели Артура не стало...

И наш долг перед товарищем – обязательно использовать в реставрации самолета Пе-2 фрагменты, которые осенью 2019 года передал Артур Валерьевич Ольховский. Пусть восстановленный бомбардировщик Пе-2 станет памятью не только авиаторам, сражавшимся в огненном небе войны, но и вечным напоминанием поисковикам, каким был наш коллега, соратник и друг Артур Валерьевич Ольховский...

Когда шла работа над данной главой, мы связались со Светланой Юрьевной Власовой (Матвеюк), заведующей отделением Тюменского областного поискового центра, и попросили подготовить для нашей книги небольшое эссе кого-нибудь из участников той экспедиции по подъему обломков «пешки». Некоторое время спустя Светлана прислала текст. И оказалось,



Тюменские поисковики обнаружили номер двигателя на редукторе мотора

что это рассказ самого Артура Ольховского, чему мы были просто потрясены. Мне вспомнился один из вечеров в гостинице «Измайловская», где проживали участники конференции «Судьба солдата». Тогда я подарил Артуру первую книгу «Крылья Татарстана» и сказал, что в планах издание и второй, в которой обязательно будет история поиска самолета и экипажа Пе-2, найденного тюменцами. Я почти уверен, что эссе было подготовлено сразу после нашего разговора и предназначалось для второго тома книги. И в этом Артур Валерьевич был человеком чутким и дальновидным. И поэтому пусть поздно, но мы хотим сказать спасибо Артуру Ольховскому за его внимание к друзьям и работе, нашему благородному делу...

Предоставим слово Артуру Ольховскому.

«...Длинная летняя экспедиция Штаба Тюменского областного поискового центра завершилась в Ржевском районе Тверской области. После месяца полевого поиска мы проводили работы по подъему советского пикирующего бомбардировщика Пе-2. Место падения самолета было найдено нашими друзьями, коллегами Павлом и Еленой Лусс.

В течение двух недель бойцы тюменского отряда работали, полностью отдавая все силы, потому что каждый понимал, что до конца экспедиции нужно закончить поиск на этом месте. Хочу отметить, что наш отряд – это в основном школьники и студенты, поэтому вся физическая работа лежала на 15-20-летних парнях и девчонках.

Перед началом работы с Пе-2 наша команда уже имела опыт в подъеме самолётов, однако этот самолёт изменил наше представление о такой работе. Во-первых, при работе с ЛаГГ-3 (летом 2018 года) у нас было понимание, что кабина, где должен находиться пилот, находится в самом низу раскопа и достаточно явно отделена от фюзеляжа. С Пе-2 это правило не работало, останки находились разрозненно, обугленные и раздробленные, а какие-то в хорошем состоянии, что сильно усложняло работу и требовало большой внимательности и концентрации.

Впервые наш отряд работал на такой масштабной яме, размер которой получился примерно 6-7 метров в длину и 3-4 метра в ширину. Это означало, что ни о каком даже подобии археологического стола не может идти и речи, к тому же из-за огромного количества отвала на стенки раскопа приходился дополнительный вес, и они постоянно осыпались.

Сам подъём происходил долго и тяжело, раскоп был условно разделён на три ямы, работа происходила неравномерно, и чтобы продолжить работу в одном месте, нам необходимо было доставать деталь, которая мешала копать в другом. Так для нас самой большой сложностью стало разгадывание этого «пазла»: как самолёт пикировал в землю?

Молодые, но уже опытные парни находились в яме, вынимая фрагменты железа и глины, и черпали ведрами постоянно образующуюся на дне воду. Другие ребята постоянно перекидывали бруствер, образовавшийся из отвалов. Те, кто находились на перерыве, передавали ведра по стенам раскопа, глубина которого становилась метр за метром все больше. Работа в таком темпе продлилась две недели, всё участники работали по 10-12 часов. Поднятие самолёта, особенно в условиях отряда школьников и студентов – чрезвычайно тяжёлый труд. Это мы запомнили надолго.

Но больше всего нас волновала судьба экипажа – их должно быть трое: летчик, штурман и стрелок-радист. День за днем, углубляясь все ниже, мы думали о том, как бы поскорее найти их, числившихся пропавшими без вести, членов экипажа: Николая Дорофеевича Томко (1920 г.р.), Николая Кузьмича Лентюгова (1922 г.р.), Петра Григорьевича Скорпнева (1920 г.р.). Мы хотели увековечить каждого.

По возвращении из экспедиции тюменские поисковики приступили к поиску родственников членов экипажа. У Николая Дорофеевича была найдена племянница, у Николая Кузьмича – двоюродный внук, у Петра Григорьевича – двоюродная сестра.

Дело авиapoиска непростое, потому что самолет, падая с высоты тысяч метров, разбивается на множество фрагментов, а вместе с ним и летчики. Однако, вопреки всему мы обнаружили лишь одного члена экипажа. И так и не установили кого...

Мы обязательно еще вернемся. В ржевские, новгородские, тверские леса. Авиapoиск для нашего отряда стал серьезным, интересным, важным делом...»

Самолет Пе-2 в районе Красная Горка – Радофинниково, Тосненский район Ленинградской области

Перед тем как рассказать вам о следующей поисковой экспедиции на место падения самолета Пе-2, стоит отметить, что история экипажа этой «пешки» заслуживает подробного изучения.

Об этой истории можно писать рассказы и сценарии, снимать фильмы. Представьте молодого сержанта-стрелка, который в неравном бою сбил немецкий истребитель, испытал потрясение, увидев гибель своего командира, и решил продолжить героическое дело своего старшего товарища, а, вернувшись в строй, прямо в полку переучился на штурмана и продолжил борьбу.

А летчик этого экипажа стал символом мужества. Оказавшись в плену и зная, что никто, возможно, не узнает о его судьбе, он продолжал бороться, оставаясь верным Родине. Как бы это громко ни звучало, такие бесстрашные воины отстояли свободу и независимость нашей страны на долгие годы, позволив вырасти нескольким поколениям отцов и детей.

* * *

С 15 по 22 сентября 2019 года мы провели очередную поисковую экспедицию. Цель – обследовать место падения самолета Пе-2 и по возможности эвакуировать из труднодоступного лесного массива обломки и фрагменты, которые можно использовать в реставрации.

Работали в довольно-таки глухом местечке Тосненского района Ленинградской области. Место катастрофы находилось между урочищем Красная Горка и станцией Радофинниково, где в феврале – марте 1942 года сражались в окружении бойцы и командиры 2-й Ударной армии Волховского фронта.

История обнаружения бомбардировщика уходит в далекий 1967 год, когда при прокладке трассы узкоколейной железной дороги один из работников лесозаготовительного цеха Тосненского леспромхоза наткнулся в лесу на обломки самолета. Тогда были обнаружены и останки одного из членов экипажа. А с погибшим найдены орден Красного Знамени, гвардейский значок, пистолет ТТ, в кармане кожаной куртки истлевшие бумаги. Погибшим оказался штурман звена 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка гвардии старший лейтенант Подуто Федор Андреевич. 7 мая 1967 года останки штурмана были захоронены в пос. Радофинниково Тосненского района Ленинградской области.

В нашем архиве есть две публикации из газет того времени. Статья в районной газете Тосненского района «Ленинское знамя» за 1967 год.

«Письмо пришло вчера.

«Герои не умирают» – так называлась моя заметка, опубликованная в 164 номере «Ленинского знамени» 15 октября. В ней рассказывалось, что рабочий Тосненского леспромхоза А.И. Семенов в пяти километрах от Радофинниково нашел обломки самолета. Там же были обнаружены останки стрелка-радиста (правильно стрелка-бомбардира. – Авт.), его записная книжка и орден Красного Знамени № 25680.

«Этот номер поможет нам установить имя героя», – так заканчивалась заметка. И вот мы получили письмо из Архива Министерства обороны СССР. В нем сообщается, что орден принадлежал 24-летнему стрелку бомбардировочного звена

ПОИСК ПРОДОЛЖАЕТСЯ



На снимках — орден Красного Знамени и гвардейский значок. Эти бесценные реликвии — свидетельство еще одного подвига, раскрытого следопытами отряда «Поиск» из Радофинниково.

О том, как шел поиск, рассказал главный механик Тосненского леспромхоза Вячеслав Васильев.

— В марте 1967 года при прокладке трассы узкоколейной железной дороги мастер лесозаготовительного цеха Александр Иванович Семенов обнаружил самолет ПО-2 и недалеко от него останки члена экипажа, орден, гвардейский значок, пистолет «ТТ», в кармане кожаной куртки истлевшие бумаги.

Члены отряда «Поиск» Тосненского леспромхоза решили узнать фамилию, имя погибшего летчика, найти боевых товарищей и сообщить его родным.

На наш запрос Центральный архив Советской Армии ответил, что орденом Красного Знамени за № 25680 Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 июня 1942 года за успешное проведение разведывательных полетов и бомбардировку крупных соединений врага был награжден Подуто Федор Андреевич, 1918



года рождения, штурман бомбардировочного звена 31-го пикирующего бомбардировочного полка 70-й армии.

7 мая 1967 года останки Федора Андреевича Подуто были захоронены в братской могиле поселка Радофинниково. Долго мы искали родственников, но поиск приостановился. Они выбыли из города Щербакуль в 1942 году в неизвестном направлении...

В марте этого года мы получили письмо от председателя комитета ветеранов Великой Отечественной войны Михаила Александровича Стучинского. Он рассказал о судьбе других членов экипажа и благодарил за поиск.

В музей полка мы отправили орден, обломки самолета, немного земли с братской могилы. Она будет смешана с землей у памятника погибшим однополчанам, воздвигнутого в городе Черняховске Калининградской области.

Теперь с однополчанами Федора Подуто мы ведем совместный поиск его родственников.

Так стало известно еще одно имя. Не случайно у нас в народе говорят: «Нет безымянных героев».

А. МАКСАКОВА

Статья из газеты «Ленинское знамя»



31 пикирующего авиаполка ВВС 70 армии (правильно 7-й Отдельной армии. – Авт.) гвардии старшему лейтенанту Федору Андреевичу Подуто.

К сожалению, до сих пор ничего не удалось узнать о родственниках Федора Андреевича. Известно только, что последнее письмо он получил из деревни Щербакуль Щербакульского района Омской области. Но, получив маленькую ниточку, можно надеяться, что сможем разыскать людей, близких летчика-героя. Тем более, что в розысках участвует много добровольных помощников. Достаточно сказать, что сто двадцать читателей «Ленинского знамени», узнав о находке А.И. Семенова, написали письма в архив МО СССР. Герои не умирают!

Л. Зубова, общественный корреспондент «Ленинского знамени».

Вторая информация – вырезка из газеты, в которой, к сожалению, не видны название и дата выхода.

«На снимках – орден Красного Знамени и гвардейский знак. Эти бесценные реликвии – свидетельство еще одного подвига, раскрытого следопытами отряда «Поиск» из Радофинниково.

О том, как шел поиск, рассказал главный механик Тосненского леспромхоза Вячеслав Васильев.

– В марте 1967 года при прокладке трассы узкоколейной железной дороги мастер лесозаготовительного цеха Александр Иванович Семенов обнаружил самолет По-2 (правильно Пе-2. – Авт.) и недалеко от него останки члена экипажа, орден, гвардейский знак, пистолет «ТТ», в кармане кожаной куртке истрепавшие бумаги.

Члены отряда «Поиск» Тосненского леспромхоза решили узнать фамилию, имя погибшего летчика, найти боевых товарищей и сообщить его родным.

На наш запрос Центральный архив Советской Армии ответил, что орденом Красного Знамени за № 25680 Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 июня 1942 года за успешное проведение

разведывательных полетов и бомбардировку крупных соединений врага был награжден Подуто Федор Андреевич, 1918 года рождения, штурман бомбардировочного звена 31-го пикирующего бомбардировочного полка 70-й армии (правильно 7-й ОА. – Авт.).

7 мая 1967 года останки Федора Андреевича Подуто были захоронены в братской могиле поселка Радофинниково. Долго мы искали родственников, но поиск приостановился. Они выбыли из города Щербакуль в 1942 году в неизвестном направлении.

В марте этого года мы получили письмо от председателя комитета ветеранов Великой Отечественной войны Михаила Александровича Стучинского. Он рассказал о судьбе других членов экипажа и благодарил за поиск.

В музей полка мы отправили орден, обломки самолета, немного земли с братской могилы. Она будет смешана с землей у памятника погибшим однополчанам, воздвигнутого в городе Черняховске Калининградской области.

Теперь с однополчанами Федора Подуто мы ведем совместный поиск его родственников.

Так стало известно еще одно имя. Не случайно у нас в народе говорят: «Нет безымянных героев».

А.Макакова».

То есть, из различных документов и газетных публикаций мы уже знали, что в районе Радофинниково находили обломки Пе-2. Но, к сожалению, точное местонахождение машины никто не помнил.

И вот в 2003 году (тогда я работал в Ленинградской области) пришло сообщение от Владимира Щекатурова, бойца отряда «Беркут» (г. Никольское Тосненского района), что в треугольнике п. Радофинниково – урочище Красная Горка и урочище Ручьи одним из местных жителей обнаружено место падения самолета Пе-2.

В сентябре 2005 года отряд под руководством Алексея Владимировича Макаренко приступил к



Участники поисковой экспедиции

обследованию места падения самолета. Тогда мы еще не предполагали, что это искомый нами самолет. При обследовании и работах по извлечению обломков из продолговатой воронки было установлено, что еще в 60-е годы место падения подвергалось разграблению на металл, вывезены два мотора, центроплан разорван трелевщиками. Поисковиками же были обнаружены два капота от моторов, на которых были выбиты одинаковые номера – 1052-09. На части хвостового оперения самолета удалось найти номер, нанесенный красной краской 5/73. Также найдены пулемет УБК № НК 628 1942 года выпуска и гильзы от УБК 1941 года выпуска, радиостанция РСБ-биз № 6131, изготовленная 197-м заводом, на топливных баках сохранились бирки 1942 года выпуска.

В сентябре 2006 года были проведены дополнительные работы на месте падения самолета. Найдены обрывки реглана и части пристыжной системы от парашюта, а это значит, что погиб кто-то из членов экипажа. Но, самое главное, были обнаружены бирки с номером самолета – 5/73 и с номером одного из моторов – М-105 № Р 115-1026.

Через некоторое время благодаря участникам поискового форума «Авиация» на сайте Межрегиональной молодежной общественной организации ПО «Тризна» (г. Москва) было установлено, что самолет Пе-2 № 5/73 из состава 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка не вернулся с боевого задания 23 октября 1942 года из разведки тылов противника.

Экипаж самолета состоял из гвардии капитана Хижняка, гвардии старшего лейтенанта Подуто, гвардии старшего сержанта Касьяна. Эти сведения на форуме разместил руководитель поискового отряда «Сокол» из города Великий Новгород Игорь Викторович Кун, обнаружив их в Центральном архиве Минобороны.

Но в те годы мне самому, к сожалению, так и не удалось побывать на этом месте, не позволяла вырваться в лес работа в комитете. «Беркутовцы» не могли поехать из-за загруженности на своих основных работах. А так как у ребят из «Беркута» не было GPS-навигатора, не были определены точные координаты обнаружения.

Только в 2019 году поисковикам Владимиру Щекатурову и Андрею Журавлеву из тосненских отрядов «Беркут» (г.Никольское) и «Ягуар» (п.Нурма) удалось точно зафиксировать место падения самолета. Ребята смогли договориться с одним из охотников, знавшим место нахождения обломков, и в один из дней они успешно добрались до места и занесли координаты в навигатор.

Зная, что мы в Татарстане занимаемся восстановлением самолета Пе-2, Андрей Журавлев, обнаружив на месте катастрофы сохранившиеся в большом количестве различные обломки и фрагменты самолета, сообщил об этом в Казань. Решение о проведение экспедиции нами было принято оперативно,



Поисковики обследуют обломки самолета Пе-2

и связавшись с коллегами из Ульяновска и Санкт-Петербурга, 14 сентября мы направились в Ленинградскую область.

В работе данной экспедиции, помимо казанских поисковиков из отрядов «Разведка» (Александр Коплев, Илья Прокофьев, Анатолий Скорюков, Евгений Калинин, Ирина Кутышева) и «Химик» (Дмитрий Головин), принимали активное участие поисковые отряды, сформированные из курсантов и преподавателей Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева (военно-патриотический клуб «Сокол», руководитель – начальник военной кафедры Ильгизар Миннисламович Хаертдинов) и Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации (п/о «Радар», руководитель – Павел Вениаминович Игнатьев). Также в экспедиции принимали участие руководитель отряда «Надежда» (п. Рябово Тосненского района) Павел Павлович Ворона и руководители отряда «Ягуар» (п. Нурма Тосненского района) Андрей Журавлев и Петр Мосейчук.



Заводской номер мотора



В течение нескольких дней поисковики и курсанты на своих плечах выносили к дороге, а затем транспортировали на вездеходе обломки и фрагменты самолета. Основной базовый лагерь экспедиции мы разместили рядом с хорошо отсыпанной лесовозной дорогой, по которой без проблем (несмотря на осенние дожди) смогла проехать вся наша автомобильная техника. Дальше дорога к самолету проходила по старым просекам, которые использовались лесозаготовителями лет 5-6 назад. По этим дорогам мы могли передвигаться только пешком, ну и еще курсировал наш вездеход «Арго». От базового лагеря до поворота с дороги уже непосредственно к месту падения самолета выходило около 4 километров. От поворота с дороги до места гибели расстояние было около 600 метров. Но пути туда не существовало. Выйдя напрямую по лесу к обломкам самолета, мы поняли, что пропилить дорогу для вездехода мы не в силах, на это ушло бы очень много времени. Этот участок леса не тронули лесорубы, и здесь стояли действительно стволы столетних деревьев, некоторые из них даже невозможно было обхватить руками.

Поэтому оставляли «Арго» на просеке и обломки выносили на руках, большие фрагменты привязывали к шестам и несли их по два или по четыре человека, а всякую мелочевку складывали в мешки. Правда и для этого пришлось в течение дня заниматься пропилкой просеки, для того чтобы обломки не цеплялись за сучья и ветки деревьев. Таким образом к вечеру каждый участник экспедиции накручивал ножками почти десяток километров.

На самом месте падения самолета мы увидели неглубокую продолговатую воронку. Скорее всего, самолет падал не вертикально, а планировал на лес. На некоторых стоящих рядом старых деревьях еще были видны повреждения верхушек, которые они получили более 70 лет назад. Поэтому падение самолета было более-менее сглажено кронами деревьев. Как говорилось выше, моторы самолета отсутствовали. Среди обломков не было даже коленчатых валов моторов, свидетельство того, что двигатели были вывезены с места падения почти целыми. Скорее всего это было сделано в 60-е годы прошлого столетия, после первого обнаружения места крушения. Но оставалось просто огромное количество других фрагментов самолета, которые могли использоваться в проекте по восстановлению Пе-2. Так, например, в удовлетворительном виде была хвостовая часть самолета с задней стойкой шасси. Среди груды искореженного дюрала мы нашли хорошо сохранившиеся элементы и агрегаты самолета. С помощью курсантов мы смогли приподнять и перевернуть обе стойки шасси самолета, отстыковав перед этим лонжероны крыльев. Одна стойка шасси и прикрепленная к ней подмоторная рама были облеплены оплавленными шмотками от блока мотора, это подтверждало, что именно этот двигатель был подожжен в ходе воздушного боя с истребителями противника.



П. Игнатьев, Д. Головин, И. Прокофьев, А. Коноплев



А. Коноплев у обломков самолета



Д. Головин и А. Скорюков выносят из леса детали самолета

Так мы работали два дня. К утру третьего все обломки и фрагменты, подходящие для реставрации «пешки», были вынесены с места падения самолета на просеку. Оставалось сделать несколько ходок на вездеходе «Арго», чтобы их вывезти к месту базового лагеря.

В это утро случилось еще одно событие. После пробудки на нашем биваке появился Ильгизар Миннисламович Хаертдинов, руководитель «Сокола». Мы вместе сели завтракать, отпив горячего чая, Ильгизар произносит:

– Когда заказывать вертолет? К какому времени?

За столом повисает немая пауза. Мы смотрим на Ильгизара с отвисшей челюстью:

– Какой вертолет?

– Я же еще в Казани вам рассказывал, что есть возможность на вертолете пролететь над интересующими нас точками на болотах и сверху посмотреть, что там находится. Илья, ты же говорил, что у тебя есть несколько предварительных точек на близлежащих болотах, где предположительно видны места падений самолетов.

Тут мы с Александром Коноплевым вспоминаем, что действительно говорили об этом. Но о том, что сможем полетать на вертолете в этой экспедиции, и мысли не было. Лихорадочно начинаем вспоминать эти точки. Одна из них действительно относительно недалеко от нас. Это на болоте Веретьевские мхи. Там должно быть место вынужденной посадки самолета Р-5. На этом самолете побывали участники экспедиции «Любань» еще в 1989 году. Тогда на болоте валялись фрагменты центроплана самолета и его мотор. У нас в Казани даже есть небольшой ролик, снятый на старую пленочную камеру. Вот одна точка.

– Ну, так когда просить, чтобы прилетел вертолет? И в каком месте будем его встречать, чтобы он смог спокойно сесть? – опять спрашивает Ильгизар.

– Давай на 10 часов. А хорошая широкая площадка есть в урочище Коровий ручей. Туда мы сами подъедем на машине, – отвечаем мы с Сашей.

Находим в навигаторе точку урочища и Ильгизар передает эти координаты кому-то по телефону. Быстро завершаем завтрак, собираемся, берем фотоаппарат, GPS-навигатор, немного бутербродов (так как не знаем сколько продлится наше путешествие) и, еще не до конца веря в грядущее событие, садимся в машину и едем в урочище Коровий ручей.

По прибытии на точку randevu, выходим из машины и смотрим на часы, 9.50. До назначенного времени 10 минут. Вдруг со стороны Тосно слышим приближающий гул вертолета. Вот он над нами. Делает круг. Видно, что пилот присматривается к поляне. Садится, мотор не выключает. Пилоты на передних сиденьях вертолета Bell 407 машут нам руками. Мы втроем (Ильгизар, Александр и я) запрыгиваем в вертолет, взлетаем. Оставшиеся внизу наши товарищи машут руками. Одеваем наушники и знакомимся с прилетевшими. Оказывается, за штурвалом



Александр Коноплев и Илья Прокофьев на борту вертолета

генеральный директор вертолетного центра «Хелидрайв» Иван Борисович Яценко (один из первых создателей проекта санитарной авиации в современной России), рядом второй пилот. Передаем координаты первой точки и стремительно летим в сторону болота. По пути рассказываем Ивану Борисовичу кто мы такие и чем занимаемся. В общих чертах он уже знает о нас, так как, выясняется, они с Ильгизаром старые друзья. Подлетаем к болоту, ориентируемся и точно выходим на точку, занесенную в бортовой навигатор. Болото чистое, и поэтому зависаем на высоте не более 1,5 – 2 метров. На болотном мху видна небольшая воронка, оставшаяся на месте падения. Обломков не видно. Скорее всего, все уже вывезено на металллом. На это указывают следы гусеничной техники. Жаль, получается, мы опоздали. Теперь установить судьбу этого самолета и экипажа будет очень сложно. Надо в будущем провести наземную экспедицию в надежде найти подо мхом мелкие обломки самолета, что не забрали в металллом. Может быть на них удастся найти номера самолета или мотора... Но это дело на будущее.

– Куда летим дальше? – слышится в наушниках голос Ивана Борисовича.

Мы предлагаем слетать в район населенного пункта Шапки Тосненского района, где 25 июля 1943 года разбился самолет Ла-5 из состава 254-го истребительного авиаполка 269-й истребительной авиадивизии 14-й ВА Волховского фронта. Данный самолет пилотировал летчик младший лейтенант Вертепов Алексей Иванович. Этот самолет нашли наши питерские коллеги еще в 2017 году. Весной 2019 годы мы провели на месте его падения предварительную экспедицию. Точно подтвердили, что это самолет Вертепова (нашли обломки с номером мотора) и фрагменты черепа летчика. Работу будем продолжать немного позже, при благоприятных погодных условиях. А сейчас предлагаем слетать туда и показать, как с высоты выглядит это место.



Слышим одобрение Ивана Борисовича Яценко. Передаем координаты точки второму пилоту, и вертолет несется в сторону Шапок. Это был лишь ознакомительный полет, интересно взглянуть на место гибели самолета с высоты птичьего полета. Покружив над точкой (сесть на болото не позволили деревья и кустарники), мы направились в сторону лагеря.

Прилетев в базовый лагерь, пилоты осмотрели с высоты дорогу, на которой находились наши машины, выбрали подходящую площадку и приземлились.

Вертолет рядом с палатками поискового лагеря вызвал всеобщий интерес. Его тесно окружили ульяновские и питерские курсанты после того, как пилот заглушил мотор и мы спустились на землю. Пока мы потчевали наших новых друзей походной пищей и горячим чаем, шел оживленный разговор о поиске, об истории и о судьбах летчиков, чьи боевые машины мы находим в лесах и болотах.

Тут Иван Борисович Яценко вдруг произносит:

– Так надо же чтобы о вашей работе и об этой экспедиции знало как можно больше людей! Я сейчас свяжусь с телевидением, и готов их группу привезти сюда, чтобы они смогли снять репортаж.

Сказано – сделано. Переговорив с кем-то по телефону, Иван Борисович улетел со словами:

– Я скоро вернусь с телевизионщиками...

Мы же с Александром Коноплевым завели «Арго» и поехали за оставленными на просеке (накануне вынесли из леса) обломками самолета Пе-2.

Благополучно доехав до места, мы загрузили массивные фрагменты хвостовой части самолета в «Арго», стянув их веревками и двинулись в обратный путь. Буквально в полутора километрах от лагеря на

вездеходе порвался изношенный ремень вентилятора охлаждения мотора, он стал нагреваться. Сняв передний багажник и капотную панель, стали откручивать вентилятор, чтобы заменить ремень. (Надо сказать, сделать это проблематично не сняв страховочного кожуха. Но если его снимать, пришлось бы разбирать половину «морды» вездехода.) И тут мы слышим гул приближающегося вертолета. Вскоре он стих, значит, вертолет благополучно сел на просеке у лагеря. Надо было торопиться, ведь если Иван Борисович действительно привез корреспондентов, то я им обещал показать фотографии летчиков из экипажа этой «пешки». А фото в моем компьютере. Починка вездехода заняла минут 15-20, и мы рванули в лагерь. Подъезжая, увидели одетых в рабочую одежду курсантов ульяновского авиационного института, выносящих из леса фрагменты самолета. Постановочный процесс снимался на камеру. «Режиссеры», махая на нас руками, дали понять, чтобы мы притормозили и не влезали в кадр. Отсняв нужный материал, нам разрешили двигаться к «месту парковки» на дороге у лагеря. Медленное выкатывание нашего вездехода из леса конечно же тоже снималось камерой для будущего репортажа.

Иван Борисович сдержал слово, и вместе с ним прилетела съемочная группа Ленинградской областной телекомпании «ЛенТВ24». Засняв интересные моменты и записав рассказ об экипаже самолета и нашем проекте «Крылья Татарстана», журналисты стали собираться, чтобы в этот же день дать материал в эфир телеканала. Иван Борисович Яценко предложил журналистам полетать и поснимать с вертолета место гибели самолета Ла-5. Получив согласие, нам опять пришлось подняться на борт.



Участники экспедиции

Хочется сказать в завершение такого насыщенного дня, что курсанты наделали кучу фото и селфи на фоне вертолета, приземлившегося на лесной просеке прямо рядом с лагерем.

А сейчас, подводя итоги работы, можно констатировать, что на месте катастрофы удалось обнаружить еще несколько продублированных номеров самолета и моторов, которые подтвердили историю гибели самолета и судьбу членов экипажа.

Вот и настал долгожданный момент, когда мы можем подробнее остановиться на истории гибели самолета и рассказать о судьбах летчиков.

Как мы говорили, еще раньше было установлено, что данный самолет относится к потере 4-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка.

В журнале боевых действий 4 гв.БАП по состоянию на 23 октября 1942 года было записано: «...Задача – в течение дня одиночными самолетами Пе-2 вести разведку с задачей установить интенсивность и характер движения войск по шоссе и железным дорогам... Экипаж: гвардии капитан Хижняк, гвардии старший лейтенант Подуто, стрелок-радист Касьян вылетевшие на разведку войск противника в районе: Шапки – Тосно – Сиверская – Луга – Новгород с боевого задания не вернулись (пометки о возвращении нет)».

Как выяснилось при проведении исследовательской работы с документами архива, летчик самолета, заместитель командира авиаэскадрильи гвардии капитан Владимир Николаевич Хижняк смог выпрыгнуть с парашютом, спустя семь дней (30 октября 1942 г.) он тяжело раненный попал в плен при попытке перейти линию фронта в районе Чудово. Потом были несколько фашистских лагерей, где Хижняк был одним из участников сопротивления. К сожалению, 7 апреля 1944 года при очередной попытке к бегству из лагеря военнопленных, мужественный летчик был застрелен немцами. Был похоронен в Германии.

Воздушному стрелку-радисту самолета гвардии сержанту Борису Александровичу Касьяну тоже удалось спастись на парашюте. Спустя шесть дней скитаний по тылам противника, он смог переплыть ночью реку Волхов в районе печально знаменитого Мясного Бора и выйти к своим. По прибытию в полк Борис Касьян был награжден медалью «За отвагу», так как именно в этом неравном воздушном бою, когда их самолет выполнял разведывательное задание, он смог сбить один самолет противника.

Впоследствии Борис Александрович прямо в полку прошел курс обучения штурманскому ремеслу и в июне 1944 года уже летал на боевые задания в качестве штурмана самолета. Войну закончил в звании гвардии младшего лейтенанта, награжденный орденами «Красного Знамени», «Отечественной войны I степени» и медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда» и «За Победу над Германией».

А теперь о каждом отдельно и подробно.

- Летчик Владимир Николаевич ХИЖНЯК родился



22 апреля 1913 года в селе Щербиновка Железнодорожной волости Бахмутского уезда Екатеринославской губернии (в учетно-послужной карточке адрес записан следующим образом: Донбасс, город Дзержинск, ул. Больничная, д.15). В других документах местом рождения вписаны адреса: город Харьков и город Изюм Харьковской

области Украинской ССР. Член ВЛКСМ с 1930 года. В 1935-м окончил один курс Ленинградского индустриального института. Вступил в РККА 7 августа 1935 года. Стал курсантом 14-го Энгельсского военного авиационного училища (Приволжский ВО). В декабре 1938 года, после окончания училища с присвоением воинского звания лейтенанта, назначен на должность инструктора-летчика в 27-ю военную школу пилотов Забайкальского ВО. В июне 1940 года переведен на должность командира звена в состав 99-го дальнебомбардировочного авиаполка. В мае 1941-го полк переформирован в 99-й скоростной бомбардировочный авиаполк. В это время полк получает устаревшие самолеты СБ с малым моторесурсом и входит в состав 23-й смешанной авиадивизии. За два месяца до начала Великой Отечественной войны, а именно 25 апреля 1941 года, Н.В. Хижняка назначают на должность заместителя командира авиаэскадрильи. В первые дни войны полк перебрасывается в Белоруссию в район города Борисов (на аэродром Зубово). В первых же боевых вылетах полк несет значительные потери, но продолжает наносить удары по противнику в районе Молодечно и Радашковичи (Минская обл.). В один из дней июня 1941-го (точная дата не известна; донесение ВВС Западного фронта от 09.07.1941г.) самолет Н.В. Хижняка сбивают при выполнении боевого задания, и он попадает в категорию не вернувшихся. К 30 июня 1941 года оставшиеся самолеты полк передает в 214-й СБАП, а оставшийся в живых личный состав полка убывает на переформирование.

К счастью, в 1941 году Владимир Николаевич Хижняк не погиб. После возвращения из-за линии фронта В.Н. Хижняк попадает в декабре 1941 года в состав 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка, который с 6 декабря 1941-го становится гвардейским (до этого имел наименование 31-й СБАП). Приказом командующего войсками 7-й Отдельной армии от 14 декабря 1941 года ему присвоено очередное воинское звание старшего лейтенанта, его назначают на должность командира звена. В июле 1942 года присваивают звание гвардии капитана и назначают на должность командира авиаэскадрильи.

В годы войны семья Владимира Николаевича находилась в эвакуации. Адрес его жены, Татьяны Владимировны, указан такой: Башкирская АССР, Краснокамский район, село Николо-Березовка, а его мать, Наталья Игнатьевна, осталась на оккупированной территории, в донесении указан адрес: Украинская ССР, г. Харьков, ул. Артема, д.53.

23 октября 1942 года пропал без вести. Исключен из списков Красной Армии как пропавший без вести, приказ ГУК НКО № 0154 от 07 января 1944 года.

Долго о его судьбе ничего не было известно. Лишь после войны стали поступать сведения, что в том роковом вылете Владимир Николаевич не погиб, а попал в плен. Сейчас в ОБД «Мемориал» размещены многие документы, которые в том числе раскрывают судьбы воинов, попавших в плен. Они все находятся в свободном доступе. Вот как раз из них и удалось почерпнуть подробные сведения, как сложилась судьба В.Н. Хижняка.

Так в лагерных карточках (которых в базе данных несколько) указывается, что в плен Хижняк попал 30 октября 1942 года в районе Чудово. Это говорит о том, что семь дней он находился на территории противника и двигался в направлении линии фронта, которая в то время шла по реке Волхов. От места падения самолета до Чудово напрямую более 40 км, но понятно, что путь Владимира Николаевича был гораздо больше. Приходилось обходить населенные пункты, занятые вражескими войсками, ему удалось незаметно пересечь Московское шоссе и железную дорогу, по которым шло интенсивное передвижение немецких войск.

Далее из карточек военнопленного становится ясно, что В.Н. Хижняк был направлен в Шталаг Люфтваффе № 2 (Stalag Luft II – (Kriegsgefangenenlager 2 der Luftwaffe или Kriegsgefangenenlager 2 d. Lw, Litzmannstadt). Это был лагерь для военнопленных советских летчиков, функционировавший под управлением Люфтваффе в 1941–1944 годах, находящийся в тогдашнем районе города Лодзь – Эрцхаузене Литцманнштадта (сейчас район Лодзи под названием Руда Пабыяницка в юго-западной части города). Там ему присвоили лагерный номер 1523.

20 сентября 1943 года капитан В.Хижняк был переведен в Шталаг XIII D Нюрнберг (Stalag XIII-D), находившийся в немецком городе Нюрнберг (ныне в составе федеральной земли Бавария, ФРГ).

4 декабря 1943 года опять перевод – в лагерь 369 (Stalag 369) для военнопленных рядового и младшего офицерского состава сухопутных войск французской, бельгийской и голландской армий. Лагерь находился в городе Краков (Польша).

И уже оттуда 6 марта 1944 года В.Н. Хижняка переводят в его последний лагерь – Luftwaffe V Wolfen (Stalag Luft 5 Wolfen), который находился в Германии, земля Саксония-Анхальт.

Этот лагерь просуществовал с апреля 1943 года по декабрь 1944 года. Военнопленные здесь исполь-

860

1. Name: Chishnjak
Фамилия

2. Vornamen: Vladimir
Имя

3. Geburtstag: 22.4.1913
День рождения

4. Geburtsort: Харьков Харьков
Место рождения

5. Lager: M-Stam Lager III D
Лагерь

5a. Im Lager eingeliefert am:
Доставлен в лагерь (число)

6. Dienstgrad: Hauptmann
Чин

7. Truppenteil: 4 Flg. Rgt
Воинская часть

8. Nr. der Erkennungsmarke des deutschen Lagers:
Номер военнопленного в германском лагере

1523

9. Vorname des Vaters: Nikolaj
Имя отца

10. Name der Mutter: Natalija Potseba
Имя матери

11. Anschrift der nächsten Angehörigen:
Адрес ближайших родственников

8-4-44 auf der Flucht
erschossen 4.10.44 при по-
пытке к бегству

12. Beruf: Водитель / з. кадр. орг.
Профессия

13. Wann und wo gefangen: 30.10.42
Когда и где попал в плен

б. Tschudowo
Чудово

14. Nr. der Erkennungsmarke des eigenen Truppenteils:
Matrikel-Nr.
Номер в собственной части

Перевод: 4.11.43

Карточка военнопленного капитана В. Хижняка

зовались на химических производствах и для работ на военном аэродроме. Именно в этот период в карточке военнопленного появилась запись: «умер и убит при попытке к бегству 8 апреля 1944 года».

Получается, что Владимир Николаевич Хижняк погиб в Вольфене?

Но в Книге Памяти Саратовской области по Фрунзенскому району (место послевоенного жительства жены) В.Н. Хижняк учтен как: «...погиб в плену 7 апреля 1944 года, похоронен в г. Нюрнберг, Германия».

Ирина Фиксель, руководитель Русско-немецкого культурного центра в Нюрнберге, рассказала, что в самом Нюрнберге боев не было, тем не менее в городе есть большое воинское захоронение, где покоится прах примерно пяти тысяч советских солдат, попавших в плен и содержавшихся в лагерях. В Нюрнберге как раз и находился большой лагерь для военнопленных. Большинство из похороненных на Южном кладбище умерло от измождения, болезней, непосильного труда, о чем свидетельствуют документы лазарета лагеря. Хоронили их в братских могилах по 400-500 человек. Сейчас на русском участке кладбища возвышается 10-метровый православный крест. Местные власти ухаживают за могилами. И даже восстановили имена всех захороненных здесь солдат и офицеров.

Проведена огромная работа: составлен полный перечень (паспорт захоронения) всех плит с именами по-немецки, датами рождения и смерти, а также самое главное, восстановлены русские фамилии, имена и отчества похороненных. Создана методика сопоставления немецких данных с документами сайта Министерства обороны РФ.

Но, проверив сведения по известным именам захороненных на кладбище в Нюрнберге, фамилии Хижняк не оказалось.

Возможно, при составлении Книги Памяти произошла ошибка в написании (или прочтении) названия немецкого города, где был похоронен В.Н. Хижняк. Ведь в Саксонии (где находился последний лагерь, в котором содержался Хижняк) есть город Наумбург.

Так что возможно в этом городе и надо искать место упокоения командира авиаэскадрильи, гвардии капитана Владимира Николаевича Хижника. Это косвенно подтверждается тем фактом, что имя В.Н. Хижняка находится в базе данных Объединения Саксонских мемориалов, но, к сожалению, без указания места захоронения.

А теперь о самой трагичной странице жизни Владимира Николаевича Хижника. О том, как из него хотели сделать предателя, как это отразилось на его семье и как его имя было реабилитировано, благодаря настойчивости его супруги Татьяны Владимировны Хижняк.

Как говорилось выше, первый приказ о его исключении из состава Красной Армии был подписан

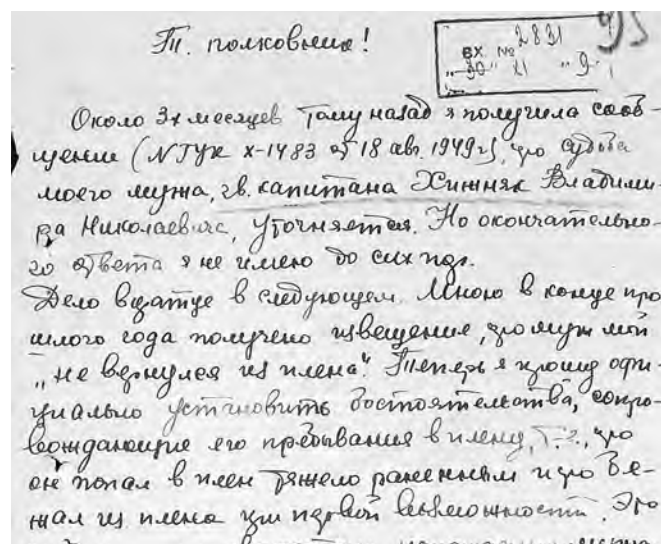
17 января 1944 года (что тоже странно, так как аналогичные приказы готовились Главным управлением кадров Народного Комиссариата Обороны СССР спустя не больше полугода, после гибели или пропажи без вести офицера). В этом приказе говорилось: «...капитан Хижняк Владимир Николаевич – заместитель командира АЭ 4-го гвардейского истребительного авиаполка (Правильно бомбардировочно-го. – Авт.). Пропал без вести 23 октября 1942 года».

В 1948 году был подготовлен еще один приказ, о внесении изменений в предыдущий: «...капитан Хижняк Владимир Николаевич... (...) Находился в немецко-фашистском плену, из плена не вернулся. Статью 4 приказа ГУК НКО № 0154-44г., в отношении его из списков ВС СССР, как пропавшего без вести 23.10.1942г., отменить».

Данные приказы выпускались с целью оформления родственниками погибших и пропавших без вести офицеров пенсий за потерю кормильца. Формулировка, указанная в последнем приказе ГУКа была неоднозначна: «...из плена не вернулся...». В связи с этим супруга В.Н. Хижника, Татьяна Владимировна, обратилась в адрес Главного управления кадров с просьбой разобраться в этом деле, так как у нее на руках были сведения, что ее муж был расстрелян при попытке побега из немецкого плена, кроме того ей перестали выплачивать пенсию как жене офицера, погибшего на фронте.

Вот первое письмо, адресованное военному начальству:

«тов. Полковник! Мною, Хижняк Т.В., получено Ваше сообщение за № ГУК 1210. К сожалению, в нем не дано само содержание указанного приказа ГУК ВС № 01176-48г. (или части его, относящейся к моему мужу). А это для меня совершенно необходимо, потому что два Облвоенкомата (Саратовский – по местожительству и Сталинский – по месту нахождения пенсионного дела) ссылаясь на этот один и тот же приказ, сообщают мне два принципиально различ-



Фрагмент письма Хижняк Т.В. в адрес ГУК НКО СССР. 1949 год



ных варианта его содержания: Саратовский – что муж мой находился в немецко-фашистском плену и из него не вернулся, Сталинский – что он ЖИВ и из немецко-фашистского плена вернуться не пожелал.

Не говоря уже о моей личной совершенной убежденности, что второй случай не соответствует действительности. Я располагаю письмами свидетеля и пособника побега моего мужа из плена. Последнее обстоятельство вполне согласуется с первой формулировкой и не совместима со второй.

Поэтому я хочу знать, во-первых, где же ответственное сообщение, и где вольное толкование приказа.

Кроме того, мне необходима предельная ясность об имеющихся данных относительно мужа. Для этого прошу Вас. Во-вторых, если Вы располагаете соответствующими материалами – расшифровать как можно обстоятельнее слова приказа, а также, в-третьих, указать источники из которого получены сведения о муже.

Все это требуется мне для того, чтобы реабилитировать честь погибшего мужа – прежде всего саму по себе, а также в целях восстановления меня на пенсии.

Очень прошу Вас, тов. полковник, не только как лицо официальное, но и чисто как человека. Сделайте, пожалуйста, все возможное для выяснения картины и скорейшего ответа мне. Буду Вам глубоко благодарна».



Великанов М.И.

Понятна эмоциональность письма. Прошло три года после войны, и вдруг близкого человека объявляют предателем Родины!

Кроме этого, подтверждение слов Татьяны Владимировны мы находим в одной записи, которая была сделана в учетно-послужной карточке мужа:

«...По сообщению Сталинского облвоенкома № ФС-18847 от 08.11.1949г., Хижняк жив и из немецко-фашистского плена вернуться не пожелал...».

Поэтому через некоторое время после первого письма Татьяна Владимировна пишет повторное обращение: «Около 3-х месяцев тому назад я получила сообщение (ГУК № х-1483 от 18 августа 1949 года), что судьба моего мужа гвардии капитана Хижняка Владимира Николаевича уточняется. Но окончательного ответа я не имею до сих пор.

Дело вкратце в следующем. Мною в конце прошлого года получено извещение, что муж мой «не вернулся из плена». Теперь я прошу официально установить обстоятельства, сопровождающие его пребывание в плену, т.е., что он попал в плен тяжело раненным и что бежал из плена при первой возможности. Это сообщил мне свидетель нахождения мужа в плену и пособник его побега гражданин Велика-

нов М.Е., проживающий в г. Воронеже. Убедительно прошу Вас уведомить меня в каком состоянии находится расследование, почему затягивается, а также ускорить его. Решение данного вопроса для меня чрезвычайно важно. 14 ноября 1949 года. Город Саратов, Главпочта, до востребования, Хижняк Татьяна Владимировна».

На сайте Министерства обороны РФ «Подвиг Народа» нашлись сведения об указанном в письме свидетеле побега капитана Хижняка – Великанове. Оказалось, что Михаил Егорович Великанов, 1915 г.р., уроженец села Березовка Семилукского района Воронежской области, был жив на период 1985 года и в канун 40-летия Победы был награжден орденом Отечественной войны II степени.

Благодаря документам, которые размещены на сайте Министерства обороны РФ ОБД «Мемориал» удалось найти донесение военного комиссара Башкирской АССР от 18 ноября 1948 года, которое стало одним из первых документов, бросающих тень предательства на имя Владимира Николаевича Хижняка. Вот оно:

«Список офицеров, бывших в немецком плену, на которых имеются компрометирующие данные.

№ 248. Капитан Хижняк Владимир Николаевич, 1913 г.р., уроженец: г. Харьков. Часть: 4-й авиаполк. Попал в плен 30.10.1942г. Мать Наталья Игнатьевна, проживает: г. Харьков, ул. Артема, д.53.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Персональная карточка I: Персональные данные												Высвобождение из плену				Восстановление в гражданстве								
Кригсгеманген-Саммилар:												Stalag 326				Nr. 1003								
Name: Великанов												Dienstgrad: Oberstleutnant				Verurteilt: 998								
Vorname: Михаил												Truppenteil: 998				Verurteilt-Ort: 998								
Geburtsort: 998												Matrikel-Nr. (Stammstelle des Gefangenen): 998				Ob gesund, krank, verwundet eingeliefert: 998								
Religion: 998												Familienname der Mutter: 998				Nähere Personalbeschreibung: 998								
Vorname des Vaters: 998												Name und Anschrift der zu benachteiligenden Person in der Heimat: 998				Fingerabdruck des rechten Zeigefingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Zeigefingers: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken Mittelfingers: 998				Fingerabdruck des rechten Ringfingers: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Ringfingers: 998				Fingerabdruck des rechten kleinen Fingers: 998								
Geburtsort: 998												Fingerabdruck des linken kleinen Fingers: 998				Fingerabdruck des rechten Daumens: 998								
Geburtsdatum: 998												Fingerabdruck des linken Daumens: 998				Fingerabdruck des rechten Mittelfingers: 998								
Geburtsort:																								

7 декабря 1942 года результат допроса сформулирован: «...производит впечатление не убежденного коммуниста». 8 апреля 1944 года расстрелян при побеге.

16 октября 1943 года и 21 января 1944 года совершал неудавшиеся побеги.

Пропал без вести 23 октября 1942 года. Приказ ГУК № 01960-44г.».

Как говорилось выше, второе письмо Т.В. Хижник написала в конце 1949 года, а первое еще в конце 1948 года. В архивных документах сохранилось обращение заместителя начальника отдела по персональному учету потерь офицерского состава ГУК ВС в адрес Начальника отдела «А» Министерства Государственной Безопасности Союза ССР: «Приказом ГУК НКО № 0154-44 был исключен из списков Советской Армии, как пропавший без вести 23.10.1942г., капитан Хижняк Владимир Николаевич – командир авиаэскадрильи 4-го гв.истребительного (правильно бомбардировочного. – Авт.) авиаполка.

Как впоследствии установлено по данным немецкой картотеки Хижняк В.Н. был пленен 30.10.1942г. Кроме того, в немецкой карте имеется запись следующего содержания: «...производит впечатление неубежденного коммуниста...», 8 апреля 1944 года расстрелян при побеге.

На основании этих данных приказ ГУК НКО № 0154-44г., отменен приказом ГУК ВС № 01176-48г.

Направляя письмо гражданки Хижняк Т.В., прошу Вас проверить по Вашему учету не располагаете ли Вы какими компрометирующими данными о капитане Хижняк В.Н.».

Ответ от Министерства Госбезопасности был направлен от 15 декабря 1949 года.

«Направляя запрос Отдела по персональному учету потерь офицерского состава ГУК ВС СССР за № 1315395 от 18.08.1949 года и письмо гражданки Хижняк Т.В. – сообщаем, что на Хижняка Владимира Николаевича, 1913 года рождения, уроженца гор. Харькова имеется персональная карточка немецкого лагеря в г. Лицманштадте, обнаруженная среди трофейных документов, в которой Хижняк В.Н. значится взятым в плен 30 октября 1942 года у гор. Чудово и что он находясь в немецких лагерях военнопленных неоднократно совершал побеги и подвергался наказаниям. Кроме того, в этой же карточке имеется о нем следующая запись: «7 апреля 1944 года из рабочей команды 10056 бежал...», «7 апреля 1944 года расстрелян при побеге...».

Помощник начальника 3-го Глав. Управления МГБ СССР».

Но самое главное, что именно на этом письме из Управления МГБ СССР размашисто наложена резолюция одного из руководителей ГУК ВС СССР (к сожалению, подпись не разборчива):

«Тов. Кудинову. Восстановить на пенсию. Доложите почему приказ был отменен? 16.12.1949г.».



Курсанты обследуют хвостовую часть самолета Пе-2



Хвостовая часть самолета Пе-2



Согласно этой записи, данные на В.Н. Хижняка появились в очередном приказе ГУК ВС от 26 декабря 1949 года. «...капитан Хижняк Владимир Николаевич... (...) расстрелян 7 апреля 1944 года немцами при побеге из плена».

Таким образом, справедливость по отношению к памяти Владимира Николаевича и его семье была восстановлена, правда восторжествовала.

Также из приведенных выше документов стало известно о двух его безуспешных побегах из плена. Так, в донесении говорилось, что первый побег был 16 октября 1943 года. Тогда капитан Хижняк находился в Шталаге XIII D в городе Нюрнберге (Stalag XIII-D), куда был переведен только месяц назад 20 сентября 1943 года. Дальше Хижняка переводят 4 декабря 1943 года в лагерь 369 (Stalag 369), откуда он опять пытается сбежать 28 января 1944 года. К сожалению, третий побег закончился трагически. Он был совершен из рабочей команды № 10056, которая была при лагере Luftwaffe V Wolfen (Stalag Luft 5 Wolfen) в Саксонии-Анхальт.

В дополнение к теме по истории этого лагеря приведем слова поисковика-исследователя Геннадия Юрьевича Кушелева (г. Санкт-Петербург), который помогает многим заявителям искать сведения о пропавших без вести воинах, погибших в немецком плену:

«...У меня сложилось такое впечатление, что этот лагерь, по сути, был не местом содержания военнопленных, а организационным центром, руководящим различными рабочими командами в разных районах Германии, например, подразделениями, обслуживающими аэродромы и зенитные позиции (или как вариант, занимавшимися устранением последствий бомбардировок). Наиболее массовый перевод в подчинение этому шталагу состоялся 1 апреля 1943 года. Однако, просматривая фильтрационные документы, мне ни разу не встретилось какое-либо упоминание об этом шталаге, хотя в делах были документы о переводе в него...».



Тележурналисты канала «Лен-ТВ24» берут интервью у Ильи Прокофьева

Настал черед рассказать о штурмане Ф.А. Подуто. Как мы писали выше, его останки были обнаружены в 1967 году в обломках самолета и 7 мая 1968 года захоронены в братской могиле в п. Радофинниково Тосненского района Ленинградской области.

В списке захороненных воинов в этой могиле (в соответствии с учетной карточкой захоронения) учтен старший лейтенант Подуто Ф.А., 1918 г.р. Но по почему-то дата смерти указана 28 января 1942 года, хотя мы точно знаем, что самолет погиб 23 октября 1942 года.

- Родился Федор Андреевич ПОДУТО 10 февраля



1918 года в деревне Карпиловка Бобруйского уезда Минской губернии (в годы войны Карпиловка была центром Октябрьского района Полесской области, сейчас п. Октябрьский Октябрьского района Гомельской области Республики Беларусь). В период 1927 – 1933 годов учился в школе-семилетке. В 1936-м

окончил рабфак, а в 1937-м – 1-й курс педагогического института. О хорошем образовании Федора Андреевича говорит тот факт, что он хорошо владел английским языком (это отмечено в его учетно-послужной карточке). В сентябре 1937 года Ф.А. Подуто призван в ряды РККА и зачислен курсантом в Краснодарское военное авиаучилище. После окончания училища в сентябре 1940 года с присвоением воинского звания лейтенанта направлен в распоряжение начальника ВВС Прибалтийского военного округа. 4 октября 1940 года назначен на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 31-го скоростного бомбардировочного авиаполка (Прибалтийский ВО). Кандидат в члены ВКП(б) с 1939 года, член ВКП(б) с 1941 года, партийный билет № 1754454.

31-й СВАП имел на вооружении самолеты СБ и базировался на аэродроме Митава (сейчас Елгава, Латвия). Вместе с полком встретил начало Великой Отечественной войны. В первые дни войны полк успешно наносил бомбоштурмовые удары по войскам противника на территории Восточной Пруссии и Прибалтике. В августе 1941 года полк получил самолеты Пе-2 и приступил к их изучению и боевому применению. В конце сентября 1941 года полк был переброшен на Тихвинский аэроузел и вошел в подчинение 55-й смешанной авиационной дивизии ВВС 7-й отдельной армии.

В ноябре 1941 года Ф.А. Подуто назначен на должность стрелка-бомбардира звена.

В ноябре-декабре 1941 года принимал активное участие в боях под Тихвином. По результатам этих боев полк одним из первых в ВВС Красной Армии за образцовое выполнение боевых задач и проявлен-

ные при этом мужество и героизм приказом Народного комиссара обороны СССР от 6 декабря 1941 года получил Гвардейское звание и стал именоваться – 4-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк. В это же время (приказ по войскам 7-й Отдельной армии от 1 декабря 1941 года) Ф.А. Подуто присвоено очередное воинское звание – старший лейтенант. Также командование полка представляет Федора Андреевича к Ордену Ленина. В те годы это была самая высшая по рангу награда в СССР. В наградных документах говорилось: «В период войны с германским фашизмом показал себя бесстрашным штурманом, имеет 47 боевых вылетов, отлично ориентируется в сложных метеоусловиях. Товарищ Подуто имеет 12 вылетов на разведку войск противника...».

Представление к награждению Орденом Ленина было поддержано командованием 55-й смешанной авиадивизии и командованием ВВС 7-й Отдельной армии. Но Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 6 июня 1942 года Ф.А. Подуто был награжден орденом Красного Знамени.

Именно этот орден и был найден при останках штурмана самолета в 1967 году.

В учетно-послужной карточке, хранящейся в Центральном архиве Министерства обороны РФ, указано, что Федор Андреевич был холост. Но в одном из донесений есть запись в графе адрес семьи: Омская область, Шербакульский район, г. Шербакуль, ул. Советская, д.94. Кто из родных проживал по указанному адресу установить пока не удалось. Может быть эвакуированные из Белоруссии мать и отец? сестра? брат? А может все-таки он успел завести семью, и там проживала его гражданская жена? Ведь, когда красные следопыты из п. Радофинниково в 1968 году пытались найти родных и близких погибшего штурмана, им пришел ответ, что родные выехали из Шербакуля в 1942 году в неизвестном направлении.

Кроме того, удалось установить, что в родной Карпиловке вряд ли кто остался из родных. В книге (сборник документов) «Трагедия белорусских деревень», написанной Натальей Кирилловой и Вячеславом Семеновым, приводится документ той военной поры.

«...№ 155

Описание немецкой карательной операции против партизанских отрядов Октябрьского района Полесской области в марте-апреле 1942 г.

Дата документа: 31 декабря 1945 года.

Выдержки: «...Так, с 1 по 5.4.42 г. немцами было зверски истреблено 6500 человек и сожжено 13 деревень, в том числе деревни Курин, Подгать, Повстяки, Ковали, Вежин, Рудня, Гадунь и Смуга. В районном центре Карпиловка немцы разрушили и сожгли все общественные здания. Оставшееся население Карпиловки немцы загнали в школы, клуб, завод, сараи, конюшни и сожгли их там. После проведенных зверств немецкое командование официально сообщило о якобы уничтоженных ими крупных партизанских силах в Октябрьском районе».

Продолжим мы наш рассказ историей жизни и судьбы выжившего в том боевом вылете воздушно-го стрелка-радиста самолета Бориса Александровича Касьяна. Но сначала приведем выдержку из наградного листа, по которому он был 12 августа 1943 года награжден медалью «За отвагу». Дело в том, что именно там описывается боевой вылет 23 октября 1942 года.

«В октябре 1942 года, ведя разведку в глубоком тылу, был атакован двумя Ме-109, в результате боя тов. Касьян лично сбил истребитель Ме-109. Его самолет был подожжен, выбросившись с парашютом на территории противника приземлился. Пробираясь в ночное время через линию фронта на 6-е сутки переплыл реку Волхов, в районе Мясной Бор перешел на свою сторону...».

• Родился Борис Александрович КАСЬЯН 16 октября 1921 года в селе



Ольшанка Ольшанского района Киевской области Украинской ССР. В 1939 году окончил 10 классов средней школы в г.Звенигородск. После переезда семьи в Казахскую ССР 15 ноября 1939 года был призван в армию Балхашским ГВК Карагандинской области. Отец Александр Николаевич проживал по адресу: г. Балхаш, Новый Город, д.28.

Итак, в Красную Армию Борис Александрович был призван 15 ноября 1939 года и направлен красноармейцем в состав 127-й авиационной базы. Пройдя курсы подготовки на воздушного стрелка-радиста, с 1 января 1940 года зачислен в состав 46-го скоростного бомбардировочного авиаполка.

Участник войны с первого дня, 22 июня 1941 года, на Северо-Западном фронте. О первых трагических днях войны в истории 46-го СБАП можно узнать из архивных источников и воспоминаний ветеранов.

Перед войной полк дислоцировался в Шяуляе (Литва), но накануне 21 июня 1941-го самолеты полка перелетели на полевой аэродром Гурджай. В то время полк имел в своем составе самолеты СБ и Ар-2. Первый боевой вылет был утром 22 июня – бомбили войска противника, переправлявшиеся через Неман. Только в первый день войны полк потерял 20 самолетов, из них 10 были разбиты на земле.

В 2 часа дня 22 июня 1941 года полк перебазировался на аэродром Румбула под Ригой.

23 июня 1941 года из 17 вылетевших самолетов по нанесению бомбоштурмового удара по немецким городам в Восточной Пруссии – Инстербурга и Гумбинена, обратно на аэродром не вернулся ни один, все были сбиты истребителями противника. В том числе



пропал без вести командир полка майор Михаил Иванович Сеньков. Фактически полк остался без руководства, и 24 июня 1941 года оставшиеся машины перелетели в Опочку. В связи с этим был предан суду начальник штаба полка подполковник В.Я. Канунов.

Приговор № 0018 Военного трибунала Северо-Западного фронта, 10 июля 1941 г.: «Подсудимый Канунов, являясь начальником штаба 46-го скоростного бомбардировочного полка, 24 июня 1941 года, не имея никаких приказаний и оснований к перебазированию авиаполка и 127-й авиабазы, после налета и бомбежки вражеских самолетов на Ригу, находящуюся в 8 километрах от месторасположения части и базы, доложил командиру полка майору Зайцеву о необходимости перебазировать полк и базу и, не выполнив приказаний командира полка Зайцева о проверке и уточнении наличия приказа вышестоящего командования о передислоцировании, отдал приказание об отправлении наземного эшелона авиаполка и авиабазы в Опочку. Кроме того, сам подсудимый, не дождавшись отправки эшелонов, улетел, сев на трехместный самолет пятым человеком. В результате невыполнения приказаний командира полка и проявленного Кануновым паникерства были брошены часть имущества авиабазы и полка: горючее, вооружение, боеприпасы и знамя полка, которое впоследствии было найдено. Вследствие этого же отданный в этот день боевой приказ командира дивизии о вылете самолетов полка для выполнения боевого задания остался невыполненным ... Канунова Василия Яковлевича по совокупности совершенных им преступлений, на основании ст. 193-2 п. «д» УК РСФСР, подвергнуть высшей мере уголовного наказания – расстрелу, без конфискации имущества за отсутствием такового. Приговор окончательный и обжалованию не подлежит».

В последующие дни июня немногочисленными сохранившимися самолетами производились вылеты по наступающим колоннам немцев в Прибалтике, в том числе на бомбардировку уже занятого немцами бывшего полкового аэродрома Шяуляй. В середине июля 1941 года 46-й СБАП, оставшись без самолетов, был отведен в тыл на переформирование.

После переформирования в октябре 1941 года (полк получил новые самолеты Пе-2 и прошел курс боевого применения) 46-й СБАП вылетает на фронт под Москву и входит в состав 77-й САД ВВС Западного фронта. Под Москвой разворачивается грандиозная битва. Сначала оборонительные ожесточенные бои на подступах к Москве (в основном западное



Сеньков М.И.

направление, в районе Юхнова, Малоярославца, Медыни), а затем участие в контрнаступлении советских войск. После этих боев полк опять убывает с фронта на переформирование и получение новой техники.

В январе 1942 года Б.А. Касьян переведен на должность воздушного стрелка-радиста в состав 4-го гв. БАП и его фронтовая судьба теперь накрепко будет связана с ним. В учетно-послужной карточке записано: «23.10.1942г., был сбит в районе ст.Сиверская. Находился на временно оккупированной территории. 26.10.1942г. вышел самостоятельно...».

Выше мы приводили выдержку из первого наградного документа о вручении Б.А. Касьяну медали «За отвагу», где описывался вылет 23 октября 1942 года. Также описание событий этого вылета отражено в наградном листе к ордену Красного Знамени, составленном 5 октября 1944 года.

«Самолет, на котором находился Касьян во время воздушного боя, подбит, выпрыгнул на парашюте и приземлился на временно оккупированную территорию немцами. 10 дней добирался на свою территорию, переплыл через реку Волхов осенью, при большом холоде, без сознания упал на берегу, где и был подобран нашими частями».

21 июля 1943 года воздушному стрелку-радисту гвардии сержанту Касьяну вручена медаль «За оборону Ленинграда». 10 августа 1943 года Касьян представляется командованием полка к ордену Красная Звезда (приказом командования 280-й САД награжден медалью «За отвагу»).

В конце 1943 года, находясь прямо в полку, Борис Александрович экстерном сдает зачеты и оканчивает Военную авиашколу штурманов. С 1 июня 1944 года назначается на должность штурмана самолета.

5 октября 1944 года следует представление к ордену Красного Знамени. Приказом командующего 14-й воздушной армии гвардии старший сержант Касьян награждается орденом Отечественной войны I степени (13.10.1944). В ноябре 1944 года присвоено первоначальное офицерское звание младшего лейтенанта. В 1944-м также в полку экстерном сдает дисциплины и оканчивает военное авиаучилище.

13 мая 1945 года гвардии младшего лейтенанта Б.А. Касьяна представляют к награждению орденом Красного Знамени. В наградных материалах указывается, что к этому времени он совершил стрелком-радистом и штурманом самолета 125 боевых вылетов.

После окончания войны Борис Александрович продолжил службу в армии. С 15 по 20 июня 1945 года находится в специальной командировке в Болгарии.

В январе 1946 года назначается на должность начальника связи авиаэскадрильи 4 гв.БАП 1-й воздушной армии.

Дальше с послужным списком Б.А. Касьяна можно ознакомиться по архивным документам:

– штурман экипажа, 4 гв.БАП 6 гв.БАД ПрибВО. Приказ 15 ВА № 038/ок от 03.04.1947г.;

- слушатель подготовительного курса ВВИА им. Жуковского. Приказ ВВС ВС № 02681 от 31.10.1947г.;
- лейтенант. Приказ ВВС ВС № 06131 от 30.04.1948г.;
- слушатель электротехнического факультета Военно-воздушной инженерной академии им. Жуковского. Приказ ГК ВВС № 03737 от 25.10.1948г.;
- старший лейтенант. приказ ГК ВВС № 01172 от 27.04.1951г.;
- капитан. Приказ ГК ВВС № 10367 от 08.10.1954г.;
- окончил ВВИА им. Жуковского с присвоением квалификации «Инженер-электрик» с вручением диплома. Приказ МО № 01618 от 23.03.1955г.;
- инженер по спецоборудованию, 970 БАП 29 ВА. Приказ МО № 01619 от 23.03.1955г.;
- инженер-капитан. Приказ ГК ВВС № 0409 от 22.03.1955г.;
- начальник 130 поверочной лаборатории. Приказ 29-й ВА № 091 от 20.06.1955г.;
- старший офицер разведывательного отдела по радиотехнической разведке штаба 29 ВА. Приказ 29 ВА № 050 от 11.03.1957г.;
- инженер-майор. Приказ ГК ВВС № 01818 от 06.11.1958г.;
- старший офицер по радиотехнической разведке разведотдела 1 ОДВ. Приказ 1 ОДВА № 0152 от 14.07.1959г.;
- присвоено звание «Инструктор ПДП ВВС». Приказ ГК ВВС № 022 от 31.01.1961г.;
- откомандирован в распоряжении начальника ГК НИИ ВВС. Приказ 1 ОДВА № 0145 от 14.10.1961г.;
- помощник ведущего инженера – испытатель 1 отделения 3 отдела 4 Управления в/ч 15650. Приказ по части № 0139 от 18.11.1961г.;
- начальник связи и РТО полетов штаба 4 Управления в/ч 15650. Приказ по части № 089 от 13.08.1969г.;
- инженер-подполковник. Приказ ГК ВВС № 01121 от 06.11.1969г.;
- уволен в запас по ст.59 п.А с правом ношения военной формы. Приказ ГК ВВС № 0458 от 17.05.1971г.

Участие на фронтах Великой Отечественной войны: Северо-западный, участок 7-й Отдельной армии, Волховский, Ленинградский, 2-й и 3-й Прибалтийский, 3-й Белорусский. С 22.06.1941 по 09.05.1945 гг.

Правительственные награды: орден Отечественной войны I степени (01.10.1945), орден Красного Знамени (30.05.1945), медаль «За отвагу» (12.08.1943), медаль «За оборону Ленинграда» (12.12.1942), медаль «За победу над Германией» (09.05.1945), медаль «За боевые заслуги» (15.11.1950)

Умер Борис Александрович Касьян в 1993-м, на 73-м году жизни. Похоронен на кладбище деревни Леониха Щелковского муниципального района Московской области. До конца своих дней Борис Александрович вел большую ветеранскую работу. Был членом, а в последние годы жизни председате-

лем Совета ветеранов полка. Помогал решать всевозможные административные и бытовые вопросы самим ветеранам и их семьям. Вел огромную военно-патриотическую работу с молодежью. В музее полка, который до сих пор действует и находится в городе Черняховске Калининградской области, сохранилось много документов, писем и фотографий, рассказывающих об этой работе.

Вот так, благодаря архивным документам, мы с вами смогли узнать все перипетии жизни этих отважных членов экипажа самолета Пе-2. Какие разные и яркие судьбы. Сколько мужества, отваги и трагедии в каждой истории. Их истории жизни – это отражение истории нашего Отечества. Именно из таких на первый взгляд маленьких в масштабе огромной страны историй складывалась общая большая, суровая и мужественная история Великой войны.

По возвращении из этой экспедиции поисковики Татарстана выразили искренние слова благодарности генеральному директору вертолетного центра «Хели-драйв» Ивану Борисовичу Яценко.

Р.С. Как это ни горько, но поисковики уходят... Причем в самом расцвете своих сил. Данный рассказ мы завершаем на печальной ноте.

31 мая 2020 года на 53-м году жизни ушел из жизни Владимир Геннадьевич Щекатуров, руководитель группы разведки поискового отряда «Беркут». Его жизнь оборвала новая напасть, свалившаяся на человечество, ковид-19.

13 января 2021 года умер еще один наш друг и коллега из Новгородской области, руководитель поискового отряда «Сокол» Игорь Викторович Кун.

Нам же остается только сказать: вечная им память. А также всем бойцам и командирам Красной Армии, чьи имена благодаря их поисковой работе вернулись из безвестия...



Вечер у костра в экспедиции



Самолет Пе-2 в районе Фролово Зубцовского района Тверской области

На месте падения этого самолета мы не были и там не работали. В августе 2016 года мы услышали об этой «пешке», узнали о деталях подъема обломков и результатах архивно-исследовательской работы по установлению судьбы экипажа. А получить для нашего проекта фрагменты этого бомбардировщика смогли неожиданно в сентябре 2019 года.

Возвращаясь из любанской экспедиции, где мы работали на месте падения самолета Пе-2 из состава 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка (экипаж Хижняк–Подуто–Касьян), мы заехали в город Дмитров (Московская область) к Вячеславу Андреевичу Андриянову.

Побывать у него посоветовал наш друг и коллега из Санкт-Петербурга Виктор Николаевич Дудин. По его словам, у Вячеслава Андреевича на базе хранились вывезенные из леса два мотора М-105 от самолета Пе-2. Техническая база В.А. Андриянова – это ангары и зона реставрации «Музея старинных автомобилей и военной техники». Музей сотрудничает со многими другими музеями и частными коллекционерами, кто восстанавливает и экспонирует различные старые автомобили и прочую технику.

Город Дмитров был как раз по пути из Питера в Казань, и мы заехали посмотреть эти моторы. Несмотря на позднее время (было ближе к полуночи), хозяин встретил нас радушно, напоил кофе и показал моторы. К сожалению, двигатели были в плохом состоянии: деформированы от удара об землю (на одном моторе были замяты передние поршни и разбиты блоки), к тому же были сильно коррозированы из-за продолжительного нахождения под открытым небом. Поэтому использовать их в реставрации в проекте «Крылья Татарстана» было невозможно.

Из разговора с Вячеславом Андреевичем мы узнали, что моторы ему в музей привезли ребята из поискового отряда из города Зубцов (Тверская область), а сам самолет был поднят где-то в районе Ржева. К сожалению, никаких других подробностей Андриянов добавить не мог, ведь по профилю его музей автомобильный, а авиация его не сильно интересует.

С разрешения хозяина музея мы смогли с Александром Коноплевым, подсвечивая себе фонариками, быстро найти заводские номера обоих моторов. На память о знакомстве Вячеслав Андреевич разрешил нам забрать от этих моторов незначительные элементы навесного оборудования, которые лучше сохранились и выглядели более-менее целыми.

Вернувшись в Казань, я открыл базу данных на найденные и отработанные места падений самолетов (эти сведения размещены на сайте Всероссийского информационно-поискового центра) и по номерам моторов нашел сведения об этом самолете.

Историю поиска, подъема и установления судьбы экипажа этого самолета описал в своей работе «Последний «праздничный» геройский бой штурмана Коровина» доцент кафедры организации огневой и физической подготовки Академии управления МВД России, кандидат юридических наук, полковник полиции Андрей Александрович Виноградов. На момент проведения повторной экспедиции по подъему обломков самолета и поиска останков экипажа в 2016 году Андрей Александрович был руководителем отряда «Взвод» (г. Зубцов).



Виноградов А.А.

ПОСЛЕДНИЙ «ПРАЗДНИЧНЫЙ» ГЕРОЙСКИЙ БОЙ ШТУРМАНА КОРОВИНА

Живи Иван!

Я слышал возглас этот,

Когда огонь кого-то подкосил...

Живи Иван! – тот зов, как эстафету

Из сердца в сердце полк в себе носил.

В ушах невероятный треск со звоном,

Стена Земли несётся на капот.

Я опоздал: две трассы «эрликонов»

Прошли мой надёжный самолёт.

Заглох мотор, но что такое?

Я вижу на прицеле кровь свою.

Прикрой Иван! Я выхожу из боя.

Живи Иван!

Я, кажется, горю...

Александр Брус



Воронка на месте падения самолета. 2016 год

«У меня тоже все хорошо. Летаем каждый день в тыл к немецким фашистам, бьем это двуногое зверье днем и ночью. Сегодня мы празднуем свой авиационный праздник...» Так писал 18 августа 1942 года перед своим последним «праздничным» боевым вылетом штурман авиационной эскадрильи 793 ббап 211 ббад 3 ВА майор Коровин Сергей Федорович.

18 августа – День воздушного флота СССР, авиационный праздник. 28 апреля 1933 года Совет народных комиссаров СССР принял постановление № 859, в соответствии с которым празднование Дня воздушного флота СССР должно было проводиться ежегодно 18 августа. В 1942 году этот праздник отмечали единственный раз с момента его образования не в выходной день, а во вторник. В этот праздничный день газета «Красная звезда» писала: «Сегодня – День авиации. Советские летчики – соколы нашей родины! Громите врага в воздухе и на земле! Да здравствуют советские летчики!»

На следующий день, 19 августа, 793 ближнебомбардировочный авиационный полк 211 ближнебомбардировочной дивизии 3 воздушной армии Калининского Фронта в составе трех самолетов Пе-2 бомбардировал артиллерийские и минометные огневые позиции, и штаб противника в Кротково, что южнее города Ржев Калининской области. В 19.35 при первой атаке экипаж Пе-2 №15/75 в составе ст. лейтенанта Колесников – майор, Коровин – сержант, Дрокинов были зажжены. Самолет с резким снижением пошел к земле в направлении на восток... (Из оперативной сводки №055 Штаба 211 ББАД.)

«№33 /дата и время: 19.8.1942 19.15 /полк: 793 ббап/ тип самолета: Пе-2, номер самолета: 15/75 /экипаж: летчик ст. лейтенант Колесников, штурман майор Коровин, стрелок-радист сержант Дрокинов /цель: бомбардировка штаба противника в дер. Кротково (7 км южнее Ржева) /причина потери: сбит истребителями противника, не долетая до цели, были атакованы 9 Ме-109, в результате сбиты...»

«Нижепоименованные самолеты Пе-2, не вернувшиеся с боевых заданий, исключить из списков частей, согласно карточек-донесений по прилагаемой ведомости. ...793 ббап / тип самолета: Пе-2 / время происшествия: 19.8/ № самолета: 15/75 / №№ моторов №3135-145; №22-455 / экипаж /летчик: ст. лейтенант Колесников...» (Из приказа 211 ббад от 28.8.1942 №062).

«19.8.1942 после хорошего выполнения боевого задания звеном самолеты были атакованы вражескими истребителями. Тов. Дрокинов умело отражал атаки истребителей противника, был ранен, несмотря на ранение продолжал вести огонь по вражеским истребителям. По приказу командира экипажа покинул горящий самолет тогда, когда пламя находилось вблизи кабины и угрожало жизни. После совершения прыжка благополучно приземлился, в раненом состоянии оказал помощь командиру экипажа старшему лейтенанту Колесникову.

После трехдневного нахождения в госпитале т. Дрокинов настойчиво требовал быстрое отправления в часть вместе с командиром экипажа для включения в боевую работу... Командир 793 ббап м-р Калашников, 29.8.1942».

Коровин Сергей Федорович / штурман АЭ 793 ббап, майор /1904 г.р., Ивановская обл., Меленковский район, з-д «Гусь», в КА с 1925 г., член ВКПб с 1927 г., партбилет № 3029336 / 19 августа 1942 г. при выполнении боевого задания на самолете Пе-2 по бомбардировке противника в деревне Коротково был смертельно ранен и сгорел с самолетом. / Жена – Коровина Мария Петровна, г. Москва, Товарищеский пер. 30 кв. 32А.

19.8.1942 г., выполняя задание в составе звена, был атакован восьмеркой истребителей противника. Несмотря на сложность выполнения задания, точно зашел на цель и поразил ее. Сам был ранен в голову, напрягая всю силу воли, чтобы не потерять сознание, повел горящий самолет на свою территорию. Его штурман (Коровин) после того как сбил одного истребителя противника был смертельно ранен. Тов. Колесников приказал стрелку-радисту (Дрокинову), тоже раненому, покинуть самолет. После прыжка стрелка-радиста выбросился сам, выдернул кольцо и потерял сознание. Приземлился в бессознательном состоянии».

Указанные обстоятельства последнего «праздничного» воздушного боя штурмана майора Коровина С.Ф. были установлены после того, как в январе 2014 года восточнее деревни Фролово Zubцовского района Тверской области недалеко от ручья Березуйка поисковиками зубцовского отряда «Партизан» было обнаружено место падения советского самолета Пе-2. Подняты из земли два сильно поврежденных V-образных двенадцатицилиндровых двигателя (М-105), один винт, шасси и много фрагментов фюзеляжа, карбюраторы 1941 г.в., две гильзы 12,7 мм, фрагменты различных креплений от парашюта и фрагментарные останки летчика без каких-либо личных вещей и документов... Данные двигателей:

1-й двигатель: 1-я головка блока цилиндров: номер 22-316; 2-я головка блока цилиндров: номер 22-455. На поршне и противовесе коленвала данного двигателя тот же номер 22-455.

2-й двигатель: На обоих головках блока цилиндров, на противовесе коленвала один и тот же номер 3135-145.



Калашников
Анатолий Захарович



В дальнейшем была полностью поднята воронка на месте падения указанного самолета ПЕ-2, то есть зачищена вся площадь между найденными ранее двигателями. Кроме найденных изначально фрагментов останков лётчика больше найти ничего не удалось. После зачистки всей воронки сложилось такое впечатление, что ПЕ-2 входил в землю практически параллельно. Двигатели ушли примерно на 1-1,5 метра. А на площади между двигателями фрагменты самолета попадались в основном ближе к поверхности земли. На глубине около 1 м вообще никаких обломков не было. На этой глубине пошли фрагменты красного кирпича. Можно предположить, что самолет упал или сел на блиндаж (вокруг данного места падения наших тыловых блиндажей множество). Также поисковики обследовали местность вокруг места падения. Лес просто наводнен различными алюминиевыми фрагментами от самолета. То есть, самолет либо рассыпался в воздухе, либо был растащен бойцами РККА после падения.

Имея номера двигателей удалось установить указанную ранее картину воздушного боя 19 августа 1942 года обнаруженного самолета ПЕ-2 и его геройского экипажа. Была также точно установлена принадлежность обнаруженных на месте падения самолета останков лётчика. Без сомнений это был штурман майор Коровин Сергей Федорович.

Здесь мы на ненадолго прервем автора. Именно после повторной экспедиции Андрей Виноградов разместил информацию с номерами обнаруженных моторов на авиационном форуме сайта ММОО «Тризна» (г. Москва) с просьбой помочь установить судьбу экипажа. Дело в том, что по решению администрации Зубцовского района Тверской области 21 августа 2016 года планировалось провести торжественно-траурную церемонию захоронения останков погибших воинов в поселке Погорелое Городище, и в том числе предать земле останки обнаруженного пилота с отдаванием воинских и духовных почестей.

Необходимые сведения из архива оказались в базе данных историка военной авиации Бориса Владимировича Давыдова (г. Москва). Оказалось, что еще несколько лет назад при работе с архивными документами он выписал эти данные.

Тем самым, поисковикам стало известно, что в районе деревни Фролово в обломках самолета об-

наружены останки штурмана АЭ 793-го бомбардировочного авиационного полка майора Коровина Сергея Федоровича.

А теперь мы опять вернемся к статье, которую прервали на наш небольшой комментарий.

21 августа 2016 года на воинском мемориале, расположенном на Пионерской площади в пос. Погорелое Городище Зубцовского района Тверской области прошло торжественное захоронение останков лётчика Коровина С.Ф. с отдаванием воинских и духовных почестей. Во время мероприятия над воинским мемориалом пролетела пилотная группа аэродрома «Орловка» (командир Тимур Кизилев). После минуты молчания и литии, которую совершил отец Иоанн, началась торжественно-траурная церемония захоронения останков штурмана Коровина С.Ф. и еще двух лётчиков, погибших в годы Великой Отечественной войны на территории Зубцовского района Тверской области.

Несколько лет поисков родственников штурмана Коровина С.Ф. не дали результатов. Но почти сразу после установки памятника на могиле майора Коровина С.Ф. 9 мая 2019 года, благодаря Ивану Звягинцеву, была установлена связь с родной дочерью Коровина Сергея Федоровича Сильванской Лидией Сергеевной, 1931 года рождения. На данный момент ей 88 лет, проживает она по адресу: г. Москва, ул. Вешняковская, д. 3, кв. 126 (адрес указан специально полностью по просьбе Сильванской Л.С. для возможного получения писем после опубликования данной статьи). Она сохранила смертный медальон Коровина Сергея Федоровича, который хранился у нее все это время. Она хорошо помнит отца и всю жизнь хотела знать обстоятельства последнего его воздушного боя.

От Лидии Сергеевны стало известно, что Сергей Федорович был хорошим, светлым человеком, оставившим в ее воспоминаниях яркие впечатления. Он был для нее не только замечательным отцом, но и другом. Отец умел любить, дружить и жить «по правилам человеческого общежития». В детстве Сергей жил с матерью, работавшей красильщицей на фабрике и отчимом, который часто бил маленького Сергея, а ему приходилось не только заботиться о себе самом, но и еще о двух своих младших братьях, которым Сергей сам вязал носки.



Номер первого мотора



Номер второго мотора

В 6 лет он ездил на лошади, которая знала дорогу от реки до фабрики, за водой. Со слов самого Сергея Федоровича, он ехал на телеге, еле-еле держал вожжи, засыпал на ходу. За эту работу его мать получала какие-то деньги. Кроме помощи по хозяйству маленький Сергей Федорович тянулся к знаниям. Учась в школе, он старался все учить наизусть. Как-то, на занятиях школьник-Сергей узнал о машине, которая может летать по воздуху. В этом возрасте он решил для себя, что во что бы то ни стало, он, Сергей, обязательно будет летать на данной машине в небе, на свободе. По соседству с Сергеем жил одинокий пожилой человек, которому тот часто помогал с дровами и водой. Им оказался школьный учитель, который постоянно помогал Сергею советами, давал читать книги. Желание учиться и летать очень помогло Сергею Федоровичу в жизни. Он не просто стал профессиональным летчиком, но и учил летать других.

В своем последнем «праздничном» героическом воздушном бою штурман майор Коровин не только выполнил боевое задание в составе экипажа самолета ПЕ-2, но и помог своим боевым товарищам (двум Иванам) остаться в живых. Уводя горящий самолет на свою территорию, сбил самолет противника и героически погиб в небе еще до того момента, когда самолет встретился с землей. Вечная Память героическому штурману майору Коровину Сергею Федоровичу!

Оказалось, что личность Сергея Коровина легендарная. Его судьба и весь его жизненный путь так крепко были связаны с развитием нашей авиации, что при составлении его биографии просто захватывало дух: где и с кем он работал до войны! Но давайте всё по порядку.

- Родился Сергей Федорович КОРОВИН 5 июля



1904 года. В официальных документах адрес рождения указан следующим образом: «Ивановская область, Меленковский район, завод Гусь».

Скорее всего, имеется ввиду чугунно-плавильный завод Баташова, который находился в Меленковском уезде Владимирской губернии

(в настоящее время – п. Гусь-Железный в Касимовском районе Рязанской области).

С 1912 года по 1916 год учился в городском училище г. Орехово-Зуево. Там же окончил школу первой ступени (5 классов). В 1916 году был мобилизован в Императорскую армию, но в армию не попал.

С 1916 по февраль 1917 года работал подметальщиком улиц у подрядчика Кузнецова в городе Орехово-Зуево Московской губернии. С октября 1917 года по сентябрь 1923 года работал чернорабочим и извозчиком на конном дворе Орехово-Зуевского треста текстильной промышленности. В это время вступает в комсомол. С октября 1923 по август 1925 года – пожарный городской пожарной команды Орехово-Зуево.

В сентябре 1925 года вступает в Красную Армию и становится курсантом Нижегородской пехотной школы командного состава РККА. В феврале 1927 года становится кандидатом, а в октябре этого года и членом ВКП(б). В партию был принят парторганизацией 17-й стрелковой дивизии (г. Нижний Новгород). После завершения обучения в октябре 1928 года назначается на должность командира взвода 144-го стрелкового полка 48-й стрелковой дивизии Московского военного округа.

С июня 1930 года по июнь 1932 года слушатель в 3-й военной школе летчиков и летчиков-наблюдателей в г. Оренбурге. Там же в 1932-м закончил курсы преподавателей по аэронавигации и стал инструктором-преподавателем. В 1931 году в семье Сергея и Марии Коровиных происходит радостное событие, рождается дочь, которую называют Лидией. В это время супруга Сергея Федоровича, Мария Петровна, проживала у своих родителей в городе Вышний Волочек.

С июня по декабрь 1932 года проходит обучение в военной школе специальных служб ВВС РККА (г. Москва) и получает классный чин – инструктор 1-го разряда.

ОТЧЕТНАЯ КАРТОЧКА № 1023283

на № Б 12677

По заполнении подлежит обязательному возвращению в ЦК ВКП (б)

Заполняется разборчиво чернилами исключительно на русском языке

Фамилия Коровин

Имя и отчество Сергей Федорович

Год рождения 1904.

Время вступления в партию Октябрь 1927.

Наименование организации, выдавшей билет Политотдел соединения 1688

Личная Каровин

М. П. Над. Политотдел 29-04-4
Секретарь райкома Михаил Менью

29 июля 1936 г.



С января по июнь 1933 года – слушатель курсов штурманов (Школа штурманов г. Новочеркасск, Северо-Кавказский ВО).

С июля 1933 по июль 1937 года – капитан, старший флаг-штурман эскадрильи особого назначения при Управлении ВВС РККА (ОСНАЗ) МВО (г. Москва, войсковая часть 1119).

29 мая 1937 году уволен из рядов РККА по статье 43, пункт «б». В партийных архивных документах говорится: «...исключен из партии первичной организацией эскадрильи ОСНАЗ ВВС РККА за партийную невыдержанность». Также в этих документах указывалось, что решение о восстановлении в партии решалось в Главном Политическом Управлении РККА. Восстановлен Комитетом партийного контроля при ЦК ВКП(б) 25 апреля 1939 года.

Пока шло разбирательство по партийному делу С.Ф. Коровин с июля 1937 по февраль 1938-го, работал штурманом Аэроклуба Народного Комиссариата Путей Сообщения. С 1938 года стал членом профсоюза авиапромышленности.

Еще до момента восстановления в партии, 2 февраля 1938 года назначается на должность штурмана-испытателя Конструкторского Бюро № 29 Народного Комиссариата Оборонной промышленности (станция Подлипки Ярославской железной дороги, п/я № 75, г. Калининград Мытищинского района Московский области).

КБ-29 – это уникальное учреждение в истории отечественной авиации. Формирование Конструкторского Бюро № 29 началось в конце 1937 года на территории Центрального испытательного аэродрома (ЦИА) Наркомата обороны СССР имени Л.М. Кагановича. Аэродром находился в Подлипках в черте города Калининграда (в настоящее время – г. Королев). Этот аэродром несколько раз переходил «из



Попов Н.Ф.

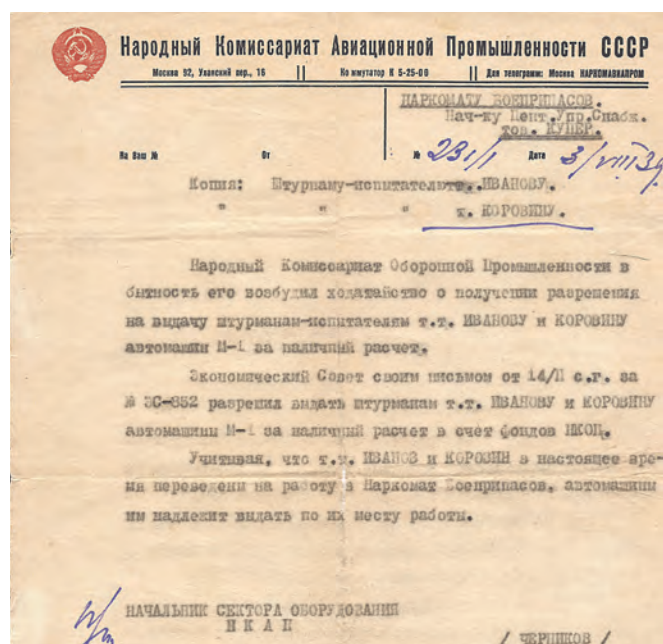


Фиксон Н.Д.

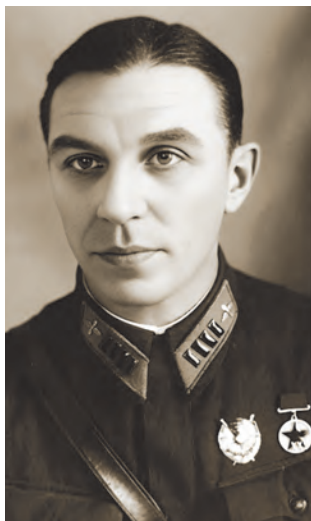
рук в руки», числившись за Наркоматом тяжелой промышленности (НКТП), Наркоматом авиационной промышленности (НКАП) и Наркоматом боеприпасов. В Калининграде были размещены два секретных предприятия: завод № 38 Л.В. Курчевского, создателя первого в мире динаморекативного безоткатного артиллерийского орудия и авиационное КБ-29, которое было сформировано на базе Особого технического бюро (Остехбюро). Летно-испытательная станция (ЛИС) КБ-29 занималась испытаниями и совершенствованием бомбардировочного вооружения в интересах Наркомата оборонной промышленности (НКОП). В КБ-29 были организованы бригада «З» конструктора В. С. Вахмистрова по подвесным самолетам и конструкторская бригада «Д» Привалова, которая занималась разработкой и испытанием различных подвесок и сбрасываемых грузов с самолетов на парашютах и без них. В марте 1940 года на базе ЦКБ-29 был образован завод опытного самолетостроения № 289 Наркомата авиационной промышленности СССР, ставшей с мая 1940 года производственной базой КБ под руководством Павла Осиповича Сухого.

После первомайских торжеств 1938 года личный состав аэродрома был передан в штаб КБ. Для проведения испытания боевого оружия предназначалась Летно-испытательная станция на Подлипском и Софринском аэродромах, начальником ЛИС становится лётчик Александр Васильевич Краснощеков. В это время в штате ЛИСа были летчики-испытатели: Николай Демьянович Фиксон, Михаил Захарович Логинов, Николай Петрович Морин, Андрей Петрович Иванов, Николай Федорович Попов (первый учитель-инструктор М.М. Чкалова, награжден орденом Красной Звезды).

В семейном архиве Сильванских-Коровиных сохранился интересный документ, где в письменной форме на имя Председателя Совета Народных Комиссаров СССР В.М. Молотова обращаются летчики-



Письмо НКАП СССР о выделении авиаторам автомашины М-1



Краснощеков А.В.



Байкалов М.К.

испытатели КБ № 29 с просьбой приобрести автомашины М-1 за наличный расчет. Письмо обращение подписано именно этими (упомянутыми выше) прославленными летчиками-испытателями. Среди них подпись С.Ф. Коровина.

С мая 1939 года С.Ф. Коровин назначается на должность штурмана-испытателя Управления Комплектации Народного Комиссариата Боеприпасов на Павлоградском артополигоне НКБ. На 27 февраля 1941 года – капитан, флаг-штурман.

В одной из объяснительных записок Бюро комплектации Наркомата боеприпасов СССР к годовому отчету за 1939 год по основной деятельности (документ от 25.02.1940г., дается в сокращенном варианте) говорится:

«III. Авиаиспытания

Испытание авиабомб и взрывателей в 1938 году и в первой половине 1939 г. производилось Софринским и Павлоградским полигонами. Летным обслуживанием обеспечивало на договорных началах КБ 29.

В середине отчетного года по распоряжению своего наркомата КБ 29 отказалось от летного обслуживания, чем поставило в затруднительное положение полигоны. Но благодаря срочно принятым мерам и спаянности вновь организованного летного коллектива, состоящего из двух экипажей, работу по испытанию авиабомб и взрывателей в новых условиях полигоны выполнили удовлетворительно.

На 1 января 1940 г. летным персоналом полигоны обеспечены полностью и обеспечены в необходимых размерах необходимыми типами самолетов.

Для бесперебойной работы в 1940 г. необходимо приобретение недостающего оборудования (стартеров и заправщиков), своевременная и в необходимых размерах доставка и хранение боеприпасов, горючего и смазочных материалов, производство ремонтов и дача полигонами заявок для выделения им соответствующих лимитов.

В 1940 г. основными задачами являются:

1) снижение продолжительности авиаиспытаний до 4 дней;

2) ввести в эксплуатацию Софринский аэродром «Петровская новь», что даст возможность снизить себестоимость авиаиспытаний и увеличить в году число дней работы, поскольку арендуемый аэродром не приспособлен к зимним условиям работы;

3) своевременный пуск в эксплуатацию Крымского полигона. Это позволит разгрузить Софринский и Павлоградский полигоны и в хороших летных условиях Крыма даст возможность ускорить производство авиаиспытаний.

Заместитель начальника Бюро комплектации Наркомата боеприпасов Григорович».

С началом Великой Отечественной войны С.Ф. Коровин продолжал работать на Павлоградском артополигоне НКБ, но с началом эвакуации из Москвы наркоматов правительства, настойчиво стал проситься на фронт. Но его переводят на должность штурмана-испытателя в Летно-исследовательский институт. В семейном архиве сохранился интересный документ. Это заявка на вылет по маршруту Раменское (Москва) – Казань – Куйбышев – Пенза и обратно через эти же пункты для выполнения спецзадания. В районе Куйбышева экипаж самолета Ер-2 (летчик Матвей Карлович Байкалов и штурман Сергей Федорович Коровин) должен был с высоты 6000 метров сбросить четыре макета авиационных бомб ФАБ-250.

Просьба С.Ф. Коровина о переводе на фронт была удовлетворена только поздней осенью 1941 года, и Сергей Федорович попал в состав 793-го бомбардировочного авиаполка, который в это время осваивал самолеты Пе-2.

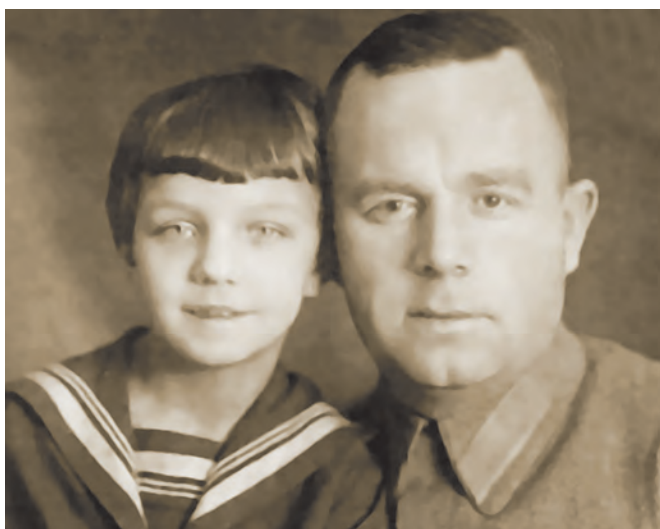
Полк начал формироваться с осени 1941 года в городе Агдаме (Азербайджанская АССР, Закавказский ВО) на базе 201-го СБАП 41-й САД, который прибыл на переформирование с Ленинградского фронта. После формирования и укомплектования вновь сформированный полк прибывает на Калининский фронт в состав 211-й БАД. Обстановка на Калининском фронте в начале 1942 года создавалась на редкость трудная. На ржевском и великолукском направлениях шли кровопролитные бои.

В одном из писем домой (письмо от 9 июля 1942 года) Сергей Федорович пишет:

«Мои дорогие, чувствую себя хорошо, нахожусь на Калининском фронте в нескольких километрах от Волочка, если удастся там побывать то побываю, а пока старикам написал письмо. Мария! Летаю каждый день по несколько раз, бьем немчуру как поганых мух, не даем им покоя ни днем ни ночью...».

Как упоминал в своей статье Андрей Александрович Виноградов, полки 211-й БАД 19 августа 1942 года действовали на Ржевском направлении.

Вот оперативная сводка штаба дивизии на 20.00 19 августа 1942 года:



Коровин С.Ф. с дочерью Лидией



Дочь майора Коровина – Лидия Сергеевна Сильванская

«1. 211 БАД в течение дня 19.08.1942 года бомбардировала артиллерийские, минометные огневые позиции в районе: Клещнево, Юшнево, церковь, что 1 км севернее Юшнево, ж/д ст.южная Ржев. Вели разведку войск противника в районе Зубцов, Осуга, Ржев, Огороково, Тимофеево.

Всего летало 15 Пе-2 и 5 У-2. Произведено 42 самолето-вылета, из них: на бомбардировку 21, на разведку 5, на связь 17.

В результате бомбардировки уничтожено и повреждено до 30 ж/д вагонов, разрушено до 100 м ж/д полотна, в пунктах Клещнево, Юшнево, ж/д ст.южная Ржев созданы очаги пожаров.

Три Пе-2: летчики старший лейтенант Колесников, лейтенант Авдохин, сержант Бежин, штурманы майор Коровин, младший лейтенант Бирик, сержант Воловский, стрелки-радисты сержант Дрокинов, сержант Дейнега, сержант Цуканов, не вернулись с боевого задания.

2. 128 ББАП в течение дня 19.08.1942г. в составе 9 Пе-2 бомбардировал артиллерийские, минометные огневые позиции в районе Клещнево, Юшнево, церковь, что 1 км севернее Юшнево, ж/д ст.южная Ржев.

Произведено 15 самолето-вылетов на бомбардировку.

В результате бомбардировки повреждены и уничтожены до 30 ж/д вагонов, разрушено до 100 м ж/д полотна, в пунктах Клещнево, Юшнево, ж/д ст.южная Ржев созданы очаги пожаров.

Один Пе-2 – летчик сержант Бежин, стрелок-бомбардир сержант Воловский, воздушный стрелок-радист сержант Цуканов – был подбит огнем ЗА над Ржев, сбросив бомбы с левым разворотом, со снижением пошел на свою территорию. Место приземления, состояние самолета и экипажа неизвестно.

3. 527 ББАП в течение дня 19.08.1942г. в составе трех Пе-2 одиночными самолето-вылетами вели разведку войск противника в районе Зубцов, Осуга, Ржев, Огороково, Тимофеево. Произведено 5 самолето-

то-вылетов на разведку. Бомбардировали ж/д эшелон и переправу у Мончарово. Прямых попаданий не отмечено. 1 Пе-2 летчик лейтенант Абросимов из-за отказа матчасти не выполнил боевого задания. Воздушных боев не было, потерь нет.

4. 793 ББАП в течение дня 19.08.1942г. в составе трех Пе-2 бомбардировал артиллерийские, минометные огневые позиции и штаб в Кротково. Произведено 6 самолето-вылетов на бомбардировку. В результате бомбардировки в пункте Юшнево созданы очаги пожара. Два Пе-2 не вернулись с боевого задания.

19.35 над Алешино 3 Пе-2 были атакованы 9 Ме-109. После первой атаки ведущий старший лейтенант Колесников, майор Коровин, сержант Дрокинов были зажжены, самолет с резким понижением пошел к земле, курсом на восток. Один из членов экипажа выбросился с парашютом, предположительно над своей территорией, остальные члены экипажа с горящим самолетом врезались в землю. Ведомого лейтенанта Авдохина, младшего лейтенанта Бирик, сержанта Дейнега были атакованы одновременно с ведущим. Самолет держал курс на восток, истребители противника продолжали преследовать до Старица. Дальнейшее состояние экипажа и самолета неизвестны.

5. Боеготовность на 20.08.1942г.

128 ББАП, аэродром Выдропужск – 8 Пе-2, экипажей 9.

527 ББАП, аэродром Будово – 3 Пе-2, экипажей 13.

793 ББАП, аэродром Выдропужск – 2 Пе-2, экипажей 4».

Как уже описывалось выше, самолет Пе-2 с экипажем Колесникова–Коровина–Дрокинова был подбит немецкими истребителями и врезался в землю. Как оказалось, из экипажа смогли спастись летчик и воздушный стрелок-радист, которые выпрыгнули с парашютами. Причем летчик Колесников был тяжело ранен в голову и после приземления потерял сознание. Первую помощь ему оказал выпрыгнувший ранее стрелок-радист Дрокинов.

* * *

А как же сложилась судьба экипажей двух других подбитых в этом воздушном бою самолетов Пе-2?

Ведомый экипаж Авдохин–Бибик–Дайнега ушел от преследования истребителями противника до района Старица и после этого третий экипаж его потерял из виду. В донесении о безвозвратных потерях 211-й БАД летчик, штурман звена младший лейтенант Авдохин Дмитрий Евдокимович и штурман звена младший лейтенант Бибик Василий Тимофеевич значатся пропавшими без вести. А вот воздушный стрелок-радист самолета сержант Дейнега Иван Демидович смог выжить. К сожалению, пока не удалось найти точных подробностей того, как погиб летчик и штурман самолета. В оперативной сводке 211-й ББАД за 22 августа 1942 года упоминается: «...из экипажа младшего лейтенанта Авдохина, не вернувшегося 19.08.1942г. на свой аэродром, вернулся стрелок-радист сержант Дейнега. Пе-2 младшего лейтенанта Авдохина был зажжен Ме-109 над Ржевом, по сигналу командира экипажа стрелок-радист Дейнега выбросился на парашюте, место приземления самолета и экипажа не наблюдал...».

Иван Демидович Дейнега выживает в этой войне. После расформирования 793-го ББАП в сентябре 1942 года попадет в 24-й БАП (241-я БАД 3-й БАК 16-я ВА), с которым пройдет все дороги войны. В звании старшины будет демобилизован из рядов Красной Армии. За годы войны будет награжден тремя орденами: Красной Звезды, Отечественной войны I степени и Красного Знамени.

Другой экипаж, потерянный в этот день из состава братского 128-го бомбардировочного авиаполка, тоже останется жив. В оперативной сводке 211-й ББАД за 20 августа 1942 года будет указано: «Пе-2 из 128 ББАП не возвратившиеся 19.08.1942 г. с боевого задания летчик сержант Бежин, по данным наземного командования, в 20.00 19.08.1942 г. горящим произвел посадку 2 км ю-з Алексино. Самолет сгорел, экипаж невредим...».

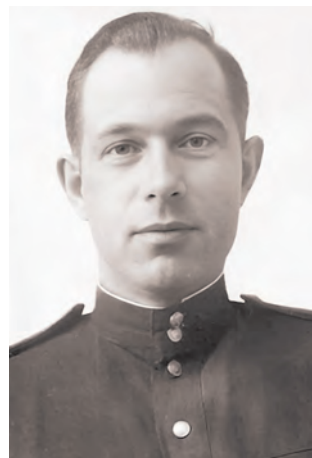
Их судьбы в последствии сложились трагически. Командир экипажа сержант Бежин Павел Николаевич погибнет 13 сентября 1942 года в районе деревень Таблино – Коптево Зубцовского района Калининской области. Вместе с ним в том вылете погибнет и воздушный стрелок-радист сержант Цуканов Павел Филиппович. Штурман самолета сержант Воловский Николай Яковлевич погибнет чуть позже, 22 ноября 1943 года, на территории Орловской области, успевший к этому времени получить первичное офицерское звание младший лейтенант.

* * *

Теперь настал черед рассказать и о судьбе членов экипажа самолета Пе-2, на котором погиб штурман авиаэскадрильи майор С.Ф. Коровин. В том вылете за штурвалом самолета находился командир авиаэскадрильи старший лейтенант И.П. Колесников. Как говорилось выше, он тяжело ранен в голову

перед тем как потерять сознание смог выброситься из горящего самолета на парашюте и спастись. Судьба сберегла его в тот раз и сберегла потом. Иван Павлович прошел всю войну и остался жив.

- Родился Иван Павлович КОЛЕСНИКОВ 15 мая



1907 года в городе Аткарске Саратовской губернии. В 1921 году он закончил семь классов школы. Работал черно-рабочим. 5 октября 1930 года Аткарским РВК Саратовской области призван в ряды Красной Армии. До 1932 года проходил срочную службу в Военной школе морских летчиков им. Сталина (г. Ейск) в звании крас-

нофлотца. В августе 1932 года подал документы и зачислен в эту же школу уже курсантом-пилотом. В 1932 году вступает в партию ВКП(б).

В декабре 1934 года направлен для прохождения дальнейшей службы на должность пилота в отдельный авиаотряд Ленинградского военного округа. В этом же году в жизни Ивана Павловича и его супруги Анастасии Ивановны происходит важное событие, появляется дочь Эмма. До августа 1938 года проходит ступени летчика и старшего летчика. Потом с присвоением воинского звания лейтенанта назначается на должность командира звена в 66-ю отдельную авиаэскадрилью 2-го корпуса ПВО Ленинградского ВО. Находясь в этой части, в период с 6 декабря 1939 по 13 марта 1940 года принял участие в советско-финляндской войне. За проявленное мужество в боях награжден медалью «За отвагу» (01.06.1940). 29 апреля 1940 года присвоено очередное воинское звание старшего лейтенанта, назначен на должность помощника командира авиаэскадрильи.

Начало Великой Отечественной Иван Колесников встретил под Ленинградом. После гибели 7 июля 1941 года командира 66-й ОАЭ капитана Леонида Еремеевича Москалева Колесников назначен на должность командира авиаэскадрильи, которая оперативно входила в подчинение командира 41-й СБАД, на вооружении имела самолеты СБ. Участвовала в боях начального периода войны в июне-июле 1941 года на Островском направлении.

После тяжелых боев и вывода с фронта полков 41-й САД на переформирование 66-я ОАЭ была расформирована. В октябре 1941 года И.П. Колесникова переводят на должность помощника командира АЭ 793-го ББАП, который в это время получает и осваивает новые самолеты Пе-2. После формирования полк прибывает на Калининский фронт. В июне 1942 года И.П. Колесникова назначают на должность командира авиаэскадрильи. В том памятном воздушном бою (19.08.1942) Иван Павлович получает тяже-



лое осколочное ранение в голову и перелом ребра, и его направляют в госпиталь. Находясь на излечении награждается орденом Красного Знамени.

После выздоровления, в марте 1943 года, Ивана Павловича списывают с летной работы и назначают на должность помощника начальника штаба по разведке 173-го СБАП. В это время полк переформируют в авиационный полк истребителей дальнего действия (45-й АПИ ДД). В некоторых документах встречается еще одно обозначение данного полка – 173-й особого назначения авиационный полк дальнего действия. На вооружение полка поступают американские самолеты А-20G-1 «Бостон» с установленными на них отечественными радиолокационными станциями. С этим полком И.П. Колесников пройдет весь путь до конца войны. В марте 1944 года ему присвоено воинское звание капитана.

Полк примет участие в боях под Орлом, Гомелем, Львовом. В марте 1945 года полк будет перебазирован на аэродром Рудники под Ченстоховом, откуда будет осуществлять воздушную блокаду группировки немцев, окруженной в районе Бреслау (Польша). В апреле 1945 года И.П. Колесников награжден медалью «За боевые заслуги» (03.04.1945). 9 мая 1945 года награжден медалью «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

В июне 1945 года переведен на должность адъютанта (начальника штаба) авиаэскадрильи в 19-й гвардейский бомбардировочный авиаполк, а затем на аналогичную должность в 183-й гвардейский бомбардировочный авиаполк 2-й гв. БАД 2-й ВА Дальней Авиации. Полк до 20 мая 1946 года дислоцировался в Польше, но затем был выведен на территорию СССР.

В ноябре 1945 года И.П. Колесников награжден орденом Красной Звезды (06.11.1945 г.), а в феврале 1948 года медалью «30 лет Советской Армии».

В марте 1950 года переведен на должность адъютанта авиаэскадрильи в состав 202-го гвардейского бомбардировочного авиаполка Дальней Авиации. В августе 1950 года присвоено звание майора. В июне 1953 года Иван Павлович Колесников был уволен в запас.

Трагичней сложилась судьба воздушного стрелка-радиста самолета Ивана Дрокинова. После расформирования 793-го ББАП он попадет в состав 10-го БАП (2-й БАК). Его жизненный путь прервется 30 мая 1943 года, когда самолет А-20 «Бостон», на котором он вылетит в качестве воздушного стрелка-радиста, будет сбит в районе хутора Нижне-Греческий Крымского района Краснодарского края.

• Родился Иван Петрович ДРОКИНОВ в 1917 году в селе Алтынное Красноуфимского уезда Пермской губернии (в годы войны – Щучье-Озерский район Молотовской обл., в настоящее время – Октябрьский район Пермского края). Мобилизован в Красную Армию в 1940 году Нижнетагильским РВК Свердловской области. Там же в городе Нижний Тагил оставались его родители, отец Петр Иванович.

НАГРАДНОМ ЛИСТ

Фамилия, имя и отчество – ДРОКИНОВ ИВАН ПЕТРОВИЧ.
Воинское звание – СЕРЖАНТ.
Должность, часть – Воздушный стрелок-радист 793 Ближне бомбардировочного авиационного полка.

66

ПРОДОЛЖАЕТСЯ К _____

1. Год рождения – 1917 г.
2. Национальность – Русский.
3. С какого времени состоит в Красной Армии – с 1940 г.
4. Партийность – Беспартийный
5. Участие в боях /где и когда/ – Уч.отечест. война с 22.6.1942 г. по 15.8.1941 г. на Сев. Зап. фронте и на Калининском фронте с 20.6.42 г. по настоящее время.
6. Имеет ли ранения и контузии – Имеет ранение в голову.
7. Чем ранее награжден – Ранее не награждался.
8. Каким РВК призван – Октябрьским РВК, г. Свердловск.
9. Постоянный домашний адрес: /предоставляемого к награждению или его семьи/

1. КРАТКОЕ, КОНКРЕТНОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ Личного боевого подвига или заслуг.

Тов. ДРОКИНОВ в боях с немецким фашизмом проявил себя только с хорошей стороны. Подготовлен как воздушный стрелок-радист отлично. Показал себя высокодисциплинированным, как в воздухе, так и на земле. В боях своим метким огнем умело уничтожал немецких оккупантов на земле и отбивал атаки истребителей противника в воздухе. Совершил 18 успешных боевых вылетов на Калининском фронте и в самолете ИБ-2. Своими умелыми действиями как воздушный стрелок-радист всегда обеспечивал экипажу отличное выполнение боевого задания и сохранения жизни. Все свои боевые вылеты тов. ДРОКИНОВ совершал с командиром эскадрильи и одним боевым вылет с Командиром Полка.

19.8.1942 года после хорошего выполнения боевого задания звеном, самолеты были атакованы вражескими истребителями. Тов. ДРОКИНОВ умело отражал атаки истребителей противника, был ранен, несмотря на ранения продолжал вести огонь по вражеским истребителям.

По приказу Командира экипажа покинул горящий самолет тогда, когда пламя находилось вблизи кабины и угрожало жизни. После совершения прыжка, благополучно приземлился в речном остоении оказал помощь Командиру экипажа Огненьку Лейтенанту КОПЕШНИКОВУ. После трехдневного нахождения в госпитале т. ДРОКИНОВ настойчиво требовал быстрого отправления в часть вместе с Командиром экипажа для включения себя в боевую работу, чтобы громить немецких оккупантов. Свой боевой опыт умело передает товарищам. Смелый, мужественный стрелок-радист.

За проявленную отвагу и героизм в борьбе против немецких оккупантов ДРОКИНОВ Предоставляется награды ордена "КРАСНАЯ ЗВЕЗДА".

КОМАНДИР 793 ББАП
МАЙОР: /КАЛАСНИКОВ/.
ВОИНСКИЙ КОМИССАР 793 ББАП
СТ. ПОДПИСЬ: /Ушаев/ /ОТШКОВ/.
29 августа 1942 года.

Наградной документ на И. Дрокинова

Начало Великой Отечественной войны встретил на Ленинградском фронте в составе 66-й отдельной авиаэскадрильи на самолетах СБ. Как и командир эскадрильи И.П. Колесников, при формировании 793-го ББАП попал в его состав и прибыл вместе с полком на Калининский фронт. 4 сентября 1942 года приказом по войскам Калининского фронта был награжден орденом Красной Звезды.

Вот так распорядилась судьба жизнью и смертью трех разных людей.

А мы еще раз повторим... Вечная Память всем сражавшимся за Родину!!!

Пе-2 в районе д. Бели Старицкого района Тверской области

Работа по подъему обломков этого самолета и поиску останков погибшего экипажа проходила в два этапа: первый состоялся в декабре 2019 года, а второй – в июне 2020 года. На это были объективные причины.

Место падения самолета в районе бывшей деревни Дворики было обнаружено в начале декабря 2019 года бойцами поискового отряда «Русь» из г. Старицы. А точнее, образовавшуюся от взрыва самолета воронку показал поисковикам председатель Старицкого охотобщества Виктор Иванович Солдатенков. По обнаруженным обломкам стало понятно, что это самолет Пе-2. Руководство Тверского регионального отделения «Поискового движения России», зная, что в Татарстане реализуется проект «Крылья Татарстана» по восстановлению самолета Пе-2 из фрагментов и обломков погибших в Великую Отечественную войну настоящих боевых машин, пригласило поисковиков РОМО «Объединение «Отечество» РТ поучаствовать в подъеме бомбардировщика.

В работе декабрьской экспедиции приняли участие отряды: «Исток» (п. Калашниково Лихославльского района; Сергей Сергеев, «Русь» (г. Старица; Андрей Способов), «Разведка» (г. Казань; Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Рузаль Хабибуллин), «Татнефть-Поиск» (г. Альметьевск; Владимир Котенков, Антон Хакимов).

В Старицком районе нашу группу встречали Сергей Сергеев и Андрей Способов. Для усиления материальной части экспедиции Андрей попросил у соседа на несколько дней работы автомобиль УАЗ,

который оказался просто незаменим. Дело в том, что небольшие заморозки в декабре плохо проморозили дорогу (накатанную охраной путепровода), и поэтому проехать и разбить полевой лагерь мы смогли только за деревней Бели, а остальные 10 километров были вынуждены передвигаться на гусеничном вездеходе «Арго» и соседском УАЗе. Дальше снова засада – машину приходилось оставлять на этой дороге и еще три километра передвигаться на «Арго» или пешком (если вездеход был загружен имуществом).

Место, где мы поставили зимнюю палатку с печкой и обустроили свой бивак, было в небольшом сосновом сухом лесочке. Поэтому недостатка в сухих дровах для костра мы не испытывали. Погода, хоть и стоял декабрь, дала возможность несколько дней работать более-менее вольготно. Небольшие заморозки по ночам мы почти не замечали, так как в палатке от топившейся печки было всегда тепло. За ночь мы успевали просушить рабочую одежду (ах, какое блаженство залазить утром в теплые одежды). А из лагеря выходили еще затемно.

А в короткие декабрьские дни мы тоже многое успели. В первый день, вырубив с поверхности воронки лед и сделав широкую майну над одним из двигателей самолета (надо сказать, что место падения самолета представляло из себя воронку в виде восьмерки), мы выкачали всю воду и, выстроившись в цепочку, стали поднимать на поверхность наполненные глиной и опавшей листвой ведра. Перед этим Владимир Котенков проверил воронку глубинным магнитометром, который показал, что большое количество металла находится именно в этом месте. На глубине более метра стали появляться различные обломки самолета. Периодически с краев воронки в яму сползали здоровенные пласты глины, но мы продолжали углубляться. Дойдя до массивного металлического предмета и немного окопав его, мы поняли, что на дне находится разбитый коленчатый вал одного из моторов. Зацепив его тросом лебедки от



Способов А.



Владимир Котенков проверяет воронку от падения самолета глубинным магнитометром



вездехода, приложив усилия, мы смогли извлечь его из глины. Тут же стали промывать и искать дублированные номера мотора. Наши усилия были вознаграждены. Через несколько минут мы знали заводской номер мотора – 35-23. К сожалению, в точке падения Пе-2 полностью отсутствовала мобильная связь, и поэтому передать установленный номер нашим друзьям, у кого были базы данных, смогли только вечером в лагере.

По установленному номеру мотора, благодаря оперативной помощи историка военной авиации Бориса Владимировича Давыдова (г. Москва), мы еще в лесу узнали имена погибших членов экипажа и обстоятельства их гибели.

Оказалось, что обнаружено место падения самолета Пе-2 № 10/104 с моторами М-105 №№ 35-23 и 10-23 из состава 11-го отдельного разведывательного авиационного полка 3-й воздушной армии Калининского фронта, который 25 августа 1942 года при выполнении боевого задания был атакован и сбит истребителями противника в районе Зельково (Ржевский район Калининской области). В состав экипажа погибшего бомбардировщика входили:

- летчик сержант Алмакаев Николай Платонович, 1918 г.р.;

- штурман звена младший лейтенант Рыбак Владимир Кузьмич, 1921 г.р.;

- воздушный стрелок-радист старший сержант Маслов Егор Васильевич, 1918 г.р.

Второй день подъема Пе-2 начался с привычной процедуры выкачивания воды и глины из воронки. Выяснилось, что это место уже подвергалось раскопкам. В этой части воронки, кроме большого фрагмента коленчатого вала мотора и еще нескольких небольших обломков, больше ничего не попало.

Очистив от льда еще часть поверхности воронки, мы стали перемещаться в сторону, где находились обломки кабины самолета. И вот тут стали попадаться фрагменты амуниции, а потом и останки членов экипажа. От сильного удара о землю и последующего за этим взрыва человеческие останки были раз-



Номер мотора 35-23

дроблены. Вместе с фрагментами одежды попадались пряжки от парашютной и пристяжной систем. Нашелся и центральный замок от пристяжной системы летчика. Он был застегнут, из чего следует, что летчик упал и погиб вместе с самолетом. Среди обломков попала деформированная от удара штатная ракетница.

Так мы работали три дня. А в предпоследний день ночью прошел снегопад, резко похолодало и поэтому пришлось сворачивать лагерь и выезжать в Казань. Окончательную работу отложили на следующий год. Планировали вернуться сюда в середине мая 2020 года, но из-за охватившей мир пандемии коронавируса работы отложили на неопределенное время.

Вернувшись из экспедиции, мы приступили к изучению архивных документов и сбору информации о погибших членах экипажа самолета.

Из журнала боевых действий 11-го отдельного разведывательного авиационного полка 3-й ВА Калининского фронта стало известно, что 25 августа 1942 года данный экипаж выполнял задание по разведке района Оленино – Мостовая – Белый – Сычевка – Чертолино в паре с другим экипажем полка (летчик Батовский, штурман Шамин, стрелок Яковлев). Вылет проходил в период с 17.25 по 18.25. В 18.10 экипажи были атакованы шестью Ме-109 в 6 км западнее города Ржева. В районе Зельково экипаж Алмакаев–Рыбак–Маслов был сбит истребителем противника и горящим упал на землю. Перед этим экипажам удалось провести визуальную разведку в районе Оленино и Сычевка и они успели передать в штаб полка сведения о передвижении войск противника по дорогам Гусево – Оленино (до 10 автомашин с пехотой), по дороге Сычевка – Осуга (до 40 автомашин с пехотой). Экипажи сбросили на колонны противника 4 авиационные бомбы ФАБ-100 и разбросали над территорией противника 6 тысяч листовок. Экипажу самолета Пе-2 (Батовский–Шамин–Яковлев) удалось благополучно вернуться на свой аэродром.

Здесь следует добавить, что в этот день оба экипажа уже вылетали на разведку одиночными экипажами. Пе-2 (Батовский–Шамин–Яковлев) вылетели с 6.25 по 8.25 на разведку района Демидов – Рудня –



А. Коноплев и А. Хакимов нашли номер мотора

Лиезно – Витебск – Велиж. Задание было выполнено успешно. На свой аэродром были доставлены ценные разведданные по передвижению немецких частей, в районе Лиезно были сброшены две ФАБ-100 и разбросано 3000 листовок. Пе-2 (Алмакаев–Рыбак–Маслов) разведывлет произвел с 9.55 по 10.55 в районе Молодой Туд – Оленино – Жиздерево – Коптеловка – Осуга – Афанасьев – Бургово. В районе Бургово ими были сброшены 2 бомбы ФАБ-100 и выброшены 3000 листовок. В 10.15 они были атакованы одиночным истребителем противника Ме-109 в районе Коптеловка, но смогли уйти от преследования и благополучно вернулись на свой аэродром, доложив о передвижениях войск противника.

Второй вылет в этот день для экипажа Алмакаев–Рыбак–Маслов оказался последним...

• Летчик сержант Николай Платонович АЛМАКАЕВ родился 5 декабря 1918 года в селе Ивановка



Ставропольского уезда Самарской губернии (в 40-е годы – Чердаклинский район Куйбышевской обл., сейчас Ульяновская обл.). Мать Александра Семеновна.

Семь классов начальной средней школы закончил в городе Дзержинске Горьковской области. Работал слесарем. Кадровый, в РККА с 1939 года.

В 1939 году вступил в ВЛКСМ. 23 мая 1940 года был призван в РККА и поступил курсантом в авиационную школу. 22 июля 1941 года закончил по ускоренной программе Энгельсскую военную авиационную школу пилотов с присвоением воинского звания сержанта. Был направлен для прохождения дальнейшей

службы в распоряжение командующего Западным военным округом на должность военного пилота. К моменту выпуска из авиашколы имел налет на самолете СБ: вывозных 30 (4 часа 47 минут), самостоятельных 33 (6 часов 34 минуты), контрольных 28 (4 часа 46 минут). Итого: 91 вылет, общим налетом 16 часов 07 минут.

С июля 1941 года военный пилот в составе 321-го бомбардировочного авиаполка. В это время полк только начал формироваться. Костяком полка послужил личный состав 213-го скоростного бомбардировочного авиационного полка, который за первые полтора месяца войны потерял всю свою материальную часть. Новый полк формировался в городе Скопин Рязанской области. Сначала личный состав приступил к тренировочным полетам на самолете УСБ, но в августе 1941 года полк получил первые два самолета Пе-2. 6 октября 1941 года был получен приказ: полку, не проходя боевое применение, закончить полеты и подготовиться к перебазированию на фронт. А уже 8 октября полк перелетел на аэродром под Подольском, где вошел в состав 77-й смешанной авиадивизии ВВС Западного фронта. Полк принял активное участие в боях на Юхновском направлении, где к 22 октября 1941 года понес большие потери как в матчасти, так и в личном составе. После тяжелых, кровопролитных боев под Москвой остатки полка были выведены на переформирование и получение новой матчасти в город Петровск (Саратовская область, Приволжский ВО) на базе 15-го запасного авиаполка.

22 января 1942 года Николай Алмакаев был переведен на аналогичную должность в состав 506-го бомбардировочного авиаполка. В августе 1942 года одна авиаэскадрилья 506-го БАП (9 самолетов Пе-2 с экипажами) была передана в состав 11-го ОРАП. В этой группе Николай Алмакаев и прибыл в разведывательный авиаполк.



Поисковики выкачивают воду из воронки



• Штурман младший лейтенант Владимир Кузьмич РЫБАК родился 25 марта 1921 года в городе Новоукраинка Елизаветградского уезда Херсонской губернии (в 40-е годы – Кировоградская обл. Украинской ССР).



Мать Рыбак Анастасия Дмитриевна. Окончил 10 классов средней школы. Кадровый в РККА с 1939 года. В 1937 году вступил в ВЛКСМ. 25 ноября 1939 года поступил курсантом в Харьковское военное авиационное училище.

Училище окончил по ускоренному курсу, и 28 ноября 1940 года с присвоением воинского звания младшего лейтенанта направлен на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 205-го бомбардировочного авиаполка. 10 мая 1941 года переведен на должность стрелка-бомбардира. С этим полком встретил начало Великой Отечественной войны. Полк входил в состав 41-й смешанной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта и базировался на аэродроме Сиверская, имел на вооружении самолеты СБ. Принимал участие в боях под Ленинградом на Островском, Порховском и Лужском направлениях. Понеся тяжелые потери в матчасти и личном составе полк осенью 1941 года был выведен на переформирование. В это время В.К. Рыбака переводят на должность летчика-наблюдателя в состав 3-й дальне-разведывательной авиаэскадрильи ВВС Калининского фронта.

Приказом командующего 3-й воздушной армии от 19 июля 1942 года генерал-майора авиации Михаила Громова к 25 июля 1942 года формируется 11-й отдельный разведывательный авиационный полк.



Немецкий пилот Иохим Мюнхеберг

Формирование полка возлагается на командира 3-й дальне-разведывательной авиаэскадрильи майора Семена Савельевича Маршалковича. В приказе говорилось: «3-ю ОДРАЭ расформировать, личный состав, самолеты и имущество обратить на укомплектование 11-го ОРАП».

Кроме этого, в состав полка включили эскадрилью из состава 506-го БАП (9 самолетов Пе-2 с экипажами). Так Владимир Рыбак попал на должность штурмана звена 11-го ОРАП.

• Воздушный стрелок-радист старший сержант Егор Васильевич МАСЛОВ родился в 1918 году в деревне Панфёрово Рязанского уезда Рязанской губернии (на 40-е годы – Рязанская обл.). В 1939 году был мобилизован Рязанским РВК в Красную Армию. В учетных документах Е.В. Маслова было указано, что по месту рождения проживал его брат Маслов Степан Васильевич. К сожалению, проследить довоенную судьбу и прохождение службы в первоначальный период Великой Отечественной войны Егора Васильевича не удалось. Но здесь хочется отметить, что при проведении поисковых работ в воронке было обнаружено несколько слесарных инструментов: два разводных ключа и торцовый ключ, на котором фабричной штамповкой было нанесено: «г. Рязань. Акционерное общество Рязанского завода», из чего можно сделать вывод, что именно эти ключи Егор Васильевич забрал с собой из дома при мобилизации в армию, они были с ним в последнем боевом вылете.

В настоящее время исследователям военной истории стали доступны многие архивные документы, которые ранее были под грифом «секретно». Работа, проводимая корпорацией «ЭЛАР» по заказу Министерства обороны РФ по оцифровке архивных документов и их размещение на различных сайтах Минобороны России, таких как ОБД «Мемориал», «Подвиг народа», «Память народа», дает возможность поисковикам оперативно знакомиться со многими документами, не тратя время и средства на поездки в читальный зал Центрального архива МО и других архивов. Также стали доступны многие документы нашего противника, в том числе сводки штаба Люфтваффе. В них можно найти сведения, касающиеся потерь немецкой авиации и их заявленных побед. Благодаря помощи исследователей военной истории авиации удалось установить кто же сбил наш самолет-разведчик 25 августа 1942 года.



Маршалкович С.С.

Заявка, подходящая по времени и месту, принадлежала немецкому летчику из штабного звена эскадры JG51 гауптману Иоахиму Мюнхебергу, 1918 г.р. К этому времени за плечами Мюнхеберга был опыт воздушных боев в 1939-1940 годах с английскими и французскими пилотами. Он прибыл на Восточный фронт после участия в боях над Мальтой, Ливией и Францией и имел на своем счету более 90 одержанных побед. Перевод его на советско-германский фронт был обусловлен прохождением практики перед назначением на должность командира эскадры. Это был опытный и матерый летчик. Но, прибыв в июле 1942 года и столкнувшись в боях с советскими летчиками, за первые четыре недели боев его самолет был дважды сбит. В обоих случаях Иоахиму Мюнхебергу удалось спастись. В октябре 1942 года немецкого аса назначили командиром эскадры JG77, базирующейся в Северной Африке, которая вела боевые действия над Тунисом. Именно здесь 23 марта 1943 года в воздушном бою с американским летчиком Иоахим Мюнхеберг получил тяжелое ранение при столкновении с обломками им же сбитого «Спитфайра» и, хотя он смог выпрыгнуть с парашютом, по дороге в госпиталь он скончался.

Но давайте снова вернемся в лес под Старицей...

* * *

Из-за пандемии коронавируса второй этап экспедиции в Тверскую область с мая 2020-го был перенесен на июнь. Надо отметить, что и к лету еще не все регионы сняли карантинные ограничения на различные мероприятия, в том числе и проведение поисковых работ. В итоге не удалось провести весенние вахты, что коснулось и татарстанских поисковиков. Истосковавшись по «лесной жизни», мы были рады отправиться в экспедицию. Созвонившись с тверскими коллегами, мы согласовали сроки работ. Определив участников, необходимый транспорт и оборудование, начали готовиться к выезду.

Собрав и погрузив все необходимое, наша колонна из трех машин с прицепами выдвинулась в ночь на 10 июня из Казани. В прицепах были загружены новый вездеход «Арго» с прицепом, которые были приобретены благодаря оказанной Благотворительным фондом «Татнефть» материальной поддержке проекту «Крылья Татарстана».

От Татарстана приняли участие: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Андрей Артемьев, Рузаль Хабибуллин («Разведка»), Владимир Котенков с сыновьями Артуром и Глебом («Татнефть-Поиск»). Также к нам присоединились молодые поисковики из Зеленодольска, для которых эта экспедиция была первой – Владислав Харитонов и Вадим Зайцев, и два видеооператора (интернет-блогеры команды Red Pill Group) – Дмитрий Белоусов и Никита Якомаскин, которые по заданию Благотворительного фонда «Татнефть» должны были освещать ход экспедиции.

В деревне Братково нас уже ожидали тверские друзья: Сергей Сергеев («Исток»), Андрей Способов,



Поисковики на месте падения самолета

Павел Юрин и Сергей Мадраимов («Русь»). Старицкие коллеги тоже подготовились к дальней заброске в лес – встречали нас на двух УАЗах. Дело в том, что в этот раз мы планировали подъехать и поставить лагерь прямо рядом с местом падения «пешки».

После теплой встречи с друзьями, разгрузив машины и прицепы (часть машин мы оставили в деревне), наша колонна из двух УАЗов, «Дефендера» и «Арго» с прицепом направилась по грунтовой дороге в сторону урочища Дворики (местные жители называют ее еще Парамониha). Около 4 км до деревни Бели дорога была хорошо наезжена, и поэтому этот участок мы проскочили быстро. Дальше начались приключения. Надо сказать, что несколько дней перед нашим приездом шли дожди. И дорога, проложенная при строительстве трубопровода, после поворота на Бели была сильно разбита вывозящими спиленный лес с вырубков лесовозами – сплошь большие ямы и глубокие колеи. Сначала застряла «УАЗ-буханка», которая, съехав со скользкой глиняной кромки в глубокую колею, села на мосты. На помощь пришел «Дефендер» с лебедкой, и через десяток минут «буханку» вытащили из грязи. Посове-



щавшись, решили перегрузить из нее вещи в другие машины. Через пару километров начались приключения с «Дефендером» (который шел с прицепом) – опять выручила лебедка. До поворота на просеку без происшествий доехали «УАЗ-Хантер» и вездеход «Арго». Здесь нам пришлось оставить все машины, так как по просеке до воронки (оставалось всего 3 километра) мог пройти только вездеход. Перегрузив вещи в вездеход и прицеп, основная часть участников экспедиции дошли до места пешком.

К вечеру первого дня мы успели сделать многое. Во-первых, и в главных, добрались прямо до точки, что позволяло нам теперь не тратить время на дорогу до места работы и обратно, как вынуждены были делать в декабре 2019-го. Во-вторых, еще до темноты поставили полевой лагерь: натянули большой тент над биваком, заготовили дрова, поставили палатки для ночевки и успели приготовить ужин на костре. В-третьих, пока мы занимались обустройством лагеря, завели помпу, постепенно откачивающую из воронки воду. Первый вечер экспедиции прошел в дружеской обстановке, с долгими и душевными разговорами у костра с кружками горячего чая (и не только). Как говорится, пусть сложная и трудная, общая работа сплавливает...

Весь следующий день ушел на то, что мы ведрами выбирали из воронки слой напавшей листвы и веток, а лопатами выкидывали глину и камни. К вечеру мы очистили воронку почти по всему периметру и дошли до того места, где в декабре прошлого года находили останки погибшего экипажа. Теперь надо было работать тщательнее и аккуратнее, чтобы не пропустить ни одного фрагмента останков летчиков, так как мы знали, что они раздроблены взрывом самолета.



Р. Хабибуллин и А. Котенков проверяют отвалы воронки

На третий день экспедиции мы дошли до пласта со сгоревшим алюминием, где среди оплавленных кусков и прочих обломков самолета стали попадаться разрозненные, разбитые и частично сгоревшие останки пилотов. Здесь же находили пряжки, стропы и чудом сохранившиеся лямки от пристыжной системы парашюта. К концу дня, когда дошли до материка, глубина воронки в середине (где находилась кабина самолета) превышала 3 метра. Глубина в том месте, где в грунт вошел левый мотор, была более 5 метров. Но мотора в воронке не оказалось, скорее всего, его вытащили еще в послевоенные годы. Мы уже говорили, что место падения самолета находилось всего в одном километре от бывшей деревни Дворики (Парамоники), и, возможно, местные мужики вытащили мотор раньше и сдали в металлолом. Но самое главное, к концу этого дня мы полностью зачистили место, где была кабина самолета и достали все попавшиеся в этом месте останки членов экипажа.

Также в этот день к нам прибыла подмога в лице сводной группы отрядов Тверской области: «Русь» из города Старица, во главе с командиром Валерием Юрьевичем Фрыгиным, бойцы отряда «Исток» из п. Калашниково Лихославльского района и Валерий Федорович Смирнов, один из руководителей Тверского регионального отделения «Поисковое движение России».

Здесь следует отметить, что в этот день к нам езжали поисковики ржевского и селижаровского поисковых отрядов (под руководством Сергея Петухова и Семена Марьина), которые буквально в двух километрах от нас проводили подъем останков летчика и обломков самолета ЛаГГ-3. В течение двух дней они обследовали воронку от самолета, в которой обнаружили только одну ногу (в сапоге) пилота самолета. По рассказам местных жителей, еще в годы войны военные достали тело пилота и увезли его для захоронения (самолет упал, когда территория была освобождена от немцев). Еще говорили, что тогда не смогли вытащить зажатую в обломках самолета ногу летчика. К сожалению, мотор самолета ЛаГГ-3 был выкопан в послевоенные годы и сдан в металлолом. Но тверским поисковикам удалось найти обломки, на которых были выбиты два разных заводских номера самолета – 3121112 и 3121690, а на навесных агрегатах мотора М-105пф увидели два номера – 115-935 и 115-476. Это означало, что самолет и мотор в годы войны неоднократно проходили полевые ремонты, и при этом использовались запчасти от других ремонтируемых и списанных самолетов и моторов.

Благодаря архивно-исследовательской работе историков военной авиации на интернет-форуме «Тризна» (конкретно Борису Владимировичу Давыдову) удалось установить, что на данном самолете погиб в воздушном бою 29 июля 1942 года летчик 193-го истребительного авиаполка 209-й истребительной авиадивизии 3-й воздушной армии сержант Николай Шульга.

- Летчик Николай Данилович ШУЛЬГА родился 27 февраля 1923 года в селе Тарасово Пологовского района Запорожской области УССР. В октябре 1940 года был призван в РККА.



В оперативной сводке 209-й истребительной авиадивизии к вечеру 29.07.1942г. говорилось: «Наши потери: один ЛаГГ-3 (летчик Шульга) сбит в воздушном бою, другой ЛаГГ-3 был подо-

жжён в воздушном бою, летчик Семенов выпрыгнул на парашюте – получил ожоги второй степени, самолет сгорел...

...193 ИАП... в 12.40 – 13.05 в районе Луковниково на высоте 2500 м 4 ЛаГГ-3 вели воздушный бой с 3 Ю-88 и 5 Ме-109 (описание боя к моменту составления сводки не поступило). В результате воздушного боя сбито два ЛаГГ-3, один летчик погиб, второй (старший лейтенант Семенов) выбросился на парашюте и имеет ожоги второй степени...».

Надо сказать, что этот истребитель ЛаГГ-3 тоже оказался связан с проектом «Крылья Татарстана», так как в последний день июньской экспедиции мы побывали на месте его падения и отобрали из искореженного железа и обломков навесных агрегатов мотора М-105 более-менее сохранившиеся детали, которые можно использовать в работах по реставрации мотора. Дело в том, что на ЛаГГ-3 устанавливался такой же мотор М-105, только другой модификации, но топливные, масляные и воздушные трубопроводы и прочее навесное оборудование на всех типах этих моторов было таким же.

После завершения экспедиции мы передали останки экипажа самолета Пе-2 руководителю старичьего отряда «Русь» Валерию Юрьевичу Фрыгину. Свернув лагерь, мы довольно быстро и без приключений выбрались на большую (асфальтированную) дорогу и тронулись в обратный путь в Казань.

* * *

Но давайте вернемся к истории экипажей 11-го ОРАП, вылетевших на выполнение боевого задания 25 августа 1942 года. Мы уже писали выше, что в этом вылете экипаж Алмакаева-Рыбака-Маслова был сбит истребителями противника, а второй экипаж в составе командира звена старшего лейтенанта Михаила Филипповича Батовского, штурмана звена Николая Сергеевича Шамин и воздушного стрелка-радиста старшего сержанта Никиты Хрисанфовича Яковлева благополучно вернулся на свой аэродром. В этом вылете экипаж Батовского был ведущим, а экипаж Алмакаева ведомым. С полной уверенностью можно сказать, что экипаж Алмакаева погиб, прикрывая своего командира. Это

незыблемое правило ведения боевых действий – ведомый прикрывает в бою ведущего. Так было и в тот трагический день. Возвращаясь с разведки, самолеты были атакованы превосходящими силами противника – шесть на двоих. Экипаж Пе-2 – Николай Алмакаев, Владимир Рыбак, Егор Маслов – пожертвовал собой, чтобы экипаж командира смог оторваться от преследования, вернуться на аэродром и выполнить задание – доставить в штаб полка разведданные. Так могли поступить только мужественные, готовые на самопожертвование, до конца преданные Родине воины. Они вписали в историю полка и в историю страшной войны героическую страницу, пусть обыденную для того времени и забытую на долгие годы, страницу мужества и отваги...

Думаю, в этом и заключается наша работа – открывать такие страницы истории, возвращать из безвестия имена павших за Родину, чтобы живущие сейчас и следующие поколения помнили, что были такие люди, знали их имена и видели их след в голубом и чистом небе, словно след, оставленный высоко пролетевшим самолетом...

Вернувшийся на свой аэродром экипаж старшего лейтенанта Батовского продолжал выполнять боевые задания. Один из боевых вылетов экипажа, из которого летчики вернулись, можно сказать, стал уникальным в истории отечественной авиации.

9 октября 1942 года при выполнении боевого задания по разведке тылов противника в районе Ярцево (Смоленская область) самолет старшего лейтенанта Батовского (штурман Шамин, радист Яковлев) получил прямое попадание зенитного снаряда в правый мотор. При взрыве прямо в воздухе от мотора оторвало редуктор и винт. До линии фронта оставалось еще около 100 километров. Летчик смог удержать самолет в воздухе и, несмотря на такое повреждение, долетел до своей территории, посадил израненную машину на аэродроме. В истории



Шамин Н.С.

полка сохранилось несколько фотографий, сделанных осенью 1942 года на аэродроме 11-го ОРАП, где остались навечно запечатлены поврежденный самолет и героический экипаж. За проявленное мужество и отвагу, сохранение материальной части весь экипаж был представлен к правительственным наградам: летчик старший лейтенант Михаил Филиппович Батовский к ордену Красного Знамени, штурман старший лейтенант Николай Сергеевич Шамин и воздушный стрелок-радист старший сержант Никита Хрисанфович Яковлев – к орденам Красной Звезды.



Экипаж Батовский–Шамин–Яковлев после возвращения с боевого задания 9 октября 1942 года

Но надеть эти ордена авиаторам так и не удалось. Спустя три дня после подписания приказа о награждении, 9 ноября 1942 года, их экипаж не вернулся с боевого задания по разведке района южнее Велижа.

Завершая рассказ о летчиках 11-го ОРАП следует отметить, что всего за годы Великой Отечественной войны полк принял участие в обеспечении 12 наступательных операций Красной Армии. В июне 1944 года в боях под Витебском получил почетное

наименование «Витебский» (Приказ ВГК № 193 от 11.07.1944г.). В августе 1944 года награжден орденом Красного Знамени за успешное обеспечение наших войск разведанными. За бои в ходе Шяуляй-Митавской операции награжден орденом Кутузова 3-й степени. Трижды за годы войны полку объявлялась благодарность Верховного Главнокомандующего, более 400 человек личного состава полка были награждены орденами и медалями, а девять летчиков и штурманов полка стали Героями Советского Союза (в том числе Михаил Степанович Зевахин, который погиб 13 января 1944 года при перегонке с казанского завода нового самолета Пе-2 с моторами АШ-82 и похоронен в городе Казани).

19 июня 2021 года в деревне Новая Старицкого района Тверской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков погибшего экипажа самолета. В этот день в братской могиле захоронены останки 32 воинов, найденные поисковиками на территории района. На захоронение из Нижнего Новгорода смогли приехать родные и близкие летчика самолета Николая Платоновича Алмакаева, которых удалось разыскать поисковикам.

Вот как это событие было освещено в местной газете «Старицкий Вестник».

«В этот день на траурный митинг собрались люди неравнодушные, которые свято хранят память о погибших солдатах, – участники поискового движения, бойцы юнармейских отрядов школ Старицкого района, жители деревни Новое, ветераны и молодежь.

Среди них близкие и родные летчика Алмакаева и красноармейца Кутергина. Для них это очень важный день, теперь они знают, где и как погибли их близкие, где они похоронены. Племянник Николая Платоновича Алмакаева, Евгений Григорьевич, и его дочь сюда привезли горсть родной земли, чтобы бросить ее на могилу погибшего героя».



Племянник Николая Платоновича Алмакаева



Церемония захоронения останков советских воинов

Самолет Пе-2 в районе села Климов Завод на границе Калужской и Смоленской областей

Место падения самолета Пе-2 было обнаружено в апреле 2019 года сводной группой представителей поискового отряда «Союз» ДОСААФ г.Москвы под руководством Святослава Михайловича Дякина и отряда «Набат» (г. Угра Смоленской обл.) под руководством Жанны Игоревны Башкиной. На эту точку их вывели местные охотники. Территориально это Смоленская область, район бывшей деревни Лужки, но добраться до небольшого болотца, в которое упал самолет, можно только со стороны села Климов Завод Юхновского района Калужской области.

Самолет после войны, конечно же, был пограблен на металлолом. Но на месте оставались фрагменты центроплана со стойками шасси, лонжероны крыльев и два коленчатых вала моторов (весь силумин на блоках был разбит, видимо, тоже сдан в утиль). Но на обломках одного мотора ребятам удалось, к счастью, обнаружить и прочитать его заводской номер – В 12-256.

Также по расположению и сохранности обломков можно было сделать однозначный вывод, что летчик пытался посадить подбитый самолет на вынужденную посадку с убранными шасси на это небольшое болото. К сожалению, посадка привела к трагедии, и самолет при соприкосновении с землей скапотировал. Поисковики установили, что самолет при падении и после горел – попадалось огромное количество расплавленного алюминия. Следы огня также были видны на втором коленчатом вале мотора, подмоторной раме и стойке шасси. В первую поездку поисковики смогли обследовать лишь фрагмен-



Заводской номер мотора

ты, которые остались наверху болота и не вмерзли в лед. Среди мелких обломков найдены гильзы от крупнокалиберного авиационного пулемета УБ 1941 года выпуска.

Кроме этого, из разговора со старожилами поисковики поняли, что один из погибших летчиков (кажется в звании лейтенанта) был захоронен сразу после войны, но где и когда они не помнили.

Следующий выезд поисковики совершили в мае 2019 года. Вот как это описывал Святослав Дякин.

«На Первомай посетили повторно место падения «пешки». Без снега там значительно комфортнее, тем не менее, плотный ковер мха вперемешку с корнями деревьев и торфяная жижа от полуметра и больше глубиной под ними сильно затрудняют работу. Куча глубоких сигналов, которые выкопать «с наскока» не удалось.

По общей картине – самолет сильно горел одним двигателем. Алюминий просто вытек из выпускных патрубков, есть плавленные поршни в цилиндрах, части поршней на коленвале, при этом поршневые пальцы стоят на своих местах, т.е. алюминий выплавился. Выплавилось же, увы, и стопорное кольцо с номером второго двигателя. Кстати, машина была с РС-ами, что для нас оказалось неожиданным.



Дякин С.М.



Башкина Ж.И.



Остатки мотора М-105



Экипаж, со слов местных, вроде как похоронен где-то не то рядом, не то в деревне... Непонятно. Особенно с учетом того, что в 3 км по прямой мы работали на втором практически таком же Пе-2... Надо работать по документам.

На месте же работать дальше планируем летом, когда чуть подсохнет».

Следующий этап работы на этом самолете прошел в конце июля 2019-го, когда в Калужской области Общероссийское общественное движение по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России» организовало полевой семинар в рамках проекта «Небо Родины». Данный проект реализуется с 2016 года и объединяет информационные, методические и организационные ресурсы участников «Поискового движения России», занимающихся поиском пропавших самолетов.

Местом дислокации участников семинара-практикума был выбран базовый лагерь у мемориала «Подрыв», рядом с Зайцевой Горой в Брятинском районе Калужской области. В ходе семинара более 70 поисковиков из России и Белоруссии поработали на местах падений трех самолетов, погибших в годы войны в Калужской области. В первый день мы обследовали место катастрофы Ил-2 и нашли заводской номер самолета. На второй день участники разделились на две группы и работали на двух разных самолетах: на ДБ-3ф (в Кировском районе) и Пе-2 (в Юхновском районе). Татарстан на семинаре представляли Илья Прокофьев и Андрей Поляков (отряд «Разведка» РОМО «Объединение «Отечество» РТ). Поэтому, когда организаторы семинара озвучили, что будет отработано место падения Пе-2 в районе села Климов Завод, мы с Андреем конечно же поехали туда. Хотя до «пешки» было более 100 километров от базового лагеря. Таким образом, мы воочию рассмотрели, какие фрагменты самолета еще остались на месте, а также с удовольствием поработали вместе с коллегами из других регионов. А группа единомышленников собралась

внушительная: более 20 представителей отрядов из Москвы, Московской, Смоленской, Калужской, Томской, Тверской областей и Республики Татарстан.

При тщательном обследовании места падения были обнаружены фрагменты останков одного из летчиков. Кроме того, удалось найти заводскую бирку и прочесть номер самолета – 13/56.

Самолет с таким номером, по данным поисковиков, был в составе 603-го ближнебомбардировочного авиаполка 43-й смешанной авиадивизии (САД) ВВС Западного фронта. Но, к сожалению, найти в архивах точные сведения, кто вылетел на этом самолете на выполнение боевого задания, поисковики пока не смогли. Самой подходящей (по месту обнаружения) может быть потеря самолета Пе-2 из состава вышеуказанного полка, которая относится к 18 января 1942 года.

«Оперсводка штаба 43-й САД д. Ватутинки к 21.00.

(...) 603 ББАП – в течение дня вел боевую разведку в полосе справа: Можайск-Гжатск, слева Малоярославец-Юхнов и бомбардировал скопление войск противника и автотранспорта по дороге Русиново – Бутурлино (15 км северо-западнее Юхнов) и в 1 км западнее Б.Ермаки. В течение дня составом 2 самолетов Пе-2 произведено 3 самолетовылета. Один экипаж Сафиулина (фамилия так в документах. – Авт.) с задания не вернулся. Налет 4 часа 03 минуты. Сброшено бомб: 18 ФАБ-50, 24 АО-25, патроны ШКАС – 150, БС – 100. Уничтожено 5 автомашин, 7 повозок с различным грузом...».

Как говорилось выше, это наиболее подходящий по географическим координатам погибший самолет Пе-2. От бывшей деревни Русиново, где наносили удар бомбардировщики, до места падения самолета всего 12 километров по прямой.

В ходе обследования местности мы, представители инициативной группы проекта «Крылья Татарстана», отобрали обломки самолета, которые можно было бы использовать в работах по восстановлению



Участники межрегионального семинара «Небо Родины»



Работы поисковиков на месте падения Пе-2 во время семинара «Небо Родины». 2019 год

Пе-2. Небольшие фрагменты мы собрали в рюкзак, вынесли к машинам, а затем доставили в Казань.

Осенью 2019 года на месте падения самолета была проведена еще одна небольшая экспедиция. Вот как описывала эту работу Жанна Игоревна Башкина.

«7 сентября поисковые отряды «Союз», «Атаманский», «Набат» продолжили поиск. В данной экспедиции принимали участие взрослые и юные поисковики, двое из них новички. Поначалу страшно было взрослую работу доверить школьникам. Тем более работы проводились в болоте. Но ребята втянулись, разобрались с особенностями самолетного поиска и наравне со взрослыми воодушевленно и ответственно трудились целый день, пытаясь разобраться в каждом найденном фрагменте самолёта, приобретая практический опыт поисковой работы. Как результат такой совместной деятельности были найдены частично останки лётчика. Работы сделано много, но она не закончена. В планах ещё может не одна экспедиция на самолёт Пе-2».

В начале 2020 года мы в наших мастерских в Казани приступили к работам по восстановлению центроплана пикирующего бомбардировщика Пе-2. И оказалось, что у нас не хватает заднего лонжерона центроплана. К сожалению, фрагменты, которые были у нас, были сильно деформированы или обломаны. Внимательно изучая снимки, сделанные на семинаре «Небо Родины» у села Климов Завод, мы увидели, что здесь более-менее сохранился именно задний лонжерон, в котором мы нуждались.

Мы тут же связались со Святославом Дякиным с предложением провести еще один выезд. Зима была теплая, уже в феврале на территориях Московской, Калужской и Смоленской областей снег почти сошел. И поэтому поездку мы не стали откладывать в долгий ящик: обговорив и согласовав технические и организационные вопросы, решили поехать на февральские праздники, тем более по календарю выпало три выходных дня.

Наша команда выехала из Казани 20 февраля (Александр Коноплев, Олег Арбузов, Андрей Артемьев, Антон Хакимов, Владимир и Артур Котенковы). Следующим утром в городе Подольске к основной группе присоединились Илья Прокофьев и Анатолий Скорюков, которые были в это время в командировке в ЦАМО РФ. С ребятами из московского отряда «Союз» ДОСААФ (Святослав Дякин, Андрей Романов и Денис Ульяновкин) должны были встретиться в Юхнове.

У села Климов Завод остановились на повороте на проселочную дорогу, ведущую к лесу и далее к самолету, чтобы переодеться в полевую одежду и выгрузить тягач «Арго» из прицепа. Мы планировали доехать до урочища Лужки и там разбить лагерь. Но доехав до леса, мы обнаружили, что дорога, по которой летом спокойно проезжали на легковых автомашинах, сейчас превратилась в две глубокие колеи, которые оставили после себя большие лесовозные «Уралы». Пришлось тут же на краю леса разворачивать лагерь, откуда до самолета топать еще километров шесть. Хотя в феврале день короткий, мы успели до темноты поставить хозяйственный шатер и спальную зимнюю палатку с печкой, приготовить ужин. К вечеру подъехали еще участники экспедиции – друзья из отряда «Атаманский» (г. Смоленск): Елена Животкова, Павел и Евгения Черненко. А с утра к команде присоединились местный егерь Борис, который уже не в первый раз помогает поисковикам, и тележурналисты ООО «Скайфёст» редакции документального цикла «Русский след» телекомпании «Моя Планета» (автор проекта – Алексей Никулин). Забегая вперед скажем, что отснятый материал был использован в фильме «Ржев. Прививка от войны», премьера которого состоялась 13 ноября 2020 года в музее Великой Отечественной войны на Поклонной Горе в Москве.

На следующий день, встав еще затемно, быстро перекусили, загрузили в «Арго» с прицепом необходимые инструменты и двинулись к самолету. Дорога разительно отличалась от летней: до болотца,



на котором лежал самолет, мы от Лужков летом шли пешком по старой, хорошо сохранившейся лесной дороге; а сейчас это даже дорогой нельзя было назвать. Она вдоль и поперек была распахана колесами тракторов и лесовозов, оставивших глубокие колеи. А лес вдоль дороги был весь выпилен. Иногда мы не могли узнать ориентиры, которые использовали раньше. Хорошо, что точку, где были найдены обломки, отметили в GPS-навигаторе и поэтому точно вышли на место. Слава Богу, что лесорубы до места катастрофы самолета еще не добрались, хотя буквально в километре ими уже отмечена ближайшая делянка для вырубki леса. Также лесорубы успели стащить в металлолом один из коленчатых валов мотора. Так что можно уверенно говорить, если мы бы еще промедлили со сроками экспедиции, приехали бы к абсолютно разграбленному месту.

К сожалению, из многолетней практики могу утверждать, что лесорубам, которые пилят лес на просторах страны, плевать на историю и судьбы погибших воинов. В глазах и умах – нажива на «левой» древесине, а также «копеечка» на сданных в металлолом обломках самолетов и другой военной техники. А ведь сколько еще можно было бы вернуть из забвения имен погибших и пропавших без вести воинов, которые отдали жизни за нас, и за них в том числе!..

Добравшись до места, увидели, что снега и льда на болоте еще много, хотя и появились небольшие проталины. Рассортировав небольшие обломки и фрагменты, которые находились на поверхности, мы стали пропиливать бензопилой лед, готовя небольшую майну. Потом опустили в нее шланг от насоса и стали понемногу выкачивать болотную воду. Одновременно пилили лед, расширяя окно на болоте, чтобы можно было, помогая помпе, черпать ведрами мох и болотную жижу. Где очистили поверхность болота ото льда, смогли металлическими щупами проверить дно, периодически натываясь на глубине от 20 см и ниже на различные мелкие фрагменты. Достали каблук и подошву от офицерского сапога, кожаные фрагменты реглана летчика. Все находки были сделаны в том месте, где в прошлые выезды уже находили останки одного из погибших членов экипажа.

Другая группа участников экспедиции занималась расстыковкой креплений лонжерона. Что-то удалось раскрутить, несмотря на сильно поржавевшие болты и гайки, что-то приходилось срезать болгаркой или срубить зубилом. Именно здесь наш руководитель Александр Юрьевич Коноплев получил небольшое ранение: при одном из ударов кувалдой по ржавому креплению, от нее отскочил небольшой, миллиметров пять, скол металла, который с огромной силой впился ему в ногу. Причем это ранение Александр даже не почувствовал и лишь несколько минут спустя обнаружил рану, увидев на штанине пятна крови. Рану мы быстро обработали. А вот верьте или нет, а дырку на штанах, которая должна была появиться, мы так и не нашли...

Вот после таких болотно-копательных процедур и неожиданных ранений, мы к вечеру завершили работы, загрузили оборудование, обломки «пешки» и двинулись в сторону нашего лесного дома. Уже в темноте подходили мы к лагерю, где ждал горячий ужин и чай. В этот вечер, накануне 23 февраля, Святослав Дякин побаловал нас рыбными и мясными деликатесами, которые заранее приберег для такого случая. В этот длинный уютный вечер мы отлично посидели и поговорили у костра. Причем многие наши разговоры, затрагивающие различные аспекты поисковой жизни, а также отношение к истории и памяти, записывались тележурналистами цикла «Русский след» телеканала «Моя Планета».

Подводя итоги, можно сказать, что в результате нашей экспедиции удалось обследовать еще один квадрат болота на предмет обнаружения останков



Поисковики работают в воронке на месте падения Пе-2



Поисковики обследуют лонжерон крыла



Участники экспедиции. Февраль, 2020

погибшего экипажа, были найдены фрагменты амуниции и обуви одного из пилотов пока не установленного самолета.

* * *

Завершая главу, давайте расскажем об экипаже самолета, который по нашему предположению мог погибнуть в этих местах. На 100 процентов мы, конечно, пока не можем утверждать, имеет ли отношение данный экипаж к этому самолету. Но пусть рассказ об этих пилотах станет данью памяти воинам, в боях за Родину ушедшим в неизвестность...

18 января 1942 года не вернулся с выполнения боевого задания самолет Пе-2 из состава 603-го БАП 43-й САД ВВС Западного фронта. Согласно архивным документам погибли летчик лейтенант И.А. Сафиуллин и воздушный стрелок-радист младший сержант С.Ф. Мороз.

Штурман самолета выжил и вернулся в полк. К сожалению, в доступных архивах нам пока не удалось найти данных на него и назвать его фамилию пока тоже не можем.

- Летчик лейтенант Исмагил Абдуллович САФИУЛЛИН (в документах по учету безвозвратных



Чкаловское военное авиационное училище летчиков им. К.Е. Ворошилова. После завершения обучения с

присвоением воинского звания младшего лейтенанта был направлен для прохождения службы в распоряжение командующего ВВС Белорусского Особого ВО (приказ от 5 ноября 1939 года). С 25 февраля 1940 года на должности старшего летчика в составе 46-го СБАП (Орловский ВО). 16 декабря 1940 года переведен на аналогичную должность в состав 312-го РАП Прибалтийского ВО. Осенью 1941 года при переформировании полка в штурмовой был направлен на формирование нового 603-го ББАП. 18 декабря 1941 года приказом командующего Западным фронтом присвоено воинское звание лейтенанта.

В учетных документах воинских захоронений по Калужской области его имя занесено в учетную карточку братской могилы на сельском кладбище в селе Беклемищево Мещовского района Калужской области. Но это в 50 километрах от того места, где самолет выполнял задание.

● Воздушный стрелок-радист Сергей Филиппович МОРОЗ родился в 1915 году в селе Липцы Харьковского уезда Харьковской губернии (в годы войны – Липецкий, в настоящее время – Харьковский район Харьковской области). Его жена Мороз Матрена Антоновна проживала на хуторе Бучни (дом 21) Харьковской области. В Красную Армию был призван в 1939 году. После окончания школы младших авиационных специалистов с присвоением звания младшего сержанта, был направлен в состав 46-го ББАП. При формировании 603-го ББАП был направлен в его состав.

А работы на месте гибели самолета были продолжены в 2020 и 2021 годах и, скорее всего, будут продолжаться... Хотя сейчас все оставшиеся на поверхности обломки самолета лесорубами сданы в металлолом.

Обнаруженные останки пилота находятся в церковном храме в селе Угра и будут захоронены на воинском мемориале в поселке Знаменка Угранского района Смоленской области.



Самолет Пе-2 в районе поселка Ильинский Олонецкого района Республики Карелия

Порой кажется, что вся наша поисковая жизнь – это дорога. Очень длинная и очень разнообразная. Действительно, значительное время мы проводим в дороге. Наши машины, загруженные различным поисковым снаряжением и оборудованием, с втиснутыми в прицепы болотными вездеходами, колесят по просторам нашей Родины, наматывая на спидометре тысячи километров за одну экспедицию. Конечно, в основном мы едем в так называемые боевые регионы нашей страны, где в годы Великой Отечественной гремели бои, рвались бомбы, мины и снаряды, стреляли автоматные и пулеметные очереди, звонкими хлопками отзывались выстрелы винтовок – туда где шла война. В том грозном небе проносились самолеты: получившие повреждения шли на вынужденную посадку, сбитые – падали, оставляя за собой в небе черный дым горящего металла... Сколько их безвестно пропавших, не вернувшихся

с боевых заданий? Сколько еще ждут часа, момента, когда потомки смогут поднять искореженные остовы их боевых машин из болот и лесов, вернуть их героические имена. Вот уже наступает 80-летие Великой Победы. Только подумайте! 80 лет как закончилась война, а останки павших в боях за Родину до сих пор остаются непогребенными по-человечески. Ни конца ни края этому не видно. Ежегодно поисковые отряды находят и хоронят останки десятков тысяч павших воинов. Думается, еще и нашим внукам останется эта тяжелая, но нужная работа. А ведь когда мы только начинали свои первые походы, в конце 80-х прошлого столетия, казалось, мы сами всех воинов павших найдем и похороним. Но нет... число погибших в Великую Отечественную действительно огромно...

Отрадно, что на смену нам приходят молодые поисковики. Значит еще волнует умы молодого поколения несправедливость в отношении к памяти бойцов и командиров Красной армии. Но и мы еще можем сделать многое, благодаря знаниям и накопленному опыту.

Вот поэтому и мчатся машины, унося поисковиков из теплых и уютных домов в глухие леса, болотную грязь и холодные туманы. Но жаркий костер, разведенный на походном биваке, согревает нас вечерами после раскопок, после тяжелого физически и морально дня. А еще здесь нас согреет тепло сердец друзей и соратников, отправляющихся с нами в дальние дороги.

Так было и в экспедиции в Карелию: встреча со старыми друзьями, долгие разговоры на волнующие темы, огонь костра на болоте (где и костер-то развести проблема), трудная дорога, новые впечатления и знакомства. Но давайте обо всем по порядку.

Место падения бомбардировщика Пе-2 на болоте рядом с побережьем Ладожского озера было обнаружено поисковиками группы разведки Николая Николаевича Механикова из поискового отряда «Медведи» (г. Петрозаводск). Группа у Николая небольшая, но состоит из взрослых и опытных людей. В мирной жизни их работа связана с лесом и промыслом. Благодаря тому, что зима 2019–2020 годов была неснежная и неморозная, поисковикам удалось отработать многие места, которые показали местные жители.

Как известно, основными источниками информации для поисковиков становятся люди, которые натыкаются на места падений самолетов в лесу и на болотах при сборе грибов и ягод, на охоте, рубке леса. Так было и на этот раз. Место катастрофы показал один охотник из поселка Ильинский Олонецкого района. Судя по сохранности и расположению обломков и фрагментов, можно было сделать вывод, что самолет, скорее всего, совершил вынужденную посадку на небольшую болотную прогалину. Воронки рядом не было. Остатки центроплана со стойками шасси и правого крыла находились прямо на поверхности, среди кустов и небольших елочек,



Дорога по лесной просеке к самолету



Механиков Н.Н.

выросших на болоте. При первом же обследовании обломков самолета на одной из боковых стенок gondoly шасси поисковики обнаружили еле видимый номер, нанесенный с внутренней стороны красной краской – 4/73 (последняя цифра читалась не четко).

Николай Механиков разместил эту информацию на поисковом форуме «Тризна» в разделе «Авиация» и попросил помочь в вопросе установления данного самолета. Оказалось, что Николая я знал давно, но лично знакомы не были. Я чаще общался с командиром отряда «Медведи» Кириллом Ратниковым, с которым нас связывала совместная работа еще с конца 90-х годов прошлого столетия. Мы с Николаем Николаевичем переговаривали по телефону, и оказалось, именно его группа нашла в Олонецком районе места падений двух самолетов ЛаГГ-3, по номерам которых я проводил архивно-исследовательскую работу в 2016 году. Вот как получилось, что заочно мы знакомы давно. Кроме этого, Николаю было известно, что мы в Казани занимаемся работой по восстановлению бомбардировщика Пе-2, и поэтому он выслал в наш адрес развернутый фотоотчет по месту падения самолета.

Действительно среди обломков «пешки» мы увидели хорошо сохранившиеся фрагменты, которые могли бы использоваться в проекте «Крылья Татарстана». К тому же, получив от Николая более подробную информацию о месте обнаружения обломков, мне удалось по архивным документам установить принадлежность и судьбу экипажа. Оказалось, это самолет Пе-2 (заводской номер 4/73 с моторами М-105ра №№ 2151-215 и 21-227) из состава 4-го гвардейского БАП 257-й САД 7-й ВА Карельского фронта, который был сбит зенитной артиллерией противника 5 июля 1942 года юго-западнее Олонца, в районе Охтониemi. В экипаж Пе-2 входили:



Ратников К.С.

– летчик гвардии младший лейтенант Перцев Николай Федорович, 1918 г.р. Уроженец: Орловская область, Задонский район, село Болховское;

– стрелок-бомбардир гвардии младший лейтенант Салтыков Георгий Яковлевич, 1916 г.р. Уроженец: Рязанская область, Ухаловский район, с. Покровское;

– воздушный стрелок-радист гвардии старшина Герасименко Василий Яковлевич, 1913 г.р. Уроженец: Украинская ССР, Киевская область, Бородянский район, с. Мигалки.

По документам военного архива было известно, что летчик самолета Перцев и стрелок Герасименко при вынужденной посадке остались живы и 9 июля 1942 года попали в плен к финнам в районе Лыкова болота. После пленения были доставлены в лагерь военнопленных № 17 в г. Олонец. А в октябре 1944 года, после выхода Финляндии из войны, были репатрированы в СССР. Штурман младший лейтенант Салтыков значился погибшим при вынужденной посадке, его тело было оставлено на месте гибели.

После предварительных обсуждений Николай Механиков согласился организовать совместную экспедицию. Кирилл Ратников подтвердил участие в работах отряда «Медведи». Наши старинные друзья – руководитель Карельской республиканской общественной организации по поиску и увековечению памяти погибших при защите Отечества «Союз поисковых отрядов Карелии» Александр Николаевич Осиев и руководитель Республиканского центра патриотического воспитания граждан и допризывной подготовки молодежи Марина Владимировна Осиева (Вострикова) – сказали, что готовы оказать любую помощь в работе и, конечно, будут очень рады нашему приезду. (Сейчас М.В. Осиева возглавляет ГКУ Республики Карелия «Республиканский центр по государственной охране объектов культурного наследия».)



Поисковики выносят из леса фрагменты самолета Пе-2



Итогом совещаний стало принятие решения о поездке в Республику Карелия. Вечером 11 марта 2020 года мы небольшой командой (Илья Прокофьев, Рузаль Хабибуллин, Владимир и Артур Котенковы, Антон Хакимов) на одной машине с прицепом, загрузив необходимое полевое имущество, выдвинулись из Казани в сторону Олонца. Наш болотный вездеход решили не брать, так как поездка была разведывательной, только оценить объем предстоящей работы на месте гибели самолета.

Следует отметить, что в это время в нашей стране началось распространение коронавируса, а к концу марта 2020 года все россияне сидели по домам на карантине. Но нам повезло, мы успели съездить в Карелию и вернуться обратно еще до этих крайних мер.

Буквально за сутки мы преодолели расстояние от Казани до Олонца и въезжали в поселок Ильинский поздним вечером 12 марта. Время и точка randevу с карельскими коллегами-поисковиками из группы Николая Механикова были запланированы на утро.

В этот раз мы решили не разбивать полевой лагерь на месте катастрофы, ведь понимали, что приедем уже затемно. Тем более, изучив карты и спутниковые снимки в Интернете, мы представляли точку заброски и понимали, что с нашим прицепом в это время года все равно не сможем доехать до места. Поэтому было принято решение о ночевках в теплом доме, в котором можно было бы пользоваться кухней и другими благами цивилизации (теплый туалет и душ!) Еще в дороге созвонились и забронировали гостевой домик на одном из туристических сайтов.

Добравшись до гостевого домика, мы разместились в одной из комнат с тремя большими кроватями и кирпичной дровяной печью. Старый финский двухэтажный дом стал для нас хорошим пристанищем на три дня пребывания на карельской земле.

Тем более в эти дни других постояльцев (рыбаков и охотников) не было. Места хватило для всей нашей дружной карело-татарстанской команды.

На следующее утро, заранее договорившись, мы ждали Николая Механикова на повороте дороги, уходившей от трассы в сторону Ладожского озера. На двух автомашинах «Нива» прибыли наши коллеги – разведывательная группа отряда «Медведи»: Николай Николаевич Механиков, его супруга Тамара Табриковна, Николай Алексеевич Лазарев, Вадим Александрович Зотеев и Анатолий Васильевич Райкевич. Поздоровались, определили очередность нашей автомобильной колонны и тронулись в лес. Спустя полтора часа мы припарковали машины на обочине большой, хорошо отсыпанной, старой дороги, которая шла параллельно берегу Ладожского озера (хотя, чтобы до нее добраться, пришлось потрястись по ухабам лесных дорог). Собрав в рюкзаки необходимое имущество и оборудование (лопаты, щупы, металлоискатели, топоры, бензопилу и прочие вещи), мы пешком тронулись в путь. От места, где мы оставили машины, до места падения самолета напрямую выходило около километра, но пешком пришлось идти более трех: пройти напрямую не давали топи, чередующиеся одна за другой, а на сухих песчано-каменных сопках прошла вырубка леса и все волокни были завалены спиленными стволами деревьев. Поэтому нам пришлось выбрать длинный, но более удобный путь: сначала по лесовозной дороге, а затем поверху сопки, до которой еще не добрались лесорубы. Последний отрезок пути, около 300 метров, мы пробирались по небольшому болотцу, покрытому елочками и кустарником.

И вот мы на месте падения самолета. Действительно, характерное расположение обломков говорит о том, что самолет совершил вынужденную посадку. Видно, что мы здесь не первые, и за послевоенный период самолет сильно пострадал от сборщиков железа. На месте остались стойки шасси с лонжеронами центроплана, дюраль с которых был почти полностью снят. Что нас очень порадовало, сохранилось почти 40 % правого крыла самолета. Оно находилось подо мхом, и поэтому его не смогли вытащить и разрубить топорами, чтобы добытый дюраль сдать в металлолом. Мы стали искать на фрагментах самолета дублирующие номера. При осмотре выяснилось, что самолет горел, попадались значительные сгустки горевшего алюминия. Другая часть ребят, взяв в руки металлоискатели, стали обследовать прилегающую территорию. Они периодически приносили к основному месту работы найденные ими обломки самолета, которые, скорее всего, отвалились при вынужденной посадке на болото. В ряду таких находок были фрагменты капотов и посадочных щитков. Очистив от мха поверхность крыла, мы решили его перевернуть, логично предположив, что если верхняя обшивка немного повреждена, то нижняя часть должна сохраниться идеально. Это удалось сделать



Кирилл Лебедев и Андрей Артемьев освобождают просеку от упавших деревьев для проезда вездехода «Арго»



Штурманский ветрометр



Фрагмент ящика от аккумулятора

спустя несколько часов трудоемкой работы. Сначала по всему периметру крыла пришлось вырубать лед, который сковал поверхность болота. Перед тем как поднять крыло нам пришлось с помощью топора и инструментов отстыковать крепление крыла от переднего лонжерона центроплана (второе крепление к заднему лонжерону было оторвано при посадке). Спустя несколько часов, используя необходимой длины деревянные лаги в качества рычага, нам удалось всем миром приподнять крыло от земли и поставить его на попу. Действительно, нижняя часть крыла оказалась просто замечательной. Особенно порадовала хорошо сохранившаяся тормозная решетка (тормозной щиток) для ввода самолета в пикирование. Нам в проекте как раз не хватало таких объемных фрагментов, которые можно использовать в реставрации самолета. Одухотворенные таким началом и нашими возможностями, таким же способом спустя некоторое время мы перевернули и остатки центроплана вместе с двумя стойками шасси. К сожалению, время пребывания на месте падения самолета было ограничено коротким световым днем, и поэтому пришлось собираться в обратный путь, ведь нужно было пройти еще километра три до места, где оставили машины.

Добравшись до гостевого домика, мы были приятно удивлены: нас ждали Александр и Марина Осиевы, вечер за разговорами пролетел быстро.

Также вечером нашу команду пополнили бойцы отряда «Медведи» под предводительством Кирилла Сергеевича Ратникова: Дмитрий Сергеевич Складов, Николай Вадимович Николаев, Николай Геннадьевич Павлов, Алексей Евгеньевич Дийков. Кирилл привез и свою собаку – веселую и неугомонную Гильзу, которая радовала нас добродушием.

Следующим днем мы обследовали прилегающую территорию в надежде найти останки штурмана самолета. Но, к сожалению, безрезультатно. Единственной находкой, которая относилась к экипажу самолета стал обнаруженный Антоном Хакимовым и Артуром Котенковым ветрометр штурмана, который ребята нашли метрах в 20 от основных фрагментов самолета. Поэтому, уложив на жерди небольшие

фрагменты самолета, которые можно было использовать в нашем проекте, мы поздно вечером вернулись на базу.

Этот вечер на карельской земле тоже запомнился теплотой общения и новыми знакомствами. Пока мы грелись в баньке, заранее растопленной хозяйкой гостевого домика, опять в нашу «берлогу» нагрянули друзья: супруги Осиевы с Дмитрием и Татьяной Степановыми (кстати, Татьяна Васильевна является главой администрации Видлицкого сельского поселения, где уже несколько лет работают карельские поисковики, и дружба между ними скреплена годами совместной работы). Оказывается, в эти дни Александр и Марина Осиевы занимались в районе Олонца и Видлицы важным делом: объезжали и уточняли состояние воинских захоронений, которые должны были попасть в программу федерального правительства по их реконструкции. Они привезли с собой шикарный плов, который был умят без остатка за этим щедрым столом в домике на берегу реки Олонка.

Вернувшись из Карелии, я увидел в электронной почте присланные Карлом-Фредриком Геустом копии архивных документов, которые хранятся в Национальном архиве в Хельсинки (Финляндия). Я говорил ранее, что наша дружба и совместная работа с финским историком авиации Карлом Геустом длится уже больше десятилетия. Так вот, еще до отъезда в эту экспедицию, узнав, что летчик и стрелок самолета попали в плен к финнам, я написал Карлу письмо с просьбой поискать в архиве документы, связанные с этим экипажем.

Карл Геуст ответил мне, что смог найти в архиве протоколы допроса летчика Перцева и воздушного стрелка Герасименко. Они хранятся в фонде Т19281/69. Их перевод мы публикуем чуть ниже. А сейчас приведем документы, найденные в Центральном архиве Министерства обороны РФ.

Из журнала боевых действий 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка за 5 июля 1942 года.

«Боевой приказ Командующего ВВС 7-й Отдельной армии № 011 от 04.07.42г.: Двумя девятками под прикрытием 415 и 524 ИАП уничтожить матчасть са-



молетов и личный состав на аэродроме Нурмалица. Первый удар 16.00 девяткой из которой 6 самолетов с бреющего полета фосфором сжечь матчасть самолетов противника. Второй удар 16.50 одним звеном по аэродрому и двумя звеньями по городку Нурмалица. Встреча с истребителями первой группы аэродром Новинка 15.30, второй группе аэродром Яровщина в 16.25. Фотографировать передний край обороны противника на участке Шакшозеро – Булаевская. Напряжение на удар 20 самолето-вылетов, на фотографирование 2 самолета.

1 АЭ 16.54 на высоте 2400 м в составе 6 самолетов бомбардировала городок на аэродроме Нурмалицы. Фотоконтролем установлено – прямых попаданий по городку нет. Бомбы упали с недолетом с восточной стороны и севернее городка. Сгоревших домов нет.

2 АЭ 16.50 на высоте 2220 м звеном бомбардировали западную окраину аэродрома. Фотоконтролем установлено – серия бомб упала 150-200 м от окраины аэродрома на запад.

Двумя самолетами в 16.10 с высоты 20 метров фосфором сжигали и обстрелом из пулеметов уничтожали матчасть самолетов на западной окраине аэродрома. Фотоконтролем установлено – зажигательная смесь фосфора вылита по западной опушке леса (окраина аэродрома). Разведчиком наблюдался один очаг пожара в западной стороне аэродрома.

Одним самолетом в 10.50 – 10.58 с высоты 2800 м фотографировал передний край обороны противника на участке Шакшозеро – Булаевская. Заснято два маршрута, задание выполнено.

3 АЭ одним экипажем на Пе-2 в 7.50 на высоте 4000 м фотографировал аэродром Нурмалица. Задание выполнено.

Одним самолетом в 10.38 – 10.50 с высоты 3500 м фотографировали передний край обороны противника на участке Булаевская – Раб.поселок. Задание не выполнено, вследствие атаки 2-х истребителей противника, типа Ме-109.

В 16.00 с высоты 2700 м бомбардировали летное поле аэродрома Нурмалица. Фотоконтролем установлено – бомбы упали по летному полю. Задание выполнено.

Двумя самолетами в 16.05 на высоте 25 метров фосфором с ЗАБ-250 сжигали матчасть самолетов на северной окраине аэродрома. Фотоконтролем установлено – уничтожено звено до 5 самолетов противника. На взлете обстрелян из пулеметов разведчик противника Фокер С-10.

Двумя самолетами в 16.34 и 16.55 с высоты 4000 м фотографировали результаты сжигания матчасти самолетов и городка Нурмалицы. Задание выполнено.

Потери:

На аэродроме Нурмалицы пулеметным огнем сбит самолет Пе-2. Экипаж летчик младший лейтенант Перцев, стрелок-бомбардир младший лейтенант Салтыков, стрелок-радист старшина Герасименко погибли. Самолет упал 5 км южнее рыбной избы (12 км юго-западнее Олонца).

Сбит истребителями противника экипаж: летчик младший лейтенант Любчик, стрелок-бомбардир Пустовойт, стрелок-радист старший сержант Ложкин А.А. – погибли. Самолет упал в районе озера Об-озеро.

Обстреляны ЗА в районе цели и из Олонца. Атакуются истребителями противника 2-мя Ме-109 и 3-мя «Брюстер».

Всего за день произведено 22 самолето-вылета».



Поисковики поднимают остатки центроплана самолета Пе-2

А вот теперь приведем финские документы. Сделать их дословный перевод нам помог поисковик из Санкт-Петербурга, руководитель поискового отряда «Карельский вал» Вячеслав Геннадьевич Скоков.

«9 июля 1942 года утром примерно в 400 метрах на юго-восток от развилки дорог, что на южной стороне болота Лыкова (Lykovonsuo), были взяты в плен 2 вражеских летчика, которые при последующем допросе рассказали следующее.

1. Младший лейтенант Перцев Николай Федорович, родился 2 января 1918 года в Задонске Орловской области, русский, образование 7 классов, иностранных языков не знает, гражданская профессия – токарь по металлу.

Пленный в 1939-1940 годах получил образование летчика на полугодовых курсах в Воронежской летной школе, откуда выпустился осенью 1940 года. После этого работал 23 месяца почтовым летчиком на самолете У-2 в Московской обл. Когда началась война пленный продолжал работать на той же должности до апреля 1942 года, когда он получил отпуск, и после него 1 или 2 мая 1942 года поступил на военную службу на аэродром Девятины восточнее Вытегры.

По сведениям пленного, на аэродроме Девятины базировалось некоторое отдельное подразделение, подчиненное 4 авиаполку, в него входит 7 самолетов Пе-2 и 20-25 летчиков. Летное поле расположено в 600 метрах на северо-запад от деревни Девятины, имеет в длину 1100 метров. Командир расположенного в Девятины подразделения – майор Новиков. Еще из личного состава: капитан Морозов, капитан Тузов, капитан Серов, капитан Афонин, младший лейтенант Пушкин, младший лейтенант Горбанев, младший лейтенант Малышев.

5 июля в 15.10 из Девятины вылетело 7 самолетов Пе-2 на бомбардировку аэродрома в Нурмолицах. На самолете пленного не было фугасных или зажигательных бомб, а было 2 емкости по 250 литров для жидкости на основе нефти, которую нужно было вылить на поле в Нурмолицах. По словам пленного, на емкостях надо было открыть краны, а в жидкость было добавлено какое-то соединение фосфора, так что она быстро вспыхивала на воздухе. Когда емкости были опустошены с высоты 30-50 метров, самолет при наборе высоты получил попадания из зенитного пулемета (приписка от руки сбоку, часть текста срезана: «...2 зенитно-пулеметный взвод, пулеметы Браунинг...»), в результате чего штурман младший лейтенант Салтыков был тяжело ранен, а самолет так значительно поврежден, что пришлось совершить вынужденную посадку на Охтойнниemi.

Летчик (рассказчик) и стрелок (старшина Герасименко) оказались практически без повреждений и убежали в лес после того, как убедились сначала, что Салтыков мертв и забрали его документы.

(Примечание допрашивающего: ...так как Салтыкова нашли мертвым с забинтованными глазами и дыркой во лбу примерно в 300 метрах от самолета).

После этого выжившие пошли пешком через лес по северо-восточной и восточной стороне Обжи до того места, где их задержали, когда их выдал разведанный ими костер.

Прочие сведения:

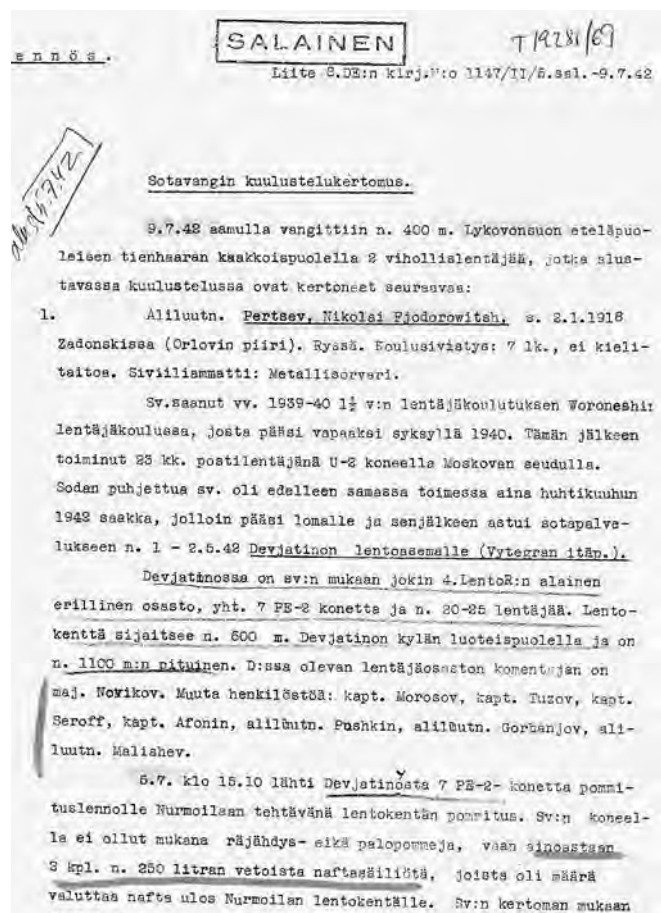
Командир 4 авиаполка полковник Добиш (Добыш Федор Иванович – командир 4 гв.БАП. – Авт). В деревне Новинка аэродром непосредственно на северной стороне деревни.

2. Старшина Герасименко Василий Григорьевич, родился 29 декабря 1913 года в д. Блистовичи Киевской области, украинец. Гражданская профессия – крестьянин, рабочий совхоза. Был на срочной службе в 1936 году, после этого полтора года помощником по летному полю в Смоленске. Призван в июле 1941 года на службу в 31-й авиаполк в Смоленск, откуда в сентябре 1941 года 18 самолетов было переброшено в Девятины, очевидно, в 4-й авиаполк. В мае 12 самолетов из Девятины перевели на аэродром Шугозеро. В Девятины сейчас 5-6 самолетов, некоторые из них неисправны. Все самолеты типа Пе-2. Истребителей в Девятинах нет, но пленный видел их на аэродроме в Новинка.

В остальном сведения пленного совпадают со сведениями младшего лейтенанта Перцева.

Допрос провел начальник II отдела штаба 8 дивизии лейтенант Эрнст Палмен.

Копия верна: (неясно) Сеппянен».



Протокол допроса Н. Перцева и В. Герасименко



Поисковики на месте падения самолета Пе-2. Август, 2020

Из протокола допроса летчика и воздушного стрелка-радиста самолета нам стало известно, что штурман самолета Георгий Салтыков был смертельно ранен при попадании в самолет зенитного снаряда, и после того, как экипаж совершил вынужденную посадку на болото, он был уже мертв.

Смутила приписка, сделанная в протоколе: «Вопрос, так как Салтыкова нашли мертвым с забинтованными глазами и дыркой во лбу примерно в 300 метрах от самолета...».

Причем в протоколе точный ответ на этот вопрос не был зафиксирован. Но как понял Вячеслав Скоков, переводя текст, финские солдаты, когда были на месте катастрофы, нашли тело штурмана недалеко от самолета, застреленным, а летчик говорил, что оставили его мертвым в самолете.

Выходило, что после вынужденной посадки тяжело раненый штурман Салтыков был еще жив и, возможно, сам застрелился или попросил об этом своих однополчан, осознавая, что с такими тяжелыми ранениями ему не выйти с территории противника (были перебинтованы глаза, возможно ему оказывали первую медицинскую помощь, и ранение полностью лишило его зрения). Напомним: самолет совершил вынужденную посадку в 40 км от линии фронта, это если передвигаться по тылам противника вдоль Ладожского озера по берегу. Из протокола допроса мы узнали, что летчики попали в плен, не дойдя до линии фронта километров 15, а также что тело погибшего штурмана самолета Георгия Салтыкова было оставлено выжившими членами экипажа

в 300 метрах от самолета. Но неизвестно, в каком направлении Перцев и Герасименко оттащили раненого штурмана. На мой вопрос, как поступали финские военнослужащие с трупами погибших советских воинов, Карл-Фредрик Геуст, основываясь на опыте работы с различными архивными финскими документами, ответил, что в большинстве случаев хоронили прямо на месте нахождения.

Можно сделать вывод, что в районе болота на берегу Ладожского озера так и остается лежать тело Георгия Салтыкова, и найти его поисковикам вряд ли удастся, так как нет даже приблизительной привязки к местности для направления поиска.

Как мы говорили выше, в марте мы смогли забрать в Казань лишь небольшие фрагменты самолета, которые вынесли на себе с помощью карельских друзей-поисковиков. Но на месте вынужденной посадки самолета оставалась хорошо сохранившаяся часть правого крыла. Поэтому в начале августа 2020-го, возвращаясь из экспедиции в Мурманскую область (с 20 по 30 июля, озеро Среднее Ваенгское), мы заехали в Карелию.

В работах принимали участие татарстанские поисковики: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Николай Иванов, Андрей Поляков, Андрей Артемьев, Владимир Чуприн, чета Котенковых – Владимир и Милеуша, их сыновья Артур и Глеб, также боец поискового отряда «Татнефть-Поиск» Юлия Заворина, которая живет в Таганроге, и Кирилл Лебедев из питерского отряда «Рубин». По «старой традиции», еще в дороге созвонились с хозяйкой гостевого до-

мика, где ночевали в марте, и напросились на постой на пару дней. На этот раз к работе мы были более подготовлены – в арсенале имелся гусеничный вездеход «Арго» с прицепом.

Как мы выше писали о предыдущей мартовской поездке, идти до места вынужденной посадки самолета от проезжей дороги около трех километров пешком, обходя заболоченные участки и завалы на делянках. А навигатор показывал, что нужная нам точка находится всего в полутора километрах по прямой. Выдвинувшись по известной нам тракторной дороге и дойдя до первой просеки, идущей в нужном нам направлении, свернули. Оказалось, так мы действительно серьезно срезаем путь к самолету, ведь просека хорошо пропилена лесниками, а от того места, где она выходит на заросшее небольшими кустами болото, остается всего метров 600. Так мы добрались к обломкам «пешки».

На этот раз технология подъема крыла и его водружения на прицеп была отработана. Очистив внутреннее пространство от мха и корней, мы довольно-таки легко подняли на руках фрагмент крыла и погрузили его стоймя на прицеп. По бокам соорудили устойчивую оснастку (из ранее использованных лаг) и затянули крыло стяжками и веревками. Пока одни занимались стропильными работами, другие решили побегать поблизости с металлоискателем в надежде найти место, где было оставлено тело штурмана. Но, к сожалению, безрезультатно. Дальше началось самое «увлекательное» – вывоз крыла к дороге. Местность, по которой нам приходилось передвигаться, была непростой: то болото, то сухие гряды, поросшие небольшими деревьями и кустарником. Эти 600 метров до просеки стали непростыми. Вездеход спокойно тянул прицеп с закрепленным на нем крылом от самолета. Трудности начинались там, где вездеходу приходилось объезжать пни, оставленные после себя лесорубами, – приходилось их подпиливать до основания, если разворот вездехода

не мог повторить прицеп. И вторая сложность возникла, когда высота закрепленного крыла на прицепе не позволяла пройти под кронами деревьев. Но, преодолев все трудности, спустя несколько часов мы выбрались к дороге, где припарковали автомобили. Еще несколько часов ушли на перегрузку крыла на лодочный прицеп, приспособленный нами для перевозки крупногабаритных грузов. К вечеру мы были в гостевом домике. Следующее утро ушло на погрузку всего остального имущества в прицепы и машины. Завершив сборы, мы тронулись в путь домой.

Что ж теперь настал черед рассказать подробнее о судьбах экипажа этого самолета.

• Летчик гвардии младший лейтенант Николай Федорович ПЕРЦЕВ родился 2 (8) января 1918 года



в селе Болховское Задонского уезда Воронежской губернии (в годы войны – Орловская обл., в настоящее время – Липецкая). Там же проживала его мать Анна Ивановна Перцева. До поступления на военную службу жил в г. Воронеж. 30 сентября 1939 года призван в РККА Ворошиловским РВК города Воронежа.

После окончания в 1940 году военной авиационной школы в звании старшины был направлен на должность летчика в состав 31-го скоростного бомбардировочного авиаполка. В декабре 1941 года, после присвоения 31-му СБАП звания гвардейского (полк был переименован в 4-й гвардейский бомбардировочный авиаполк), командованием полка за 33 успешных боевых вылета на самолете Пе-2 был представлен к награде, и приказом от 6 июня 1942 года был награжден орденом Красного Знамени. В это же время Николаю Федоровичу присваивают первичное офицерское звание младшего лейтенанта.

После возвращения из плена и прохождения специальной проверки Н.Ф. Перцев направлен в состав 9-го запасного авиаполка (8-я ЗАБр, г. Казань), где после переподготовки и восстановления летных навыков направляется в состав 581-го бомбардировочного авиаполка (83-я БАД 10-й ВА 2-го Дальневосточного фронта), с которым принимал участие в боях советско-японской войны с 9 августа по 3 сентября 1945 года. После войны проходил службу в строевых частях ВВС СССР.

Награжден медалями «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и «За победу над Японией» (1945 г.), «За боевые заслуги» (1950 г.), орденом Отечественной войны II степени (1985 г.).

Уволен из рядов Вооруженных сил СССР 16 октября 1950 года в звании старшего лейтенанта.

Swedish Red Cross
Sv. järj. leiri N:o _____
Päivämäärä _____
Vangin N:o _____

SOTAVANKIKORTTI.

1. Suku- ja etunimi Перцев Николай Федорович

2. Syntymäaika ja -paikka 1918 Задонск Воронежской губ.

3. Vanhempien nimet, äidin tyttönimi äiti: Anna Ivanovna, o.s. ?

4. Kenelle ja mihin ilmoitettava tapaturmasta t. m. s. äidille (Vorošilovskan kts. a. Zvonovien kts. Zvonovien kts.)

5. Siviiliammatti mielinen

6. Kansallisuus suomal.

7. Tuntolevyn N:o ei ole

8. Sotilasarvo aliluutnantti

9. Joukko-osasto (div. rykm. kompp.) 833 B. 4

10. Vangitsemisaika ja -paikka 9.7.42. Lyskovan suo

11. Vankilaantuloaika 14.2.42

12. Vanki lähetetty edelleen (milloin ja minne) _____

Карточка Красного Креста военнопленного Н.Ф. Перцева



• Штурман гв. младший лейтенант Георгий Яковлевич САЛТЫКОВ родился 28 октября 1916 года в



селе Покровское Рязанского уезда Рязанской губернии (в годы войны – Ухоловский район Рязанской обл.). Там же проживала его супруга Салтыкова Александра Ивановна. В 1932 году окончил 5 классов неполной средней школы. В 1935 году окончил три курса педагогического техникума в г. Сапожок Рязанской области. Поступил на службу в РККА 20 ноября 1939 года. После окончания Харьковского военного авиационного училища в звании младшего лейтенанта направлен (28 ноября 1940 года) на должность стрелка-бомбардира в состав 125-го скоростного бомбардировочного авиаполка 13-й бомбардировочной авиадивизии ВВС Западного Особого военного округа, где и встретил начало Великой Отечественной войны. После первых боев в небе Белоруссии и больших потерь самолетов СБ полк был направлен на переучивание на самолет Пе-2 в город Казань на базе 9-го запасного авиаполка. В сентябре 1941 года после обучения и получения новой материальной части полк убыл на Ленинградский фронт. В течение 128 дней боев полк потерял 60% летного состава и 22 самолета. В январе 1942 года 125-й ББАП убывает из-под Ленинграда для переучивания на бомбардировщики В-25. В это время младший лейтенант Г.Я. Салтыков был переведен в состав 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка.

• Воздушный стрелок-радист Василий Яковлевич ГЕРАСИМЕНКО родился 29 декабря 1913 года в селе Мигалки Киевского уезда Киевской губернии (во время войны – Бородянский район Киевской обл.). До призыва в Красную Армию в 1937 году работал в колхозе. После прохождения обучения в школе младших авиационных специалистов был направлен в 31-й скоростной бомбардировочный авиаполк, дислоцировавшийся в городе Смоленске. Участник советско-финской войны с 30 ноября 1939 года по 13 марта 1940 года. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 апреля 1940 года младший командир 31-го СБАП ВВС Северо-Западного фронта В.Я. Герасименко был награжден медалью «За отвагу».



После боевых действий полк был переброшен в г. Митава (ныне Елгава, Латвия) и вошел в состав 6-й САД. Участник боев Великой Отечественной войны с первых дней. В это время полк наносил бомбоштурмовые удары по войскам противника в Восточной Пруссии и Прибалтике. За отличие в боях Указом Президиума ВС СССР от 25 июля 1941 года старшина Василий Герасименко награжден орденом Красной Звезды. В годы войны его жена, Пелагея Федоровна, проживала по адресу: Татарская АССР, г. Набережные Челны, ул. Центральная, д. 71.

После возвращения из плена и прохождения специальной проверки продолжил службу. После окончания войны был демобилизован. В 1985 году награжден орденом Отечественной войны II степени.

Вот, кажется, и все. Больше нечего добавить о жизни и судьбе Василия Яковлевича. Но, занимаясь подготовкой к изданию данной главы, неожиданно в Интернете нашел статью в вологодской газете «Красный Север» от 29 июня 2016 года, в которой идет речь о том, что в селе Борисово-Судское Бабаевского района на одном из домов жители села установили мемориальную доску, посвященную тому, что в период 1941–1942 годов в их селе базировался 4-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк.

В годы войны полк действительно базировался на аэродромах Тихвинского аэроузла, в который входили аэродромы: Кайвакса, Сарожа, Паголда, Залющик, Шугозеро, Девятины, Борисово-Судское. Главным инициатором данного мероприятия стал житель села Валентин Николаевич Петровых, уже много лет занимающийся историей этого полка. В годы войны еще мальчишкой запомнил он, как в их селе размещались летчики. Вот как Валентин Петровых рассказывал об этом в газете «Красный Север».

«Осенью 1941 года мне было шесть с половиной лет, – вспоминает вологжанин. – Немцы тогда захватили почти всю Ленинградскую область и на какое-то время даже овладели Тихвином, а наступающие с севера финские войска достигли Ошты. Борисово-Судское, являвшееся в ту пору райцентром, оказалось фактически в прифронтовой полосе.

Тогда я, конечно, мало что понимал, и о положении на фронтах имел лишь самое смутное представление. Но отчетливо помню, что село заполнили военные всех родов войск, многие из которых квартировали в домах. Были среди них и летчики – их военный аэродром находился в двух километрах от Борисова-Судского, а штаб и казарма разместились непосредственно в селе, в большом одноэтажном доме.

Именно в это время у Вали Петровых умер отец, и, видимо, маленький мальчик стал подсознательно тянуться к другим мужчинам. Прежде всего к летчикам, став для них своеобразным сыном полка.

– Особенно я сдружился с Васей Герасименко, – продолжает свой рассказ Валентин Николаевич. – Это был молодой улыбчивый парень. Он нам с сестрой, а она на три года младше меня, разные вкус-

ности из летной столовой приносил – шоколад и печенье. А тут еще зима, особо не погуляешь. И я на правах знакомого стал к нему в казарму приходить. Часовые меня уже знали, пропускали всегда. Прихожу, а там кто наган разбирает и чистит, кто письмо родным пишет, а кто дурачится. Среди летчиков ведь очень много молодых было, так как «стариков» в первые же недели войны выбили. Брал меня Герасименко с собой и в кино. В общем, относился ко мне как к родному.

Все его звали просто – Вася да Вася. Это я уже только спустя много лет узнал, что стрелок-радист старшина Василий Яковлевич Герасименко был настоящим героем. Свой первый боевой орден Красной Звезды за три сбитых фашистских самолета он получил едва ли не через месяц после начала войны – а тогда это большой редкостью было. Так что в Борисово-Судское, куда полк, точнее, одну из двух его эскадрилий, передислоцировали глубокой осенью, Герасименко приехал уже орденоносцем.

Наша дружба с ним продолжалась около полугода. Кстати, за это время я не помню, чтобы немцы хотя бы раз бомбили наше село. Наверное, их самолеты были больше нацелены на Бабаево, через которое проходила железная дорога. Ну а летом 1942-го Василий Герасименко не вернулся из очередного боевого вылета. Вскоре полк перевели западнее, в район освобожденного Тихвина. Где-то до октября в нашем доме жил воентехник, отвечавший за передислокацию материальной части, но затем уехал и он.

Уже после войны эта история получила неожиданное продолжение. Василий Герасименко, которого все считали погибшим, прислал в Борисово-Судское письмо. Рассказал, что во время своего последнего вылета сумел спастись из подбитого и горящего самолета, но попал в плен. В 1945-м возвратился на родину. Правда контакты с бывшими советскими военнопленными, пусть даже ордено-

носцами, тогда не поощрялись, и переписка быстро заглохла...»

Благодаря нашему товарищу, руководителю ВОО «Вологодский поисковый отряд» Ивану Александровичу Дьякову, нам удалось связаться с Валентином Николаевичем Петровых. Сначала мы поговорили по телефону, а затем стали переписываться по электронной почте. Валентин Александрович живо откликнулся на нашу просьбу и прислал некоторые свои воспоминания об интересующем нас периоде.

«8 ноября 1941 года немецкие войска захватили Тихвин, но это был их последний успех на данном направлении. Немецким войскам, овладевшим Тихвином, пришлось перейти к обороне. Советское командование готовило наступательную операцию по освобождению Тихвина. Для авиационной поддержки этой операции было принято решение о строительстве аэродрома около села Борисово-Судское. Началось строительство 16 ноября 1941 года, и вела его рота капитана Балашова Бориса Степановича из 20-го отдельного инженерно-аэродромного батальона. Вот как оценивается значение сдачи в срок объекта «Борисово» (выдержка из наградного листа Балашова Б.С.):

«...и Борисово-Судском районе объект «Борисово» закончен в минимально-короткий срок, несмотря на зимние условия, с 16.11. по 31.12.41г. Своевременное выполнение работ по объекту «Борисово» дало возможность нашей авиации громить противника на Тихвинском направлении. Указанный объект и в настоящее время эксплуатируется нашей авиацией. Работы по объекту «Борисово» подразделением выполнены на отлично. За образцовые работы, за настойчивость в выполнении работ по объекту «Борисово» командир подразделения капитан Балашов и часть состава подразделения получили благодарность от начальника 4 РАБ подполковника Мазура (приказ по 4 РАБ от 26.12.41г. за № 0521)».

12 декабря 1941 года 4 ГПБАП в составе 6-ти Пе-2 и 1 СБ перебазировался на аэродром «Борисово-Судский» в Вологодской области. Летный состав полка разместился в центре села, в доме №11 по улице 1-я Советская. Дом был построен в 1935 году, одноэтажный, деревянный и состоял из двух домов с одним коридором под общей крышей. В одной половине, с окнами на наш дом, жили летчики. В другой был штаб, и у входа дома всегда стоял часовой.

Я познакомился с летчиками в декабре 1941 года, а с Васей Герасименко мы подружились. Летчики стали жить в соседнем доме после перебазирования на аэродром «Борисово-Судское», а за день до этого события мы похоронили моего отца. Пока отец был жив, я оставался днем присматривать за ним, он болел и уже не вставал. А мама утром отвозила мою сестру на санках в детсад и шла на работу. Когда отца не стало, весь день меня можно было видеть на улице. Если бы мама сразу же устроила меня в детсад, то такое знакомство с летчиками могло и не



Петровых Валентин Николаевич



состояться. После знакомства с Васей часовые меня пропускали к летчикам свободно. Иногда Вася спал после возвращения с боевого задания, а я садился у его кровати и ждал, когда он проснется. Сидел и наблюдал за занятиями других летчиков: один подшивал подворотничок, другой разбирал пистолет, кто-то писал письмо. Однажды был такой случай: сидел я у летчиков, да и засиделся до темноты. А мама, взяв сестру в детсаде, пришла с работы. Она знала, что я у летчиков и пошла за мной. Но оказалось не так просто меня вызвать, часовой маму не может пропустить в дом, и никто не приходит, чтобы попросить меня вызвать. А на улице темно, «светомаскировка», и мороз, и мама ходила в ожидании прихода военного, который помог меня вызвать. Летчики потом шутили и посмеивались при очередном моем посещении. Вася иногда приходил к нам, и мы с ним топили печку (плиту), пекли картошку и лук. Столовая, в которой кормили летчиков, находилась на улице 1-я Советская в двухэтажном доме, через два дома от их казармы. К сожалению, ни наш дом, ни дом летчиков, ни дом-столовая не сохранились. Зимой погода часто была не годной для полетов, и у летчиков было свободное время, но пойти можно было только в кино. Весной меня определили в детсад и встречи с Васей стали более редкими. В один из летних дней я узнал, что самолет Васи не вернулся с боевого задания и сказали, что экипаж погиб. Война продолжалась, и мы теряли родственников, соседей, знакомых, горевали и плакали.

Весной и летом 1942 года 4 ГПБАП ведет боевые действия в районе р. Свирь, разведку и бомбит укрепления противника. В июле в районе Олонца и озера Обозеро полк потерял два Пе-2 от огня зенитной артиллерии противника. В составе одного из экипажей был и мой знакомый, Вася Герасименко. До окончания войны мы считали его погибшим, но он был в плену и в 1945 году прислал весточку.

О Васе я практически ничего не знал, возможно он что-то и рассказывал о себе, а я забыл. Да и о бомбардировочном полку я ничего не знал.

Кончилась война, и однажды почтальон принес нам письмо, треугольник, без марок и штампов, адрес написан карандашом. Это было письмо от Васи Герасименко. Письмо отправил, когда их железнодорожный состав с теплушками шел через станцию Бабаево из Ленинграда на Урал. Письмо было коротким, он сообщил, что был в плену и куда его везут. Так я узнал, что Вася жив.

Шли годы, а желание узнать о судьбе Василия часто являлось мне, но не было для этого времени. А с выходом на пенсию, воспоминания о военных годах встали почему-то на первое место среди других. Читал много книг о войне, в основном воспоминаний, в том числе летчиков участников войны. Где-то в глубине сознания теплилась небольшая надежда встретить что-то о летчиках полка, базирующегося в 1941–1942 годах в 2-х километрах от Борисово-Судского... Вот так я стал заниматься историей этого



Артур и Владимир Котенковы

полка... И чем дальше углублялся в поиск материала о 4-гв. БАП, тем больше осознавал какой же героический полк базировался вблизи Борисово-Судского...»

Читая эти строки, мы видим образ воздушного стрелка-радиста Василия Герасименко, воссозданный из воспоминаний человека, знавшего его лично и вспоминавшего о нем с теплотой более 70 лет. Не героический стрелок-радист Герасименко предстает перед нами в скупых строках архивных документов, а молодой веселый парень в глазах очевидца военных лет.

Кроме этого, изучая историю 4-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка, нам самим удалось накопить значительный объем информации, документов и фотографий того далекого времени. Благодаря Олегу Евгеньевичу Спичкину – внуку летчика этого полка Трубицына Ивана Иосифовича (с историей этого самолета и экипаже вы ознакомились чуть позже), удалось найти военные фотографии летчика Николая Перцева и стрелка-радиста Василия Герасименко.

Пе-2 в районе Павкуля Ломоносовского района Ленинградской области

В марте 2020 года стало известно, что под Санкт-Петербургом, в районе бывшей деревни Павкуля в Ломоносовском районе Ленинградской области, найдено место падения самолета Пе-2. С помощью наших друзей Сергея Каткова (г. Москва) и Андрея Хитущенко (г. Санкт-Петербург) удалось установить связь с поисковиками, которые занимались подъемом обломков этого самолета. Оказалось, что там работала сводная группа поисковиков из Санкт-Петербурга (отряд «им. Е.Ковалева») и Старорусского района Новгородской области. Мы связались с ребятами и рассказали о проекте по восстановлению самолета Пе-2 в Казани. После этого они передали нам часть поднятых фрагментов для нашего проекта. В доставке этих бесценных реликвий принял участие Андрей Хитущенко, за что от поисковиков Татарстана ему искренняя благодарность.

Но давайте начнем с начала, с момента обнаружения места гибели самолета. На страничке «ВКонтакте» Павла Германа (г. Старая Русса) появились фотографии подъема обломков самолета, а также просьба помочь установить судьбу экипажа этого самолета по найденному номеру одного из моторов. Номер читался следующим образом – 24-1748.

Проверив базу данных по номерам самолетов и моторов, потерянных в годы войны, собранную на основании архивных документов, тотчас нашли данные, что этот мотор был установлен на самолете Пе-2 (заводской номер 20/131, второй мотор М-105ра № к24-1716) из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА.

Данный самолет значился не вернувшимся с боевого задания 30 сентября 1943 года по нанесению бомбоудара по дальнобойной артиллерии противника, которая находилась в районе Вороньей Горы (район города Красное Село). Экипаж самолета состоял из летчика, командира АЭ гвардии майора Гречишкина Василия Николаевича, штурмана АЭ гвардии капитана Перегудова Алексея Ивановича и воздушного стрелка-радиста гвардии старшины Марченко Ивана Федоровича.

Это было сенсационное открытие! Все, кто хоть бы чуточку за-



Павел Герман



Номер мотора

нимался изучением истории ВВС Красной Армии в боях под Ленинградом, слышал об этом экипаже. По архивным документам и послевоенным мемуарным публикациям можно было узнать, что этот экипаж, подбитый зенитным огнем, направил свой горящий самолет на немецкую зенитную батарею! После совершения этого подвига все члены экипажа 2 октября 1943 года были представлены командованием к присвоению высокого звания Героя Советского Союза. И действительно 4 февраля 1944 года майору Гречишкину и капитану Перегудову было присвоено это высокое звание – посмертно. Фамилия стрелка-радиста Ивана Марченко в этом приказе отсутствовала. И только 24 февраля 1944 года его наградили орденом Отечественной войны I степени. Причем в документе не говорилось, что он награждается посмертно.

История награждения Ивана Марченко тоже неоднозначна, так как наградной лист на представление к званию Героя Советского Союза был утвержден всеми вышестоящими штабами: 3 октября 1943 г. – командиром 276-й БАД генерал-майором Александром Петровичем Андреевым, 20 октября 1943 г. – командующим 13-й воздушной армии генерал-лейтенантом Степаном Дмитриевичем Рыбальченко и 20 октября 1943 г. – командующим войсками Ленинградского фронта генерал-полковником Леонидом Александровичем Говоровым.

Что ж, может быть к февралю 1944 года в вышестоящих штабах появилась какая-то дополнительная информация? И ведь действительно оказалось, что воздушный стрелок-радист гвардии старшина Марченко выжил! Но так как самолет был сбит над территорией противника, он попал в плен. Скорее всего, именно это обстоятельство повлияло на то, что он не получил высокого звания Героя. Возможно, к этому времени нашей разведке уже было известно, что он находится в плену.

А в документах 1943 года потеря данного экипажа описывалась следующим образом.

В списках безвозвратных потерь 276-й БАД было записано: «30 сентября 1943 года не вернулся с боевого задания из района Владимирская Ленинградской области. Самолет сбит ЗА противника, упал на зенитную батарею, взорвался, сгорел...».



В акте расследования данной потери говорилось: «30 сентября 1943 года в момент ввода в пикирование самолет гвардии майора Гречишкина был подбит огнем ЗА в правый мотор, который загорелся. Экипаж понимая свое положение, принял героическое решение – горящим самолетом таранить арт. батарею противника, что им было проделано.

Боевой порядок полета – строй пятерки клином, под прикрытием 2-х пар истребителей сопровождения по бокам и одной парой сзади на дистанции 150-200 метров. После того как ведущий был сбит, команду принял заместитель гвардии старший лейтенант Бачурин...».

В документах от 2 октября 1943 года к представлению экипажа самолета к званию Героя Советского Союза было записано: «30 сентября 1943 года гвардии майор Гречишкин, выполняя задачу по уничтожению дальнбойной артиллерии противника, обстреливающей г. Ленинград в районе Павкуля, был встречен сильным огнем ЗА противника. Несмотря на это, он смело вел группу на цель, подав команду летчикам о переходе в пикирование. В этот момент самолет майора Гречишкина прямым попаданием в мотор, был подожжен. Воспитанный в духе преданности своей Родине, гвардии майор Гречишкин, предпочитая героическую смерть позорному плену, направил горящий самолет на артбатарею противника, доказав этим свою безмерную любовь и преданность нашей Великой Родине».

Уже после войны в военной и мемуарной литературе появились следующие публикации, которые описывали этот героический поступок.

Вот как писал Иван Григорьевич Иноземцев в книге «Под крылом Ленинград».

«На следующий день при подавлении батареи на железнодорожных платформах бессмертный подвиг совершил экипаж 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка в составе командира эскадрильи майора В. Н. Гречишкина, штурмана капитана А. И. Перегудова и стрелка-радиста сержанта (правильно старшина. – Авт.) И. Ф. Марченко. Их самолет во время пикирования на батарею был подбит зенитным снарядом, и тогда коммунист Гречишкин направил горящую машину на орудия врага. Майор В. Н. Гречишкин и капитан А. И. Перегудов отдали жизнь за город Ленина. Стрелок-радист у самой земли выбросился из кабины, и он остался жив. Марченко прошел многие лагеря для военнопленных и лишь после войны вернулся в Ленинград. Василию Николаевичу Гречишкину и Алексею Ивановичу Перегудову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Иван Федорович Марченко был награжден орденом Отечественной войны I степени.

На митинге, состоявшемся в полку, летчики поклялись отомстить врагу за гибель боевых товарищей. С. Н. Глинский на фюзеляже своего бомбардировщика написал: «За гвардии майора Гречишкина».

В книге Тимура Вячеславовича Бортаковского «Остаться в живых! Неизвестные страницы Великой Отечественной» читаем следующие.

«Стрелка-радиста с перебитыми ногами подобрал немцы и отправили в лагерь для военнопленных, из которого Ивана Федоровича освободили только в конце войны. За свой последний вылет старшина Марченко И. Ф. награжден орденом Отечественной войны I-й степени».

Но самыми интересными воспоминаниями поделился бывший штурман самолета 34-го гвардей-



Поисковики на месте падения самолета Пе-2



Штурман Перегудов А.И. (слева) и летчик Гречишкин В.Н.

ского БАП Владимир Тимофеевич Анисимов. В двух книгах «Штурман пикирующего бомбардировщика» и «Судьба пикирующего бомбардировщика», а также в интервью питерским историкам авиации Олегу Корытову и Константину Чиркину автор рассказывает не только о самом подвиге экипажа, но и о могиле штурмана Алексея Перегудова. Начнем с интервью.

«— Меня просили задать Вам вопрос: что Вам известно о похоронах Перегудова и Гречишкина немцами, у памятника «Павлу I»?

— Я в своей книге рассказал это. Когда я пришел в полк, то мне стало известно, как этот подвиг был совершен. О том, как самолеты нашей эскадрильи разбомбили батарею дальнобойной артиллерии...

...Когда кончилась война, и мы опять попали на аэродром в Сиверской. После войны слух прошел, что кто-то встретил Гречишкина в поезде. Тогда некоторые возвращались из плена. И в полку появился слух о том, что Гречишкин не погиб, а выпрыгнул, и его немцы в плен взяли...

Заместитель Гречишкина Шелудков, который принял командование, описал в книге, как они погибли.

Я про то, что немцы их похоронили достоверно не знаю... Но года три или четыре тому назад, мы вместе с вдовой командира дивизии проезжали мимо дворца.

Во время войны она работала в секретном отделе штаба дивизии. Очень симпатичная женщина была. После войны она вышла замуж за командира дивизии. Недавно умерла, буквально в прошлом году. Так вот, она рассказала о том, что, когда осматривала памятник «Павлу I» и увидела могилу, и на ней написано было «Peregudow».



Шелудков Илья

Ну что добавить... Перегудов Валера, сын Героя, у нас в Гатчине живет, преподает физкультуру...»

А теперь дадим выдержки из книги В.Т. Анисимова «Судьба пикирующего бомбардировщика». Цитирование из книги будет большим, но оно очень важно, так как Владимир Тимофеевич описывает не только героический подвиг экипажа, но и рассказывает о самих героях, их характерах и отношении к ним личного состава полка. Следует отметить, что автор книги В.Т. Анисимов лично членов экипажа самолета не знал, так как прибыл в полк спустя пять месяцев после их гибели. Поэтому описываемые события начинаются и завершаются февралем 1944 года.

«Зима сорок четвертого не была исключением из длинного перечня зим, покоившихся в памяти местного населения и старожилов полка. Однажды — это было в начале февраля — адъютант приказал готовиться к построению, форма одежды повседневная. Мы направились к КП, где начальник штаба полка уже давал указания комэскам. Длинной лентой, позскадрильно, выстроились и замер в ожидании командира полка... (...)

Как оказалось, построение состоялось по случаю Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении званий Героя Советского Союза командиру 2-й эскадрильи гвардии майору Гречишкину и штурману гвардии капитану Перегудову... (...)

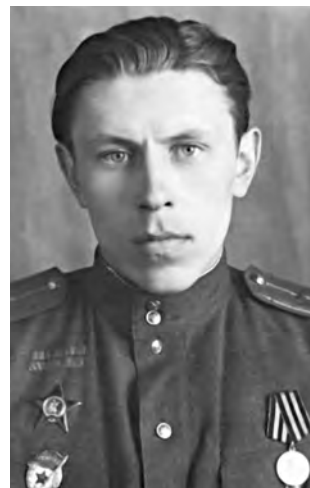
Я стоял в общем строю и чувствовал, как к сердцу подкатывается комок. Я испытывал гордость за свой полк и свою эскадрилью — ведь ею командовал майор Гречишкин. К сожалению, я уже не застал ни его, ни Перегудова.

Выступали летчики и техники, выступил майор Сиренко, принявший эскадрилью после гибели экипажа Гречишкина. Выступил замполит полка, закончивший речь словами «Так поклянемся биться с немецкими захватчиками так же героически, как наши боевые товарищи Гречишкин и Перегудов!»

— Клянемся! — на едином дыхании ответил полк... (...)

Постепенно разговор перекинулся на вчерашнее событие. Гречишкина в полку любили и плакали, когда он погиб, любили и Алешу Перегудова, статного, подтянутого капитана. Девушки стали вспоминать подробности из их жизни, и к концу беседы у меня сложилось более-менее полное представление об этих людях.

Гречишкин был крепким, среднего роста мужчиной лет тридцати, с волевым, немного скуластым



Анисимов В.Т.



лицом и добрыми ясными глазами. Перегудов – худощавый, интеллигентный, в летной куртке, с неизменным планшетом на тонком ремешке... (...)

Потом в приоткрытую дверь просунулась чья-то голова, и девушки пригласили зайти еще двоих ребят: Илью и Никиту. Илья – это летчик старший лейтенант Шелудков, по прозвищу «Шандёр». Почему его так в полку окрестили, никто не знает. Никита – штурман в экипаже Шелудкова, фамилия его Прудкус. Это звучит по-латынски, хотя сам он смахивает на цыгана – круглолицый, белозубый, курдавый, коренастый... (...)

– Товарищ старший лейтенант, – обратилась к нему Валя, – вы в тот роковой вылет были у командира заместителем, все свершилось на ваших глазах. (В соответствии с актом расследования заместителем В. Гречишкина в этом вылете был гвардии старший лейтенант И.С. Бачурин. – Авт.)

– В другой день не стал бы вспоминать: жутко. Но сегодня можно, пусть молодые послушают и узнают, в какой эскадрилье они служат.

Шандёр начал рассказ с того, что после прорыва блокады зимой 1943 года фашисты усилили обстрел Ленинграда дальнобойной артиллерией. Поступил приказ командования активизировать действия авиации по уничтожению и подавлению артбатарей противника. Экипажи полка и до этого вели боевую работу против дальнобойщиков. Для ее выполнения выделили лучшие экипажи пикировщиков. Командиром группы назначили гвардии майора Гречишкина, заместителем у него был Шелудков.

Он глубоко вздохнул, минуту помолчал и продолжал.

– В тот день стояла ясная солнечная погода, видимость «милльен на милльен». Нас нетрудно было разглядеть при подходе к цели. Противник встретил самолеты бешеным заградительным зенит-

ным огнем. Снаряды рвались сверху, снизу, с боков, совсем рядом. Искусно маневрируя, Перегудов и Гречишкин быстро обнаружили цель и стали на боевой курс. «Мы на боевом. Так держать!» – подал команду штурман ведущего самолета гвардии капитан Перегудов. «Выпустить тормозные щитки, приготовиться к пикированию», услышал я в наушниках приказ командира. А черные шапки разрывов все плотнее теснились к нашим самолетам. Вот снова команда: «Переход!» Я кричу штурману и радисту: «Держитесь, ребята!» – и бросил самолет в пики. Вижу в перекрестье прицела, что ведущий выводит нас точно на батарею. И вдруг за левым мотором самолета комэска потянулась полоса черного дыма. Летим стремительно вниз, высота 2500, 2000, 1500 метров – командир продолжает пикировать, вместе с ним и мы. Из хвостовой части командирского самолета вывалилась темная фигурка, раскрылся купол парашюта, это выпрыгнул стрелок-радист Иван Марченко. Пора бросать бомбы, выводить самолет из пикирования! Связи с командиром нет, и я принимаю решение брать командование на себя. Нажимаю на кнопку сбрасывателя, вслед за мной бросают бомбы другие экипажи. На высоте 1000 метров мы выходим в горизонтальный полет, а самолет Гречишкина продолжает нестись к земле, тяня за собой хвост дыма и пламени. Я видел, как мощный взрыв разметал вокруг то, что осталось от батареи фашистов. Все! Амба! Горький комок подкатил к горлу, – но теперь я веду группу, я отвечаю за ведомых. Подаю команду: «Домой», и мы плотным строем возвращаемся на аэродром...

Мы видим, что рассказ дается Шелудкову трудно, что боль утраты до сих пор продолжает тревожить его душу, и потому молчим.

Только много лет спустя у меня сложилось относительно полное представление о последних минутах жизни Гречишкина и Перегудова. Большую роль в этом сыграли рассказы И.Марченко, И. Шелудкова, сослуживцев героев. Но долгое время в дивизии ходили версии одна невероятнее другой. Кто-то вскоре после войны якобы видел В.Н. Гречишкина в электричке между Ленинградом и Гатчиной, кто-то полагал, что Гречишкина убило в воздухе еще до падения самолета и таран произошел сам собой, кому-то казалось странным, что Перегудов в такой ситуации не сгорел, а даже некоторое время оставался живым. Взрывная волна отбросила его на несколько десятков метров от места падения самолета, и, когда его подобрал пришедший в себя после налета немцы, в нем еще теплилась жизнь, но недолго...

Ходит легенда, что немецкие летчики похоронили Алексея Перегудова с воинскими почестями, а их командир якобы произнес: «Вот так надо воевать! Как эти русские...». Красивая легенда. А может быть, не легенда, а правда – потому что прах Перегудова был захоронен в Гатчине на Дворцовой



Работа на месте падения самолета



Гатчинский дворец. Фото сделано немецкими солдатами осенью 1941-го. Справа видна могила красногвардейцев, похороненных в 1919 году

площади в октябре 1943 года, когда город еще находился в оккупации.

Прошло много лет, и ветераны дивизии собрались в Гатчине, чтобы отметить праздник Победы. В большом автобусе мы поехали к мемориалу защитникам ленинградского неба почтить память боевых товарищей. Проезжая мимо дворца, я почувствовал, как сидевшая рядом вдова командира дивизии Ирина Семеновна Андреева (в прошлом старший сержант, служившая в секретном отделе) тронула меня рукой.

– Посмотрите, пожалуйста, на площадь. Вон там у памятника Павлу I я обнаружила могилу Перегудова.

Не вдаваясь в подробности, Ирина Семеновна коротко рассказала, как это было. Какое-то время спустя я послал ей в Киев письмо и попросил описать тот случай более обстоятельно. Ответ не заставил себя ждать, и письмо И.С. Андреевой я привожу дословно:

«После освобождения г. Гатчины от немецко-фашистских захватчиков штаб 276-й бомбардировочной авиадивизии перебазировался из Левашово в Гатчину, кажется, на третьи сутки после изгнания немцев. Штаб разместился на втором этаже левого крыла Гатчинского дворца. Как только все разместились по комнатам и по своим отделам, мне захотелось посмотреть дворец.

Вообще было запрещено отлучаться и выходить за ворота, но я сумела убедить часового, что только посмотрю и быстро вернусь. Я побежала к памятнику Павлу I, т.к., площадь пустая, а вдруг меня кто-нибудь увидит – будет неприятность часовому. Да оттуда и лучше посмотреть на обгоревший и разбитый дворец.

Когда я подошла ближе к памятнику, то увидела бугорок – могилку и столбик. На столбике прибита дощечка, а на ней по-немецки написано: «Пере-гудов А.». Сердце у меня забило от волнения, ведь это наш штурман 34-го гвардейского авиаполка. Я побежала в наш штаб к начальнику штаба подполковнику Дрелевскому А.С. и все, что

увидела, ему рассказала. Ведь это, наверное, немцы его похоронили.

Позже как-то, в теплый весенний день, я вышла с Лидой Лемешонок (почтальон дивизии) прогуляться, посмотреть на парк и пруд. Когда мы шли по дорожке за дворцом, то увидели у большого старого дерева три могилки, – в них похоронены какой-то подполковник или полковник (не помню), солдат и «Перегудов А.». Кто, как и когда его перехоронил, я не знаю, не помню.

Да, еще: в 1999 году я побывала в Гатчинском дворце, и охранник провел меня в помещение, где был штаб нашей 276-й БАД. Я ему рассказала о могилке нашего штурмана капитана Перегудова и о героическом подвиге экипажа. Он мне тогда сказал, что слышал, что действительно была могилка у памятника Павлу I...».

Оказалось, могила на Дворцовой площади в Гатчине действительно была. И не только могила штурмана Перегудова, которая нас интересует. На площади братская могила была еще со времен Гражданской войны. Вот что об этом пишет исторический журнал «Гатчина сквозь столетия».

«Осенью 1919 года Гатчина в течение двух недель была захвачена Белыми войсками главнокомандующего Северо-Западной армией генерала Николая Юденича. Тогда же здесь были расстреляны оказавшие сопротивление и захваченные в плен курсанты Гатчинских пехотных курсов, а вместе с ними и большевик, член Гатчинской партийной организации Николай Гвоздь. Имеются сведения о расстреле и других граждан города, а также двух матросов, тела которых были найдены в Приоратском парке. Изуродованные тела тридцати одного курсанта, расстрелянного за отказ перейти на сторону белых, были обнаружены в яме за Красными казармами.

Похороны жертв гатчинских событий 1919 состоялись вскоре после освобождения города от Белой армии, о чем свидетельствует документ, до недавнего времени хранящийся в Санкт-Петербургском государственном архиве Октябрьской революции:



«15 ноября 1919г. Приказ Гатчинского ревкома № 8 с извещением о похоронах жертв белогвардейского террора.

В воскресенье 16-го ноября сего 1919 года состоятся торжественные похороны жертв революции (расстрелянных белыми разбойниками во время занятия города Гатчина) на площади «Жертв революции», бывшая дворцовая площадь, в 2 часа дня.

Всем красноармейским частям собраться со знаменем на Госпитальном переулке около часовни городской больницы к часу дня.

Всем, без исключения, производственным союзам, советским служащим, рабочим и т.д. собраться туда же со знаменами к часу дня.

Приглашаются туда же все остальные граждане, которым дорога наша революция и погибшие за неё бойцы.

Все собравшиеся на Госпитальном переулке отправляются в установленном там же порядке, с телами погибших на площадь «Жертв революции», где после речей они будут похоронены.

Командующим парадом является Детскосельский Военный Комиссар товарищ Селицкий.

Слава убитым борцам.

Председатель Ревкома Лейтис.

Члены: Саар, Нирк».

Церемония похорон состоялась на бывшей Дворцовой площади, где была устроена братская могила. В 1922 году на ней была установлена гранитная надгробная плита, а рядом разбита клумба. О могиле жертв Гражданской войны упоминают довоенные путеводители, посвященные дворцово-парковому ансамблю Гатчины, например, известная книга «Гатчина» Владимира Макарова, издания 1927 года. От этого мемориала, расположенного на плацу перед Гатчинским дворцом-музеем, начинались в то время все экскурсионные маршруты.

После Великой Отечественной войны братское захоронение было восстановлено. 30 апреля 1948 года здесь был установлен деревянный памятник, обитый фанерой, выполненный в виде стелы по проекту архитектора Всеволода Ивановича Яковлева. Текст мемориальной доски, установленной на стеле, гласил: «Вечная Слава героям, павшим в борьбе за свободу и независимость нашей Родины (И.Сталин).

Братская могила борцов, героев Великой Октябрьской Социалистической Революции, погибших в 1919 году в боях с белогвардейскими бандами».

В 1944 году рядом с ним появилась могила летчика, Героя Советского Союза Алексея Ивановича Перегудова. Местные старожилы вспоминают, что в послевоенные годы на площади Жертв Революции, как тогда называлась Дворцовая площадь в Гатчине, в праздничные дни 1 мая и 7 ноября проходили многотысячные демонстрации трудящихся. В 1956 году Гатчинский городской Совет принял решение о переносе останков с Дворцовой площади на территорию городского кладбища, где впоследствии был создан

мемориал. Церемония перезахоронения состоялась 8 июля 1956 года. Особую торжественность событию придали участие в мероприятии курсантов и оркестра, находившихся тогда в Гатчине, Ленинградского военно-морского училища. На вновь созданный мемориал была перенесена со старой могилы гранитная плита....»

Итак, церемония перезахоронения останков погибших в ноябре 1919 года и Алексея Ивановича Перегудова была организована и проведена 8 июля 1956 года на центральном воинском мемориале города Гатчина, который находится на городском кладбище по улице Солодухина. 5 ноября 1959 года на могиле А.И. Перегудова был установлен памятник. Так как все послевоенные годы считали, что Василий Николаевич Гречишкин сгорел в огненном таране, то 1 октября 1988 году рядом с могилой А.И. Перегудова был установлен бюст В.Н. Гречишкина.

А сейчас позвольте привести еще один отрывок из послевоенных публикаций, рассказывающий об героическом экипаже самолета. Эта статья опубликована на сайте «Красные Соколы. Советские летчики 1936-1953 гг.».

«Летчик Василий Гречишкин и штурман Алексей Перегудов много раз бомбили тяжёлые батареи, обстреливавшие Ленинград. Прежде чем спикировать на батарею, нужно было прорваться сквозь завесу зенитного огня. Всегда это удавалось. Однажды не удалось. Едва штурман Перегудов успел сделать необходимые расчёты, как бомбардировщик сильно трянуло. Над левым мотором взметнулось пламя...

О том, что произошло дальше, рассказал младший лейтенант Илья Шелудков, выступая на траурном митинге, посвящённом памяти героев:

— Гречишкин вывел группу точно на цель. И тут, когда нужно было переходить в пике, левый мотор на самолёте командира группы загорелся... В него попал зенитный снаряд. Гречишкин всё же перевёл машину в пике. Не отрываясь, я следил за самолётом командира. Не такой лётчик Василий Гречишкин, чтобы не справиться с управлением. Но бомбардировщик нёсся к земле...

Только на несколько секунд Шелудков потерял из виду командирскую машину: когда он сам спикировал, чтобы сбросить бомбы. Потом снова отыскал





её. Она была уже недалеко от земли.

– Кругом рвались снаряды, но я не отрывал глаз от самолёта командира и ждал, что вот-вот он выйдет из пике. Высота катастрофически падала. Бомбардировщик всем своим телом врезался в немецкую дальнобойную батарею. Раздался взрыв, и огненный вихрь смёл всё живое. Батарею окутало дымом...

Таково свидетельство очевидца. На митинге младший лейтенант Шелудков сказал:

– Наш командир отомстил за снаряд, разорвавшийся на Лесном проспекте.

У Василия Гречишкина действительно были свои счёты с дальнобойщиками. Немецкий снаряд, ударивший в трамвай на Лесном проспекте, тяжело ранил его жену. Один осколок попал ей в голову, второй – в ногу.

Накануне своего последнего вылета майор был в госпитале. Вернулся он оттуда подавленным. Елене снова стало хуже, и врач прямо сказал, что ручаться за её жизнь нельзя. Кто знает, может быть, нацелившись своим самолётом в дальнобойное орудие, Гречишкин представил себе, что именно отсюда вылетел злополучный снаряд? Во всяком случае, лётчик не промахнулся – горящий самолёт попал точно в цель.

(Странно, ведь имя жены в учетных документах гвардии майора Гречишкина – Каратаева Александра Андреевна. А в донесении о безвозвратных потерях запись: «адрес не известен. Извещение не высылается». Только в приказе об исключении из списков Красной Армии есть информация, что А.А. Каратаева во время войны проживала в городе Свердловск. – Прим. авт.)

Вместе с майором Василием Николаевичем Гречишкиным и капитаном Алексеем Ивановичем Перегудовым погиб и стрелок-радист старшина Иван Фёдорович Марченко.

За мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, командир экипажа и штурман были посмертно удостоены звания Героя Советского Союза, а стрелок-радист, тоже посмертно, награждён орденом Отечественной войны I-й степени.

Много лет спустя, после войны, бывший фронтовой корреспондент, Абрам Вениаминович Буров случайно увидел на Невском проспекте человека,

который показался ему очень знакомым. Он напоминал стрелка-радиста из экипажа Гречишкина, о котором А. В. Буров писал в 1941 году. В той статье говорилось о том, как в одной из воздушных схваток тяжело раненый стрелок-радист Марченко продолжал отбивать атаки вражеских истребителей и сбил одного из них. Потом, лёжа на залитом кровью полу кабины, из последних сил крутил штурвалчик аварийного выпуска шасси. Дело в том, что в бою повредило гидросистему самолёта, и выпустить шасси можно было только вручную. Каждое движение отдавалось страшной болью в перебитой ноге, но Марченко всё-таки выпустил шасси, и бомбардировщик благополучно сел.

Лицо незнакомца не выходило из головы Бурова. На всякий случай он обратился в адресное бюро и... получил там домашний адрес «погибшего» Ивана Фёдоровича Марченко...

Спустя несколько дней, они встретились. Когда А. В. Буров попросил Марченко рассказать о последнем налёте на дальнобойную батарею, тот начал вот с чего:

– Могу сказать с полной уверенностью, что горящий самолёт не падал на батарею. Он пикировал точно на цель. Чувствовалось, что Гречишкин в тот момент крепко держал в руках штурвал.

Возможно, командир экипажа передал что-нибудь, но Марченко не слышал его голоса. При разрыве зенитного снаряда повредило переговорное устройство. Чтобы узнать, почему самолёт так долго не выходит из пике, стрелок высунулся из люка. Сильный встречный поток воздуха захлестнул его, вырвал из самолёта, швырнул вниз. Всё, что он успел сделать, – это рвануть вытяжное кольцо парашюта. Земля дёрнулась, закачалась и вдруг, уже под самыми ногами, вздыбилась... А самолёт, тем временем, продолжая пикировать, врезался в орудие, которое лишь незадолго до этого стреляло по Ленинграду...

Потерявшего сознание, с перебитыми ногами, Марченко захватили немцы. Чуть живой, он чудом перенёс муки нескольких фашистских лагерей, в том числе Майданека и Маутхаузена. После войны вернулся в родной Ленинград и ещё долго работал слесарем на одном из заводов.

Но давайте вернемся в настоящее время. В мае 2020 года в городе Гатчине произошло волнующее событие. Директору Гатчинского музея истории военной авиации Геннадию Анатольевичу Панёву удалось связаться с поисковиками, которые нашли место падения самолета и приобрести для музея уникальный и бесценный экспонат – мотор М-105пф № 24-1748. Вот как это событие описывали средства массовой информации Гатчинского района.

Газета «Гатчинская Правда» (от 04.06.2020).

«19 мая коллекция музея обогатилась двигателем бомбардировщика Пе-2 – сердцем самолета, погибшего во время Великой Отечественной войны. Есть



мнение экспертов, что именно на этом самолете совершили подвиг Герои Советского Союза гвардии майор Василий Гречишкин и гвардии капитан Алексей Перегудов. И теперь, возможно, двигатель именно с этого самолета стал экспонатом Гатчинского музея военной авиации.

В момент встречи ценного груза в Гатчине присутствовал внук Перегудова, майор авиации в отставке, наш земляк Алексей Валерьевич Перегудов, а также эксперты и представители поисковой команды.

Как рассказал генеральный директор ООО «Гатчинский музей истории военной авиации», инициатор создания музея Геннадий Панев, объединенная команда поисковиков в течение двух лет работала на территории Ломоносовского района. Двигатель (это самая крупная находка за время поисков) и несколько мелких частей самолета обнаружили в населенном пункте Лесопитомник у деревни Горбунки».

А корреспондент интернет-издания «Гатчинка. РФ» Алёна Рыбакова продолжает: «В это трудно поверить. Да что там – почти невозможно. Алексей Перегудов склонился над двигателем самолёта и пробует рассмотреть номер в том месте, на которое ему указывает Геннадий Панёв.

– Экипаж был очень отважен! Только боевых вылетов – двести двадцать. Из них ночных – более полутора сотен, – говорит Алексей Валерьевич Перегудов, внук Алексея Ивановича Перегудова. – Как они ориентировались в кромешной тьме, я, как лётчик, не представляю. Постоянная смена аэродромов, постоянно нужно наизусть изучать план местности. В обязанности штурмана входило бомбометание. И это всё в темноте с нулевой навигацией! Они очень много бомбили и нанесли огромный урон врагу.



Сын А.И. Перегудова – Валерий Алексеевич (справа)

Алексей Перегудов-младший был назван в честь деда: «А нас всех называли в честь деда. У меня и двоюродные братья, и племянник – все Алексеи. Хорошее имя, почему бы нет?».

Так же как и дед жизнь свою Алексей Валерьевич посвятил военной авиации. Закончил оренбургское военное училище, стал лётчиком морской авиации, служил на Северном флоте:

– У нас с дедом разные специальности. Он штурман, а я лётчик. Когда я появился на свет, отец сказал: «Лётчик родился». В садике на вопрос о будущем говорил, что хочу быть конюхом. А когда стал чуть старше, решил стать лётчиком. Думаю, что сыграл свою роль не столько дед, сколько отец. Он хотел быть лётчиком, но у него не получилось по здоровью. И во мне он воплотил свою мечту...

Алексей Валерьевич гордится своим героическим предком и бережно хранит семейные реликвии, связанные с Алексеем Ивановичем:

– Вот в семейном архиве сохранилось удостоверение Героя Советского Союза. Осталось очень много писем к жене – моей бабушке. Дед там про отца пишет, папа тогда только родился. Я перечитываю письма деда, очень интересно.

Алексей надеется на официальное подтверждение того, что части Пе-2, найденные поисковиками, действительно принадлежат самолёту, на котором воевал его дед. (...)

– О том, что поисковики из Петербурга нашли части самолёта, на котором воевал Алексей Перегудов, я узнал от Андрея Клементьева, руководителя поискового отряда «Искра». Зная, что в Гатчине будет музей истории военной авиации, я решил, что у нас обязательно должен быть такой экспонат. Я бы сказал, уникальный экспонат. Ведь это часть двигателя самолёта, который защищал гатчинское небо, а члены экипажа, воевавшие на нём, похоронены в Гатчине. Появление такого экспоната – это огромная удача! Нам вскоре привезут и лопасть винта этого самолёта, так что в музее появится целый стенд, посвящённый экипажу легендарного бомбардировщика.

Алексей Перегудов входит в инициативную группу по созданию Гатчинского музея военной авиации. Геннадий Панёв надеется, что на этом стенде появятся материалы архива семьи Перегудовых, которые музей возьмёт на ответственное хранение.

Геннадий Анатольевич Панёв с интересом откликается на любую информацию, связанную с историей военной авиации. Он как будущий директор музея заинтересован в исторически достоверных и уникальных экспонатах.

– Мы открыты к сотрудничеству со всеми людьми, которые неравнодушны к истории своей малой родины, – говорит Геннадий Панёв. И бережно касается «сердца» Пе-2, которое перестало биться 30 сентября 1943 года».

Узнав об этом волнующем событии, мы связались с Геннадием Анатольевичем Панёвым и переслали для экспозиции музея копии архивных документов, которые были сделаны нами при работе в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации: акт расследования боевой потери самолета и приказ командира 34-го гв.БАП о списании с лицевого счета полка самолета и моторов. Именно в этих документах указывались заводские номера, которые полностью совпали с номером обнаруженного поисковиками мотора самолета.

И очень отраднo, что в городе Гатчина в музее будет храниться уникальный экспонат, который расскажет молодому поколению о подвигах людей, отдавших на алтарь Победы самое дорогое – жизни...

А мы гордимся тем, что в нашем проекте «Крылья Татарстана» используются для реставрации фрагменты самолета этого героического экипажа.

А сейчас представим членов экипажа самолета.

- Летчик Василий Николаевич ГРЕЧИШКИН родился 13 января 1911 года в деревне Ольгинка Богородицкого уезда Тульской губернии (в годы войны – Богородицкий район Тульской обл.). После окончания школы работал в колхозе, а переехав в Москву устроился слесарем на Московский инструментальный завод.



Его земляки вспоминают: «...Василий рано осиротел, воспитывался у деда с бабушкой, отец умер (погиб в Гражданскую войну), а мать от него отказалась, выйдя повторно замуж, и уехала в Москву. Во второй половине тридцатых он разыскал её, на тот момент его мать овдовела, на руках были два малолетних ребёнка. Средств к существованию им не хватало. Представившись односельчанином, Василий Николаевич стал активно помогать матери чем мог, деньгами. Перед войной признался, что является её сыном».

В Красную Армию поступил в ноябре 1931 года. Первоначально служил в строевой артиллерийской части. В декабре 1934 года с присвоением воинского звания старшины окончил Харьковскую военную авиационную школу. Направлен в состав 21-й легкoбoмбaрдирoвoчнoй авиациoннoй эскадрильи на должность военного пилота. 7 августа 1936 года переведен в состав 57-й тяжелой бомбардировочной авиаэскадрильи. 20 августа 1937 года присвоено воинское звание лейтенанта. В мае 1938 года назначен на должность старшего летчика в состав 2 АЭ 5-го тяжелого бомбардировочного авиационного полка. 17 февраля 1939 года присвоено воинское звание старшего лейтенанта.



Курьин Л.В.

Участник советско-финской войны 1939-1940 годов в составе 18-го скоростного бомбардировочного авиаполка, который в этот период действовал в составе ВВС 8-й армии и ВВС 15-й армии на самолетах СБ. После окончания боевых действий полк вернулся на прежнее место дислокации в Олсуфьево (Белорусский Особый ВО). Через месяц, в апреле 1940 года, полк был передислоцирован в Кутаиси. За успехи в борьбе с финской белогвардейщиной полк награжден орденом Красного Знамени (20.05.1940). С 23 августа 1940 года В.Н. Гречишкин на должности командира звена 18-го СБАП (Закавказский ВО). 15 мая 1941 года назначен на должность заместителя командира АЭ.

С началом Великой Отечественной войны семья (жена Каратаева Александра Андреевна) из села Товарково из-под Тулы эвакуируется в Свердловск (сейчас Екатеринбург).

В октябре 1941 года 18-й КСБАП перебрасывается сначала под Москву, а затем под Ленинград, где начинает принимать участие в боях Отечественной войны.

15 ноября 1941 года В.Н. Гречишкин назначен на должность заместителя командира авиаэскадрильи 44-го Краснознаменного бомбардировочного авиаполка. После боев под Тихвином значительная часть 44-го КСБАП убывает на переформирование и получение новой материальной части, самолетов Пе-2. В это время на Ленинградском фронте из остатков убывших в тыл бомбардировочных полков сформирована бомбардировочная авиагруппа на самолетах СБ под командованием полковника Кузнецова, куда как опытного и смелого летчика командируют В.Н. Гречишкина.



В одном из боевых вылетов 24 января 1942 года по нанесению ночного бомбардировочного удара по морскому порту города Хельсинки самолет СБ в составе экипажа летчика капитана Василия Николаевича Гречишкина, штурмана авиаэскадрильи старшего лейтенанта Алексея Ивановича Перегудова и воздушного стрелка-радиста старшины Леонида Васильевича Курьина не вернулся с боевого задания. Экипаж задание не выполнил, но впоследствии, к счастью, им всем удалось вернуться в полк.

В наградном листе к ордену Красного Знамени от 27 декабря 1941 года говорилось: «В борьбе с немецким фашизмом за защиту города Ленина тов. Гречишкин проявил себя одним из мужественных и бесстрашных летчиков части. Не имея подразделения, тов. Гречишкин летает за рядового летчика.

Способный командир, летает днем и ночью, выполняет самые ответственные задания, которые возлагает командование фронта. Самолет Гречишкина первым выходит в воздух для определения фактической погоды по маршруту и в районе цели. С 16 ноября 1941 года имеет 26 боевых вылетов, из которых 15 ночью...».

В 1942 году В.Н. Гречишкин прошел курсы усовершенствования командного состава (г. Липецк). После завершения учебы вернулся в состав 44-го КСБАП и приступил к обучению личного состава полка полетам на бомбардировщиках Пе-2. За годы войны произвел 152 боевых вылета, из них ночью – 105, на самолете Пе-2 – 46.

18 июля 1942 года приказом командующего войсками Ленинградского фронта В.Н. Гречишкину присвоено воинское звание майора, и он назначен на должность командира эскадрильи 44-го Краснознаменного скоростного бомбардировочного авиационного полка.

За годы войны был награжден орденом Отечественной войны I степени (30.06.1943), двумя орденами Красного Знамени (31.12.1941, 21.09.1943), медалью «За оборону Ленинграда» (30.06.1943), орденом Ленина и медалью «Золотая Звезда» (04.02.1944, посмертно).

Память о Василии Николаевиче увековечена в групповом памятнике Героев Советского Союза в городе Тула. В городе Гатчина его именем названа улица (установлена мемориальная доска), а на городском кладбище установлен бюст героя, его имя носит 2-я Гатчинская школа, мемориальная доска установлена на стеле Героев в городе Богородицке Тульской области.

• Штурман Алексей Иванович ПЕРЕГУДОВ родился 12 марта 1913 года в слободе Кукуй Сапожковского уезда Рязанской губернии (в годы войны – Пригородный сельсовет Сапожковского района Рязанской области).

Окончил 7 классов и профессионально-техническую школу. Работал токарем на 1-м Московском государственном часовом заводе, затем в совхозе.



Был призван в Красную армию в 1935 году. В 1936 году окончил школу младших авиационных специалистов и остался на сверхсрочную службу. В 1938 году прошел курсы младших летчиков-наблюдателей и сдал экзамены экстерном по курсу военной авиационной школы. Присвоено первичное офицерское воинское звание младшего лейтенанта. Направлен в состав 30-й тяжелой бом-

бардировочной авиаэскадрильи. 29 августа 1938 года зачислен в штат 18-го скоростного бомбардировочного авиаполка, вооруженного самолетами СБ (Белорусский ВО). 29 апреля 1939 года присвоено воинское звание лейтенанта. В составе полка участник советско-финской войны 1939-1940 годов. После участия в боевых действиях полк передислоцировался в состав Закавказского ВО (г. Кутаиси). 28 мая 1940 года назначен на должность начальника химической службы АЭ. В мае 1941 года в полк стали поступать самолеты Пе-2, и личный состав приступил к их изучению. Не завершив переучивание, по директиве Ставки ВГК от 6 октября 1941 года полк в составе 20 самолетов СБ был переброшен под Москву на станцию Ундола. С 10 октября 1941 года полк начал наносить бомбардировочные удары в районе Наро-Фоминска. В ноябре 1941 года полк переброшен под Ленинград и начал действовать на участке фронта в районе Погостье – Кириши – Чудово.

15 ноября 1941 года лейтенант А.И. Перегудов переведен в состав 44-го скоростного бомбардировочного авиаполка на должность стрелка-бомбардира звена. Приказом по войскам Ленинградского фронта от 31 декабря 1941 года присвоено воинское звание старшего лейтенанта, а приказом от 3 июня 1942 года присвоено звание капитана. С 3 июля 1942 года – штурман авиаэскадрильи. В годы войны семья Алексея Ивановича проживала (жена Ткачева Мария Васильевна) в Рязанской области, г. Сапожок, ул. Ленина, д.31.

К моменту гибели совершил 220 боевых вылетов, из них ночью 164, на самолете Пе-2 – 45.

За годы войны был награжден орденами Красной Звезды (19.12.1941), двумя Красного Знамени (20.05.1940 и 03.05.1942), Отечественной войны I степени (20.09.1943), медалью «За оборону Ленинграда» (30.06.1943), орденом Ленина и медалью «Золотая Звезда» (04.02.1944, посмертно).

Память об Алексее Ивановиче увековечена в поселке Сапожок Рязанской области. Там его именем названа улица, а на здании производственного учи-

лица (ранее СПТУ № 1) установлена мемориальная доска. В городе Гатчина Ленинградской области бюст героя установлен на улице названной его именем и на городском кладбище на месте захоронения. Его имя носит Гатчинский лицей № 3.

- Воздушный стрелок-радист Иван Федорович МАРЧЕНКО родился 17 марта 1916 года в селе Алек-



рия Владимировна, проживали по адресу: г. Ленинград, Васильевский остров, 12-я линия, д. 65, кв.26.

Вместе с полком принимал участие в так называемом «Польском походе» по освобождению Западной Украины и Белоруссии, в боях Советско-финской войны 1939-1940 годов. В боях Отечественной войны с первого дня, 22 июня 1941 года.

Тяжело ранен в ногу при выполнении боевого задания 7 июля 1941 года. В наградных документах было записано: «7 июля 1941 года при выполнении боевого задания по наступающим танкам в районе г. Остров, т.Марченко, при атаке истребителей противника был ранен. Атаки истребителей противника следовали одна за другой. Тов. Марченко, несмотря на ранение, обливаясь кровью продолжал отражать огнем своих пулеметов атаки истребителей противника, в результате сбил одного истребителя Ме-109».

После ранения полтора месяца проходил лечение и после вернулся в состав своего же 44-го КСБАП.

С 15 апреля 1943 года гвардии старшина Марченко И.Ф. на должности начальника связи авиаэскадрильи.

До 30 сентября 1943 года совершил 142 боевых вылетов, из них 95 – ночью. Был награжден медалью «За отвагу» (07.04.1940), орденами Красной Звезды (19.12.1941), Красного Знамени (12.08.1943), медалью «За оборону Ленинграда» (1943 г.).

В представлении к званию Героя Советского Союза (посмертно) есть запись: «30 сентября 1943 года, выполняя задачу по уничтожению дальнбойной артиллерии противника, обстреливающей г. Ленинград, в районе Павкуля, т.Марченко, сражаясь с

истребителями противника, до последней минуты держал связь с землей.

Отличительной чертой гвардии старшины Марченко являлось: хладнокровие, выдержка, стремление как можно лучше выполнить боевое задание, нанеся наибольший урон противнику.

Воспитанный командиром эскадрильи гвардии майором Гричишкиным в духе ненависти к врагу и любви к Родине, тов. Марченко 30 сентября 1943 года, вместе с остальными членами экипажа, героически погиб, врезавшись на горящем самолете в артбатарею противника».

Но приказом командующего ВВС Красной Армии главным маршалом авиации А.А. Новиковым от 24 февраля 1944 года Иван Федорович Марченко вместо звания Героя Советского Союза получил орден Отечественной войны I степени.

Как говорилось выше, после приземления на парашюте раненый Марченко попал в плен. Сначала его доставил в немецкий концлагерь «Дулаг-154», который находился в городе Гатчина. В карточке военнопленного сделана запись: ранен в левую голень и перелом кости.

Еще с 1941 года на территории Гатчинского района было открыто несколько концентрационных лагерей, но «Дулаг-154» был центральным лагерем в районе. Несколько других лагерей в Рождествено, Вырице, Торфяном, были, так сказать, перевалочными пунктами. На территории города существовало несколько филиалов концлагеря: на территории военного аэродрома, около Балтийского вокзала, на улицах Хохлова, Рощинской, в помещениях Красных казарм на территории нынешнего района Въезд, в полуразрушенных помещениях бывшей граммофонной фабрики.

После того как раны были залечены, 26 ноября 1943 года Ивана Марченко переводят в «Дулаг-376», который находился в городе Пскове и размещался в бывших конюшнях кавалерийской дивизии военного городка.

Затем состоялся перевод в «Дулаг-375», который находился в эстонском городе Вильянди, в 161 км от Таллина. Дальше был отправлен в лагеря «Майданек» (на окраине польского города Люблин) и «Ма-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Personalkarte I: Persönliche Angaben

Kriegsgefangenen-Stammlager:

Name: *Martshenko*

Vorname: *Jwan*

Geburtsdatum und -ort: *17.3.16; Magdow bei Dönhofsburg*

Aufstellung: *Dönhofsburg*

Nachname des Vaters: *Fodor*

Familienname der Mutter:

Stationsangehörigkeit: *Russe 1^{ste} Division / Feldwebel*

Einheitskod: *34 Flieger Bpt*

Spezialamt: *Schlösser*

Arbeitsort: *Waldhofstr. (Ziemlecke des Kommandos)*

Abgangskategorie (für den Pass): *30.9.43; heimlich*

Ob gesund, krank, vermerkt (eingetrag.): *verw.*

Карточка военнопленного И.Ф. Марченко



утхаузен» (близ Линца в Австрии). 5 мая 1945 года лагерь был освобожден американскими войсками.

Пройдя специальную проверку, И.Ф. Марченко был демобилизован. Вернулся в Ленинград, где проживал на 8-й линии Васильевского острова. Работал на предприятии «Теплоконтроль» механиком-монтажником 7-го разряда.

В год 30-летия Победы (1985г.) был награжден орденом Отечественной войны II степени.

В учетной карточке (переучет в Ленинградском ГВК) ветерана Великой Отечественной войны в 1989 году было записано: «Марченко Иван Федорович, 1916 г.р., рядовой, ВУС-71.

Ордена: Красная Звезда, Красного Знамени, Отечественной война 1 степени, медаль «За отвагу». В плену с 30 сентября 1943 по 5 мая 1945 года, ранен в левую ногу и правую ногу. Состоял членом КПСС с августа 1942 года до 30 сентября 1943 года».

* * *

А теперь давайте попробуем реконструировать последние минуты и секунды гибели бомбардировщика Пе-2, чтобы разобраться во всех обстоятельствах. Попадание зенитного снаряда в мотор произошло в момент, когда самолет уже был введен в пикирование на вражескую батарею. Понятно, что в 40-е годы XX столетия еще не было высокоточного оборудования, позволяющего поражать маломасштабные цели с точностью до сантиметра. При бомбометании с горизонтального полета получается большая область рассеивания. Тогда как при бомбардировке с пикирования значительно улучшаются показатели поражения наземных целей. Можно тогда говорить о большем эффекте, но, конечно, не о ювелирной точности. При массовом бомбометании, как минимум несколькими самолетами, результат считался отличным, так как помимо цели, уничтожались или наносился значительный ущерб объектам, находящимся поблизости. Но надо иметь в виду, что цели бомбардировщиков были хорошо замаскированы, в нашем конкретном случае – это дальнобойные немецкие орудия. Понятно, что разведка могла

установить лишь приблизительное местоположение – квадрат, где находятся орудия, тогда площадь бомбометания может превышать сотни метров.

Из воспоминаний воздушного стрелка-радиста гвардии старшины И.Ф. Марченко, которыми он поделился после войны с военным корреспондентом А.В. Буровым, мы узнаем, что он был выброшен из самолета встречным потоком воздуха, и только чудом успел выдернуть вытяжное кольцо парашюта и приземлиться на землю. Судя по ранениям, зафиксированным в карточке военнопленного, И.Ф. Марченко (ранение левой голени и перелом кости), он, скорее всего, ударился либо о хвостовое оперение самолета, либо о землю при падении.

Также есть информация, что тело погибшего штурмана самолета гвардии капитана А.И. Перегудова найдено немцами в районе падения самолета. К сожалению, подробностей того, как было найдено тело, нет. Может быть, его выбросило из кабины самолета при пикировании или при ударе самолета о землю. Хотя в одной статье, «гуляющей» по интернету (без авторства), написано: «Штурман самолета Алексей Иванович Перегудов, покинувший машину чуть раньше, приземлился на парашюте в глубоком тылу противника. Он отстреливался от немцев из пистолета, а последний патрон Перегудов оставил для себя...». Но ни в одном документе, ни в одной книге воспоминаний нет этому подтверждения. Скорее всего это легенда, но пусть и она имеет право на существование...

В своей книге «Судьба пикирующего бомбардировщика» ветеран полка В.Т. Анисимов писал об экипаже бомбардировщика: «...Но долгое время в дивизии ходили версии одна невероятнее другой. Кто-то вскоре после войны якобы видел В.Н. Гречишкина в электричке между Ленинградом и Гатчиной, кто-то полагал, что Гречишкина убило в воздухе еще до падения самолета и таран произошел сам собой, кому-то казалось странным, что Перегудов в такой ситуации не сгорел, а даже некоторое время оставался живым. Взрывная волна отбросила его на несколько десятков метров от места падения самолета, и, когда его подобрала пришедшие в себя после налета немцы, в нем еще теплилась жизнь, но недолго».

При вскрытии воронки и подъеме обломков самолета (найден мотор вместе со стойкой шасси) останков летчика гвардии майора В.Н. Гречишкина найдено не было. В этой воронке также лежали две неразорвавшиеся авиационные бомбы. Вполне возможно, что самолет взорвался в воздухе, почти над самой поверхностью земли. Второй мотор поисковики не нашли, видимо, его оторвало и отбросило в сторону. Тело летчика, по всей видимости, тоже выбросило из кабины, разметало при взрыве, и найти останки сейчас невозможно...

Следует отметить, что лес, в котором было обнаружено место гибели «пешки», совсем молодой, не более 40 лет. Рядом находится небольшой поселок,



Мотор М-105 и фрагменты самолета Пе-2 доставлены в Гатчину

который так и называется – Лесопитомник. Следовательно, после войны старый лес был выпилен, вырубки распаханы и засажены молодыми деревьями.

Как бы то не было, память о погибших продолжает жить в сердцах современников. Это ярко выражается в той большой работе по сохранению исторической памяти, которая проводится в Гатчине, где создается музей истории военной авиации под руководством Геннадия Анатольевича Панёва и при активном участии внука штурмана самолета А.И. Перегудова, Алексея Валерьевича Перегудова. Причем именно для Гатчины, где особенно чтят отечественную военную историю, подходят давно всем известные слова – Память живет с нами...

Так еще в 2014 году в городе Гатчина открыли мемориальную доску А.И. Перегудову. Вот как об этом сообщали средства массовой информации. Текст Александра Баскакова.

«На открытие мемориальной доски Герою Советского Союза Алексею Ивановичу Перегудову на фасаде Гатчинского лицея № 3 пришло много народа. На торжественно-траурном митинге память летчика почтили руководство Гатчинского района, ветераны, учителя и школьники. А также сын героя, преподаватель лицея, заслуженный учитель Российской Федерации Валерий Алексеевич Перегудов, сын учителя – майор авиации Северного флота в отставке Алексей Валерьевич Перегудов – выпускник этого лицея и Валерия Перегудова – ученица школы №2.

С 2008 года лицей №3 носит имя Героя А.И. Перегудова. Поэтому не было сомнений, что место для мемориальной доски выбрано правильно. Открытие было приурочено ко дню совершения подвига 30 сентября 1943 года.

Сражаясь на Ленинградском фронте, у штурмана Перегудова насчитывалось 220 боевых вылета, из них 164 ночных. Накануне гибели ему удалось на станции Тосно метким попаданием бомб уничтожить три железнодорожных состава.

30 сентября командир эскадрильи 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка (276-я бомбардировочная авиационная дивизия 13 воздушная армия, Ленинградский фронт) гвардии майор Василий Николаевич Гречишкин и штурман гвардии капитан Алексей Иванович Перегудов вылетели на выполнение боевого задания на территорию, оккупированную фашистами, в район деревни Павкуля. Выполнив задание, сбросив все бомбы в цель, вскоре самолет попал под ураганный огонь артиллерии. Один из снарядов попал в цель. Осколками был пробит бак с горючим и ранен стрелок-радист, а взрывной волной выбило стекла кабины.

Василий Гречишкин принял решение направить пылающий бомбардировщик на дальнобойные орудия и отдал приказ парашютировать. Стрелку-радисту Ивану Марченко удалось покинуть кабину, он был пленен и прошел фашистские лагеря. Он-то и был последний свидетель гибели Пе-2, повиснув

на стропах парашюта. Рассчитать траекторию полета самолета с пылающим крылом было просто нереально, но штурман-ас точно вывел самолет на цель. Два товарища бесстрашно летели на таран. Не долетев до цели, самолет опрокинулся на пылающее крыло, и из разбитой кабины воздушной волной выбросило штурмана.

Блицкриг, обещанный германским военным руководством, провалился, и военный патриотизм стал угасать в армии. Поэтому немецким солдатам стали давать отпуск за подбитый русский танк. И даже геройские поступки неприятеля, стали служить фашистам примером для подражания. Поэтому Алексей Иванович был похоронен немцами в Гатчине на площади Гатчинского дворца.

В результате тарана и взрывов баков с бензином была уничтожена передвижная железнодорожная дальнобойная батарея, обстреливающая Ленинград.

Указом Верховного Совета СССР от 4 февраля 1944 года летчику и штурману посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Прах Алексея Ивановича Перегудова 5 ноября 1959 года был перезахоронен на воинском кладбище. Василий Николаевич Гречишкин сгорел в огненном таране.

Их именами названы улицы города. 1 октября 1988 году рядом с могилой А.И. Перегудова был установлен бюст В.Н. Гречишкина. И.Ф. Марченко после войны был награжден орденом Великой Отечественной войны I степени.

После открытия мемориальной доски, автобус со школьниками и друзьями Алексея Валерьевича, направился на мемориал воинской славы.

Капитан I ранга Виктор Васильевич Иванов прочитал свое стихотворение, посвященное героям.

*Гречишкин, Перегудов – жизнь отдали
За Родину, за город Ленинград.*

*Героями посмертно они стали,
И было им уже не до наград.*

*Гастелло подвиг повторили,
Направив самолет на артобстрел.*

*Огонь орудий быстро подавили,
Вновь увеличив свой победный счет.*

*Их подвиг помнят взрослые и дети,
Герои с нами мысленно – всегда.*

*Поступок яркий на планете,
А над могилой Красная звезда.*

Учащиеся и взрослые возложили цветы к памятникам героев, это стало доброй традицией».



Мемориальная доска на фасаде Гатчинского лицея № 3



Самолет Пе-2 со дна Черного моря

История, как в проект «Крылья Татарстана» попали фрагменты самолета Пе-2, поднятого со дна Черного моря, интересна и очень важна для нас.

Все началось осенью 2019 года, когда водолазы Черноморского флота обнаружили на дне моря обломки погибшего в годы войны бомбардировщика. Сначала информация, что со дна моря поднимают обломки самолета, появилась в Интернете на новостных каналах Краснодарского края. Затем на авиационном подфоруме «Тризна» поисковики из организации «Кубанский Плацдарм» разместили большое количество фотографий процесса подъема и рассказ, как искали номера самолета и моторов, а также историю погибшего экипажа.

Это оказался самолет из состава 40-го бомбардировочного авиационного полка ВВС Черноморского флота, значившийся не вернувшимся с боевого задания 25 сентября 1942 года.

Подбитый самолет тянул на свою территорию. Когда поврежденный в бою Пе-2 перестал реагировать на управление, летчик подал команду штурману и воздушному стрелку покинуть борт на парашютах, а сам смог из последних усилий приводниться на поверхность Черного моря на траверзе Анапы. Вышедшие на поиск катера спускающихся на парашютах летчиков, к сожалению, не нашли. Штурман и стрелок утонули до подхода катеров. Летчик тоже не смог выбраться из кабины и ушел на дно с машиной.

Эти данные смогли найти поисковики Краснодарского края Сергей Николаевич Соловьев (город Анапа), Евгений Александрович Порфирьев (город Краснодар) и Александр Владимирович Гартман (поселок Лазаревское). Большую помощь в установлении судеб членов экипажа самолета оказали работники Музея истории 943-го МРАП (бывшего 40-го БАП ВВС ЧФ), который находится в поселке Октябрьское Красногвардейского района Республики Крым.



Подъем фрагментов самолета Пе-2 из Черного моря

Оказалось, что еще несколько лет назад они подготовили и издали «Книгу Памяти 40-го АППБ ВВС ЧФ», в которой рассказывается обо всех погибших летчиках, штурманах и воздушных стрелках полка. В книге указаны все соцдемографические данные, описаны судьбы и размещены их фотографии.

Вот выдержка из статьи директора Музея истории 943-го МРАП А.П. Гирника, напечатанной в сборнике «Историческое наследие Крыма» в 2020 году.

«21 декабря 2019 г. в «Российской газете» опубликована информация МО РФ о том, что водолазами спасательного судна «Эпрон» в районе поселка Джубга со дна Чёрного моря поднят самолёт Пе-2 бортовой № 2/30. По документам, которыми располагают фонды Музея истории 943-го МРАП ВВС КЧФ, известно, что в этом районе пропал самолёт Пе-2 40-го АППБ.

Вот этот документ. «Боевое донесение

Штаб 40-го бомбардировочного авиационного полка 63-й авиабригады ВВС ЧФ от 25.09.1942 г. с. Алахадзы.



Соловьев С.Н.



Гартман А.В.



Порфирьев Е.А.

4 самолёта Пе-2 (ведущий капитан Аккуратов П.Н., штурман ст. лейтенант Коваленко Е.Т.) в 09 час. 38 мин. нанесли бомбоудар по плавсредствам противника в районе Тамани. Сброшено 30 бомб ФАБ-100. Наблюдался сильный взрыв в районе пристани. Зенитная артиллерия противника вела сильный огонь. Один истребитель Ме-109 произвёл 8 атак с дистанции 300-400 м.



Клюев В.А.



Яковлев А.А.



Рыбальченко Н.И.

На траверзе Анапы, в 15-20 км от береговой черты самолёт капитана Клюева Владимира Андреевича был подбит. Истребитель Ме-109 при этом в 10 час. 05 мин. задымил и отвалил. На самолёте Клюева вывалилось шасси и загорелся правый мотор, повалил густой белый дым. В 10 час. 12 мин. на траверзе Береговой выпрыгнули из самолёта штурман ст. лейтенант Яковлев Анатолий Александрович и воздушный стрелок-радист старшина Рыбальченко Николай Иванович. Лётчик капитан Клюев В.А. продолжал планировать и сел на воду. Самолёт Пе-2 № 2/30, моторы №№ 125-483, 115-581, быстро затонул. Капитан Клюев В.А. погиб вместе с самолётом. Штурман и радист – не подобраны».

Капитан Клюев В.А., командир экипажа 2-й АЭ 40-го АППБ. Участвовал в налётах на военные и промышленные объекты Румынии, обороне Одессы, Крыма и Кавказа. На 08.09.1941 г. в составе экипажа уничтожил 8 бронемашин и сбил самолёт Ме-109. Награждён орденом Красная Звезда.

Ст. лейтенант Яковлев А.А., воздушный стрелок-бомбардир 2-й АЭ 40-го АППБ. За уничтожение живой силы и объектов противника, проявленную при этом исключительную храбрость награждён орденом Красная Звезда.

Старшина Рыбальченко Н.И., старший воздушный стрелок-радист 2-й АЭ 40-го АППБ. Участвовал в налётах на военные и промышленные объекты Румынии, обороне Одессы, Крыма и Кавказа. Имеет две благодарности от командования ООР. Награждён орденами Красная Звезда и Красное Знамя».

Мы с интересом наблюдали за ходом работ по подъёму обломков этого самолета и были рады, когда удалось найти номера самолета и моторов, а по ним установить судьбу экипажа. Понимая, что географически место обнаружения «пешки» очень далеко от Казани, и экспедицию по подъёму обломков проводили представители военного ведомства, мы отдавали себе отчет, что, скорее всего, поднятые фрагменты будут переданы в подведомственную структуру Министерства обороны РФ – Краснодарский филиал парка «Патриот». Так оно и вышло. А мы и не предполагали, что фрагменты данного самолета могут быть использованы в нашем проекте «Крылья Татарстана» по восстановлению бомбардировщика Пе-2.

Но иногда получается, что события, неожиданные встречи порой незнакомых людей пересекаются в работе, их помыслах, делах, устремленных на восстановление исторической справедливости и увековечение памяти своих предков.



Заводской номер самолета



Заводской номер мотора



Так получилось и в этот раз. Весной 2020 года руководитель поискового отряда «Челны» (г. Набережные Челны, Республика Татарстан) Наиль Раитович Каюмов был в Крыму. Там произошла его встреча с директором музея истории 943-го МРАП Алексеем Петровичем Гирником и специалистом Красногвардейского краеведческого музея Ольгой Васильевной Герасимовой. Именно в ходе этой встречи Наиль рассказал о нашем проекте, ознакомил с первой книгой о ходе реализации проекта «Крылья Татарстана. Восстановить легенду» и дал наши координаты. Почти одновременно на мою почту пришли фотографии Наиля из Крыма и прозвучал звонок от Ольги Герасимовой. Ольга Васильевна рассказала о самом музее и о работе, которую они ведут. В разговоре мы затронули тему самолета Пе-2, поднятого со дна Черного моря. Оказалось, что обломки бомбардировщика действительно переданы в Парк «Патриот» в Краснодарском крае. С учетом того, что музей как раз и посвящен истории бывшего 40-го бомбардировочного авиаполка ВВС ЧФ и работники музея активно участвовали в процессе установления имен и судеб членов экипажа этого самолета, логично было бы предположить, что обломки Пе-2 передадут на вечное хранение в музей истории полка. В обсуждении данной ситуации мы сошлись во мнении, что этому вопросу может способствовать обращение музея и администрации района с ходатайством на имя командующего Черноморского флота.

И как же было приятно узнать, когда 26 марта 2020 года Сергей Соловьев прислал мне фотографии, на которых был запечатлен процесс разгрузки на территории музея доставленных из Качи двух моторов, вместе со стойками шасси самолета и одного крыла, которые были переданы в музей по решению командования Черноморского флота.

Рассматривая фотографии, присланные из Октябрьского, мы обратили внимание, что, хотя обломки самолета были подняты из довольно-таки агрес-

сивной среды (морская соленая вода сильно влияет на сохранность частей самолета), видно, что капоты моторов (особенно верхние и боковые) сохранились очень хорошо. Скорее всего, на дне моря самолет перевернулся, и эти капоты оказались в песке, а поэтому и сохранились. Все остальные фрагменты после соленой воды (особенно алюминий обшивки и силуминовый сплав на блоках моторов) были значительно коррозированы и для работ по восстановлению не могли быть использованы. А вот капоты можно было использовать для реставрации и восстановления самолета. И если честно, зная с какими трудностями работникам музея удалось заполучить найденные обломки для экспозиции, нам было неловко спрашивать об этих фрагментах.

Но, как говорить, мы предполагаем... 20 июня 2020 года на моем телефоне появилось сообщение от Ольги Герасимовой, что поднятые со дна моря фрагменты и обломки самолета доставлены к ним в музей, и сейчас идет работа по их распределению в экспозиции. И от имени руководства спрашивала, чем они могут помочь нам в нашем проекте!!!

Такого продолжения наших отношений мы и представить не могли! Оказалось, что руководство музея уже приняло решение помочь в нашем проекте «Крылья Татарстана». Узнав, что мы заинтересованы в сохранившихся капотах моторов, Алексей Петрович Гирник и Ольга Васильевна Герасимова сообщили: верхний и боковые капоты с одного из моторов они уже сняли с каркаса моторамы, а со второго может помочь снять Наиль Раитович Каюмов, который как раз в первых числах июля собирался приехать в Октябрьское для заключения Соглашения о совместной историко-краеведческой работе. Также мы договорились о передаче для библиотеки музея книг, изданных в Казани: «Крылья Татарстана. Восстановить легенду», «Имена из солдатских медальонов» и «Вспомнить всех поименно». В нашу библиотеку музей передавал «Книгу Памяти 40-го АППБ ВВС ЧФ».

Как мы запланировали, так и вышло. 3 июля Наиль Раитович Каюмов и Евгений Владимирович Куренин (представитель поискового отряда «Разведка им. С.П. Титова» (г. Набережные Челны) приняли участие в официальных мероприятиях в Республике Крым. Вот как это было описано на интернет-ресурсе «Октябрьское. Я здесь живу».

«Заведующий Музеем истории 943-го МРАП и представитель Красногвардейского краеведческого музея Ольга Герасимова встретилась с гостями из Набережных Челнов (Республика Татарстан): Наилем Каюмовым – председателем Региональной военно-патриотической общественной организации по Республике Татарстан «Полевая Почта Герат» и Курениным Евгением – начальником штаба ВППОД «Юнармия» РТ по Мамадышскому муниципальному району. Встреча прошла в домашних тёплых и гостеприимных условиях, на встрече также присутствовали: председатель совета ветеранов полков-



Фрагменты самолета доставлены в Республику Крым

ник в отставке Григорий Федь, председатель РОО «Ветераны Морской Авиации Республики Крым» полковник в отставке Николай Малахов, руководитель интернет-ресурса «Октябрьское. Я здесь живу!» Сергей Грязнов.

Данная встреча явилась началом сотрудничества в сфере поисковых работ и культурно-исторического обмена артефактов из музейных фондов».

В ходе своего визита Наиль Каюмов и Евгений Куренин вместе с сотрудниками музея смогли снять капоты со второго мотора. А уже 9 июля 2020 года, доставленные ими в Казань фрагменты самолета Пе-2 № 2/30 из состава 40-го БАП ВВС ЧФ были разгружены в сборочных мастерских РОМО «Объединение «Отечество» РТ.

А сейчас предоставим слово работникам Музея истории 943-го МРАП, приславшим для настоящей книги материал по результатам проведенной работы по установлению судеб и имен погибшего экипажа самолета, а также обо всех тех благородных и отзывчивых людях, без чьей помощи и содействия не было бы этой истории.

«Согласно приказу Командующего Краснознаменным Черноморским флотом 25 марта 2020 года в Музей истории 943-го МРАП доставлены фрагменты (двигатели, шасси, крыло) пикирующего бомбардировщика «Петляков-2» (заводской № 2/30), поднятого в декабре 2019 года со дна Чёрного моря водолазами спасательного судна «Эпрон» на траверзе посёлка Джубга (Краснодарский край).

Как будто и не было той войны, а они молодые и счастливые, продолжают жить. Их образ не стёрло время, лишь фотографии пожелтели. Война в их судьбы ворвалась, когда им было слегка за двадцать. Скупая запись в журнале учёта безвозвратных потерь личного состава 40-го бомбардировочного авиационного полка от 25 сентября 1942 года не оставляет надежды: «Командир звена 2-й АЭ капитан Ключев Владимир Андреевич, штурман звена 2-й АЭ ст. лейтенант Яковлев Анатолий Александрович и старший воздушный стрелок-радист 2-й АЭ старшина Рыбальченко Николай Иванович из боевого задания не возвратились».

Судьба экипажа оставалась долгие 78 лет неизвестной, пока после долгих поисков не был обнаружен самолёт экипажа. Но всё по порядку. Предоставим слово Сергею Соловьёву из общественной организации «Кубанский плацдарм»: «15 декабря 2019 года Александр Гартман сообщил мне, что в районе Джубга с глубины около 80 метров спасательным судном «Эпрон», входящим в состав УПАСР Черноморского флота, были подняты моторы, крыло, часть хвостового оперения и стойки шасси самолёта Пе-2. На обоих моторах, один из которых поврежден огнём, сохранились заводские номера. По нашим базам данных один из номеров мотора нашёлся. По нему нашли номер самолёта в архивной книге учёта самолётов и моторов. Он чис-



Евгений Куренин (слева) и Наиль Каюмов осматривают обломки бомбардировщика Пе-2, поднятого со дна Черного моря

лил установленным на самолёте, не вернувшимся с задания в сентябре 1942 года.

У нас налажено взаимодействие с работниками Музея истории 943-го МРАП. Мы попросили прислать копию журнала боевых действий полка за 1942 год. (...)

Поднятые на поверхность части самолёта были доставлены в Новороссийск и предполагалось, что они займут место в парке «Патриот», но, согласитесь, что в Красногвардейском районе живут не менее патриотичные граждане. Это обстоятельство подвигло на ряд обращений с просьбой о возврате нашего самолёта в то место, где базировался авиапункт, к которому и принадлежал экипаж. Этот



Поисковики отряда «Татнефть-Поиск» около фрагментов Пе-2



самолёт воевал все дни обороны Севастополя и погиб в жестоком бою, защищая Кавказ. Нас услышали. Из Новороссийска моторы, винты и часть крыла самолёта перевезли в Анапу, далее самолётом в Качу и на грузовике доставили в Октябрьское.

Низкий поклон от ветеранов полка за содействие в возвращении и доставке фрагментов легендарного самолёта в наш музей: министру культуры Республики Крым Новосельской Арине Вадимовне, руководителю МОО «Русское единство» Аксёновой Елене Александровне, генеральному директору ГБУ РК «Восточно-Крымский историко-культурный музей-заповедник» Умрихиной Татьяне Викторовне, командующему КЧФ вице-адмиралу Осипову Игорю Владимировичу, начальнику УПАСР ЧФ капитану 1-го ранга Ульянову Александру Николаевичу, командиру экипажа СС «Эпрон» капитану 3-го ранга Хрипкову Евгению Владимировичу, старшим водолазам ст. матросам Лабойкину Денису Викторовичу, Салдатгерееву Сираждиному Изамодиновичу, командиру авиационного полка полковнику Степанову Анатолию Евгеньевичу, заместителю командира авиационного полка по ИАС подполковнику Сыса Андрею Александровичу, командиру экипажа самолёта Ан-26 майору Чернобрывому Ивану Ивановичу, штурману самолёта капитану Зайцеву Сергею Рудольфовичу, сопредседателю союза ветеранов боевых служб ВМФ РФ капитану 1-го ранга в отставке Блытову Виктору Александровичу, членам общественной организации «Кубанский плацдарм» Порфирьеву Евгению Александровичу, Гартману Александру Владимировичу, Соловьёву Сергею Николаевичу, руководителю ПО «Защитник Отечества» Бойко Артёму Игоревичу.

В нелёгком деле разгрузки тяжёлых фрагментов самолёта приняли участие Макеенков Сергей Иванович, Рябинин Пётр Вадимович, Ушаков Владимир Николаевич, Зуев Дмитрий Михайлович, Гриценко Александр Алексеевич.

40-й Краснознаменный бомбардировочный авиационный Констанцский полк ВВС КЧФ на пути к Победе в Великой Отечественной войне трижды сменил личный состав, потеряв при этом 360 своих лучших сынов.

Многие из них по сей день не имеют места захоронения, они морские лётчики и их местом упокоения стало Чёрное море. Память о них не имеет срока давности. Это им мы сегодня говорим: «Прощайте, Победители!» С осмыслением «того, что никто не придёт назад» именно под таким знаком – «прощания с победителями» – нам дальше и жить».

Но на этом история не закончилась. Наша дружба с музеем продолжает развиваться.

Наиль Каюмов, уже несколько раз побывав в Крыму, передал для музея интересные исторические экспонаты быта татарского народа для этнографической выставки. А в августе 2020 года представители поискового отряда «Татнефть-Поиск» (г. Альметьевск) тоже побывали в гостях у наших друзей в Октябрьском, и в очередной раз доставили в Казань некоторые фрагменты, узлы и агрегаты самолета для нашей реставрации.

В марте 2021 года с ответным визитом в Казань приезжали специалисты Красногвардейского краеведческого музея. Руководитель делегации Ольга Васильевна Герасимова смогла воочию посмотреть работы, которые мы проводим по восстановлению самолета Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана».



Ольга Герасименко передает в музей РОМО «Объединение «Отечество» РТ памятный планшет с фотографиями летчиков

Самолет Пе-2 в районе города Кириши

В середине августа 2020 года представители инициативной группы проекта «Крылья Татарстана» (Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Андрей Поляков) выехали в Киришский район Ленинградской области. Экспедиция оказалась очень плодотворной и насыщенной. За несколько дней мы смогли побывать и поработать на местах падений четырех самолетов Пе-2 и провели ряд разведывательных выездов, которые стали хорошим заделом на будущее.

В эти дни мы разбили лагерь вместе с ребятами из Новосибирска. Дело в том, что в это время в Киришском районе проходила межрегиональная поисковая экспедиция отрядов «МГИВ» (г. Новосибирск), «Небо Ленинграда» и «Волховский фронт» (г. Кириши). Ребята работали в полосе наступления 54-й армии Волховского фронта, которая развернулось в этих краях с декабря 1941 по май 1942 года. Местами поиска стали районы станции Погостье, платформ 52 и 55 км, деревни Посадников Остров.

Мы встали рядом с их базовым лагерем у деревни Посадников Остров. Кроме того, прибыв в экспедицию на своем автотранспорте, мы смогли оказать помощь в решении оперативных задач: заправляли и привозили в лагерь прицеп-бочку с питьевой водой, которую наполняли из колонки по договоренности с местной администрацией прямо в деревне, а также поработали скорой помощью, доставив в киришскую больницу девочку из новосибирского отряда, которая подвернула ногу, перепрыгивая через канаву. В общем, наше соседство с новосибирцами проходило обоюдовыгодно и дружелюбно. Каждое утро, встав пораньше, мы отправлялись в поездки по району на места падений самолетов, а вечером возвращались обратно, где нас ждал радушный прием. Вечера проходили в теплом общении со старыми и новыми друзьями из Новосибирска.

Руководителя новосибирского отряда – Некрасову Наталью Изотовну – мы знаем ну о-о-очень давно. Еще в далеком 1989 году в дверях нашего кабинета Ленинградского обкома комсомола появилась энергичная женщина, представившаяся представителем Сибирского кадетского корпуса из города Новосибирска (одного из первых в стране), и сказала, что наслышана о проводимой в Ленинградской области поисковой работе. В октябре 1990 года отрядом «МГИВ» были проведены первые поисковые работы в районе станции Погостье, точнее, участие в поисковой экспедиции, организованной военно-патриотическим объединением «Победа» при Ленинградском обкоме комсомола (где я тогда работал). С тех пор вот уже 30 лет новосибирские кадеты по два раза в год приезжают в Ленинградскую область,

а их бессменным руководителем является Наталья Изотовна Некрасова. Сколько незабываемого было за эти годы. Сколько историй, смешных и печальных, мы вспомнили с Натальей Изотовной и рассказывали вечерами наперебой молодым поисковикам. Надо отметить, что в данной экспедиции было немного новичков. В этот раз Наталья Изотовна смогла взять с собой тех, кому уже исполнилось 18 лет, и потому было много знакомых ребят, которых я помнил еще совсем юными. За прошедшие годы они возмужали, приобрели хороший поисковый опыт и знания. Поэтому наши вечера после насыщенной дневной работы были наполнены общением и приятными воспоминаниями.

А теперь давайте по порядку расскажем о самолетах, на которых мы смогли побывать в эту экспедицию.

Идея данной поездки возникла спонтанно. Мы уже очень давно работаем и общаемся с руководителем Ленинградского регионального отделения «Поискового движения России» (также он и руководитель поискового отряда «Небо Ленинграда») Евгением Евгеньевичем Халамовым.

Евгения я знаю уже очень давно... помню его еще подростком, до его учебы в Ленинградском об-



Евгений Халамов



Ручная буксировка вездехода «Арго» по тракторной дороге

ластном университете (г. Пушкин) и его службы в армии. Он сын бывшего руководителя отряда «Небо Ленинграда» Евгения Васильевича Халамова. Костяк отряда в конце 90-х – начале 2000-х годов был сформирован из жителей города Кириши и Киришского района. В принципе, это были уже все взрослые дядьки, которые в свободное от основной работы время занимались поиском и подъемом советских самолетов, погибших в годы Великой Отечественной войны. Что греха таить, в то время поисковики, чтобы выжить и прокормить семью, зачастую после экспедиций поднятые из болот и лесов обломки самолетов и моторов просто сдавали в металлолом. Но тем не менее, главной задачей по-прежнему оставалось найти самолет, установить имена, а если были останки, похоронить их с почестями. Отряд «Небо Ленинграда» (тогда они в общем-то и не были организованы в отряд, а просто были группой лиц, объединенной общей идеей) за многие годы своей деятельности сделал очень много. Всего ими были обнаружены и обследованы около сотни мест падений советских самолетов в Киришском районе Ленинградской области. Еще тогда я отметил одну положительную черту у Евгения Васильевича Халамова: он вел хороший и подробный дневник своих выездов и работ на местах падений самолетов. В нем он записывал все, начиная от бытовых мелочей до ежедневных описаний событий. Подробно записывались услышанные от местных жителей легенды и истории, описывался весь процесс раскопок, что, как и где находили, переписывались найденные номера агрегатов, бирок и, конечно же, номера самолетов и моторов (если были обнаружены). Обязательно перечислялись все участники событий. Кстати ска-

зать, эти дневники очень сильно помогли и помогают в настоящее время уточнять некоторые детали по тому или иному самолету, обнаруженному и поднятому отрядом. Огромную помощь оказывают схемы с ориентирами, где были обнаружены места падений самолетов, ведь в те годы не у всех были GPS-навигаторы.

Эта же черта передалась и сыну Евгения Васильевича Евгению, который в настоящее время возглавляет отряд. Его скрупулезность в работе и оформлении необходимой документации заслуживают не просто одобрения, но и восхищения.

Так вот, еще в июне 2020 года Женя сообщил, что они с ребятами нашли-таки место падения бомбардировщика Пе-2, которое находилось в районе путепровода за киришским заводом. Информацией о том, что в этом районе есть место падения самолета, с ними поделился один из обходчиков путепровода. Но по различным причинам он сам не мог вывести их на место обнаружения обломков, и ребятам из отряда «Небо Ленинграда» пришлось несколько раз выезжать и прочесывать окрестность. Найти обломки бомбардировщика удалось только с третьей попытки. Оказалось, что место катастрофы находилось на другой стороне путепровода, а не на той, что указал бывший обходчик. К сожалению, установить принадлежность погибшего самолета сразу не удалось, так как на поверхности находились лишь незначительные фрагменты.

Надо сказать, сверив поступившие от Евгения Халамова данные с моей картотекой по обнаруженным местам катастроф, оказалось, что об этом самолете у меня уже имелась информация. Еще в октябре 2010 года ее прислал мне Сергей Сергеевич Куксенко, один

из поисковиков Киришского района. Но информация о месте нахождения обломков самолета и фотографии тоже «пришли» к Сергею через третьи руки, а точного места падения самолета и он не знал. Тем не менее эти сведения были зафиксированы и, как видим, не зря. Присланные Евгением фотографии фрагментов с места падения, один в один совпадали с теми, что были запечатлены на фото Сергея Куксенко. Таким образом, стало понятно, что был найден именно тот самолет, информация о котором хранилась в моем архиве еще с 2010 года. Позже выяснилось, что Сергей Куксенко с друзьями пытались зимой 2015 года выкачать воронку на месте катастрофы, но поднять обломки самолета так и не смогли.

Далее Евгений обратился к руководству ООО «Транснефть-Балтика» и Ленинградского районного нефтепроводного управления, которые выразили заинтересованность в вопросе подъема обломков самолета и установлении судьбы его экипажа. В результате дальнейших переговоров была достигнута договоренность, что нефтяники окажут помощь в проведении поисковой экспедиции: выделяют тяжелую технику (вездеходы и экскаватор) для прокладки к месту падения самолета сносной дороги.

После проведенной подготовительной работы по прокладке дороги совместно с работниками вышеназванных организаций Евгений сообщил нам о намеченных сроках работы экспедиции.

Если честно, когда поступают приглашения поучаствовать в таких работах, отказаться почти невозможно. И поэтому мы оперативно собравшись двинулись из Казани в сторону Киришей. Предварительно мы с Евгением Халамовым договорились, что дополнительно проведем обследование еще нескольких мест падений Пе-2 в Киришском районе.

В этом нам готов был помочь его отец Евгений Васильевич, который знал и помнил многие места ранее найденных их отрядом самолетов.

Ранним утром 17 августа 2020 года наша группа (Александр Коноплев, Илья Прокофьев и Андрей Поляков) прибыла на место, где мы смогли разбить небольшой полевой лагерь. Разгрузили вездеход «Арго», поставили палатку и чутко обустроили бивак, а времени на поспать после проведенной за рулем бессонной ночи уже не осталось. В 7 часов утра около лагеря проехали два тяжелых гусеничных тягача, с одного из которых вдруг прыгнул Евгений Халамов. Подъехать к самой точке падения самолета на нашей машине было невозможно. Дальше путь должен был пройти по путепроводу, по которому могла передвигаться только гусеничная техника. Обговорив с Евгением наши дальнейшие действия, а также какое имущество еще необходимо взять с собой на раскоп (дополнительную помпу, ведра, таль и прочее, что привезли с собой), мы стали готовиться к выезду.

Дорога длиной не более 5 километров оказалась не из простых. Колеи, оставленные после гусеничных вездеходов, оказались шире, чем просвет гусениц на нашем «Арго», и поэтому почти весь путь мы ехали вдоль уже укатанной дороги. Хуже того, эта дорога проходила по заболоченному участку местности, и поэтому колеи от тягачей были полностью затоплены.

Но самое интересное нас ждало впереди. В одном месте дорогу пересекал небольшой ручей под названием Жалень. В общем-то форсирование таких ручьев не проблема для нашего вездехода, но тут предстала совсем другая картина. Ниже по течению ручья бобры построили плотину, и вода не просто



Работа на месте падения самолета Пе-2 с привлечением тяжелой техники



поднялась, а затопила всю низменную территорию, как раз в том месте, где дорога пересекала ручей. Перед нами простиралось море из болотной рыжей воды. Хоть «Арго» и считается плавающим вездеходом, но преодолеть такую стихию даже ему затруднительно. Поэтому мы поступили следующим образом: Саша Коноплев въехал на «Арго» в проложенную тяжелыми тягачами дорогу, которая была полностью залита водой. А мы с Андреем Поляковым, взявшись за привязанную к «Арго» крепкую веревку, стали тянуть вездеход с Сашей по этому рукотворному каналу, словно бурлаки на Волге. Таким образом мы дотянули тархтящий и плывущий «Арго» до русла самого ручья. И тут возникла новая проблема: как же нам самим перебраться на другой берег. Обнаружив в одном месте поваленный или специально кем-то брошенный ствол спиленного дерева, мы с Андреем по очереди стали переходить по нему на другой берег. Я довольно спокойно смог пробежать по бревну, но Андрюха черпнул водички в сапоги почти перед самым выходом на мелкое место. Но это не беда, главное, смогли форсировать ручей. Итак, перебравшись, мы с Андреем таким же образом продолжили тащить «Арго», пока не вытащили тягач из болотной воды. Преодоление последних километров до места катастрофы самолета было делом техники. Прибыв к месту раскопок, мы обнаружили довольно-таки большую группу людей и всевозможной тяжелой спецтехники, начиная от прошедших мимо нашего лагеря гусеничных тягачей до экскаватора.

Как уже говорилось выше, техническую поддержку экспедиции оказывали ООО «Транснефть-Балтика», руководство и сотрудники Ленинградского районного нефтепроводного управления. В работе экспедиции были задействованы 6 единиц тяжелой техники. Приняли участие около 30 работников вышеназванных компаний. Их помощь оказалась просто неоценимой.



Александр Коноплев и поисковики отряда «Небо Ленинграда» Георгий Калинин, Евгений Халамов, Тихон Кленов

Завершив работы по устройству дороги и укреплению площадки рядом с воронкой, на которой мог бы работать экскаватор, мы приступили к раскопкам. Сначала ковшом экскаватора в непосредственной близости от места падения самолета было сделано двухметровое углубление, в которое сразу стала стекать болотная вода из воронки. Затем, включив две мотопомпы, мы выкачали эту воду, и обрисовался полный контур воронки, образованной падением и последующим взрывом самолета. Потом постепенно ковшом трактора стали снимать слой за слоем подушку из мха и глины. Периодически работы приостанавливались, мы проверяли отвалы земли, где попадались различные фрагменты и обломки. Опустившись в болотных сапогах на дно вырытого котлована, мы обследовали металлическими длинными щупами все стороны и глубину воронки.

В целом работа на месте падения самолета продолжилась три дня, с 17 по 19 августа. В работе принимали участие представители отрядов «Небо Ленинграда», «Волховский фронт» (г. Кириши) и нашей команды из отряда «Разведка» (г. Казань).

При проведении поисковых работ было установлено, что при падении самолет взорвался, в том числе на собственной бомбе, так как при земляных работах были найдены фрагменты стокилограммовой авиационной бомбы. Судя по всему, моторы взрывом были выброшены на поверхность, а в послевоенное время сданы местными жителями на металлолом.

В течение нескольких дней удалось полностью проверить всю образовавшуюся от падения самолета и последующего взрыва воронку. Были извлечены фрагменты и обломки самолета, обнаружены задняя оборонительная установка воздушного стрелка-радиста и, самое главное, на одном из капотов самолета обнаружен нанесенный красной краской заводской номер 15/12. Этот капот обнаружил Евгений Халамов, который регулярно проверял отвал и края воронки металлоискателем.

К сожалению, из-за долгого нахождения обломка самолета с нанесенным номером в болотистой почве на тот момент его не удалось идентифицировать. Одна из цифр читалась двояко: 15/12 или 15/02. По обнаруженному клейму ОТК можно было со стопроцентной уверенностью сказать, что этот самолет был выпущен на заводе № 39 в городе Москве в первой половине 1941 года (еще до эвакуации завода в город Иркутск). Оставалось проверить два самолета с такими номерами. Причем в нашей базе данных, составленной на основании архивных документов, мы нашли сведения, что самолет Пе-2 № 15/12 был в составе 240-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи ВВС Северо-Западного фронта и значился не вернувшимся с боевого задания по разведке тылов противника 28 декабря 1941 года.

Убедиться в этом нам помогли уважаемые в поисково-архивном сообществе коллеги Борис Влади-

мирович Давыдов (г. Москва) и Александр Петрович Морзунов (г. Демянск). Оказалось, что оба самолета 39-го завода с номерами 15/12 и 15/02 на 1941 год значились в составе 240-й ОРАЭ. И если, как сказано выше, по самолету с номером 15/12 у нас были данные, то с номером 15/02 – нет.

Так вот благодаря предоставленной нашими друзьями информации все встало на свои места.

Самолет Пе-2 № 15/02 из состава 240-й ОРАЭ был подбит истребителями противника 3 ноября 1941 года. Летчик старший лейтенант Самойлюк Александр Савельевич смог посадить горящий самолет на занятую противником территорию, в 40 км северо-восточнее Торопец (Калининская область). Сняв с борта все вооружение и специальное оборудование, летчики вместе с партизанами сожгли самолет, чтобы он не достался противнику, и благополучно вернулись в свое подразделение. К сожалению, А.С. Самойлюк не дожил до Победы, его Пе-2 не вернулся с боевого задания 3 февраля 1942 года, когда он проходил службу уже в составе 514-го БАП ВВС Северо-Западного фронта.

А вот Пе-2 с № 15/12 (моторы М-105ра № 125-519 и 125-524) из состава 240-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи не вернулся с боевого задания по разведке 28 декабря 1941 года. Вот имена экипажа.

- Летчик лейтенант РОГОЗИН Сергей Александрович (в других источниках, Рагозин). Родился 3 октября 1914 года в городе Пермь (в годы войны – Молотов), п. Запут, ул. К. Либкнехта, д.13. В 1932 году окончил школу ФЗУ в г.Пермь. Жена Рогозина Е.С. жила в г.Молотов по адресу: ул.Островская, д.36, кв.1. В Красную Армию поступил в декабре 1937 года курсантом военной школы пилотов (г. Пермь).



В декабре 1938 года назначен на должность младшего летчика в состав 6 АЭ 9-го легкомобардировочного авиаполка (Харьковский ВО). Следует отметить, что С.А. Рогозин участник советско-финской кампании. 13 февраля 1940 года его переводят в состав 2-го легкомобардировочного авиаполка, который 18 февраля 1940 года вылетел из Конотопа (Киевский ВО) и прибыл в состав ВВС 15-й армии на фронт на аэродром Нурмолицы (под Олонцом). С 27 февраля полк начал боевую работу. Всего за время короткой войны полк совершил 108 боевых вылетов. В это время полк был оснащен самолетами Р-зет. 11 июля 1940 года С.А. Рогозина переводят в состав 48-го скоростного бомбардировочного авиаполка, оснащенного самолетами СБ (Киевский Особый ВО). С 20 декабря 1940 года он на должности старшего



И. Прокофьев щупом проверяет дно воронки на месте падения самолета Пе-2

летчика. Вместе с полком встретил Великую Отечественную войну. Затем воевал в составе 260-го ББАП, где дважды представлялся к правительственным наградам, но их не утвердили. С 30 сентября 1941 года на должности пилота отдельной разведывательной эскадрильи ВВС Северо-Западного фронта, которая впоследствии стала 240-й ОРАЭ.

В начале 1942 года был награжден орденом Красного Знамени (посмертно, приказ от 16.04.1942). В последнем награждении командованием 240-й ОРАЭ он представлялся к ордену Ленина.

- Младший летчик-наблюдатель лейтенант ТЕМЧЕНКО Семен Яковлевич. Родился 1 января 1915 года в селе Сидоровка Каневского уезда Киевской губернии (в годы войны – Корсунский район Киевской обл. Украинской ССР). В 1927 году окончил четыре класса неполной средней школы, в 1936-м – рабфак. Жена Темченко М.М. проживала: Краснодарский край, город Краснодар, улица Карла Либкнехта, д.29.



В Красную Армию поступил в 1936 году. В 1940 году окончил Краснодарское военное авиационное училище летчиков-наблюдателей. 11 февраля 1940 года присвоено воинское звание младшего лейтенанта. 31 марта 1940 года направлен для прохождения службы в распоряжение командира 12-го дальнебомбардировочного авиаполка. 15 августа 1940 года назначен на должность младшего летчика-наблюдателя 48-го скоростного бомбардировочного авиаполка (Киевский ОВО). С 25 января 1941 года на должности помощника штурмана АЭ. В первых боях Великой Отечественной войны принимал участие в составе ВВС Юго-Западного фронта. В составе 260-го ББАП награжден орденом Красного Знамени приказом от 27 ноября 1941 года. Назначен на должность стрелка-бомбардира 240-й ОРАЭ. 21 декабря 1941 года ему присвоено звание лейтенанта. Следующим наградным от 7 декабря 1941 года командованием эскадрильи представлялся к ордену Ленина, но награжден 16 марта 1942 года орденом Красной Звезды (посмертно).

• Воздушный стрелок-радист младший сержант НИКИФОРОВ Гавриил Иванович. Родился в 1921 году в деревне Елшанка Вторая Бузулукского уезда Самарской губернии (в годы войны – Чкаловская область, Бузулукский район). Мать Никифорова М.А. проживала по месту рождения. Кадровый военный, мобилизован Чкаловским РВК в 1940 году. Награжден орденом Красной Звезды (командование 240-й ОРАЭ представляло к ордену Ленина) приказом от 16 марта 1942 года (посмертно).

В оперативной сводке ВВС Северо-Западного фронта за 28 декабря 1941 года говорится, что целью их разведки был район Новгорода и Малой Вишеры... К сожалению, из этого вылета по разведке тылов противника экипаж не вернулся...

КИРИШКОМУ ГОРВОЕНКОМУ
Копия: Председателю Киришского городского
/и районного/ Совета ветеранов
войны, труда и армии
107110, г. Кириши, Ленинградской обл.
Совет ветеранов 14-й Воздушной армии сообщает Вам следующее.
19 ноября 1987 года армейская группа "Поиск" обратилась в редакцию газеты "Киришский факел" с просьбой опубликовать следующее обращение к жителям района:

1. Тов. Чистяков В.П. /г. Кириши, ул. Романтиков, д. 11, кв. 20/ сообщил в письме от 3.12.1987 г., что в 1957-1958 году участвовал в обследовании Киришского болота, находящегося у г. Кириши. Вместе с инженером они заметили срезаемый средний сосняк вдоль края болота с понижением среза в сторону г. Волхова. Пройдя вдоль среза около одного километра они находили обломки крыльев самолета. По окончании среза они увидели углубление во мху. В котловине находился двухмоторный самолет, на его обломках были советские опознавательные знаки. Видно было, что он сгорел, на месте гибели самолета они находили человеческие кости. Следовательно, экипаж тоже сгорел.
Место гибели самолета и экипажа находится напротив деревни Чирково, за г. Кириши в сторону г. Волхова.
Тов. В.П. Чистяков знает ещё два места падения наших самолетов, которые упали в ст. Сольцы г. Кириши. Но они были разбиты, представляли собой кучу металла. Тракторы были вытасканы и отпущены для металла.

Переписка ветеранов 14-й ВА с Киришским РВК

Проведя дополнительные архивно-исследовательские работы с документами Совета ветеранов ВВС 13-й и 14-й воздушных армий и переписке Киришского РВК, было установлено, что в 1987 году один из жителей города Кириши сообщал, что на месте гибели самолета он находил незахороненные останки погибших летчиков. На место падения самолета выезжали работники военкомата и отдела культуры администрации Киришского райисполкома. К сожалению, в документах не удалось найти сведений о дальнейших действиях вышеуказанных организаций, но по аналогии с другими подобными событиями в Киришском районе можно предположить, что обнаруженные тогда останки экипажа самолета были вывезены с места и торжественно захоронены как безымянные на центральном воинском мемориале в городе Кириши.

В 2021 году их имена были увековечены на Киришском мемориале. А на месте гибели экипажа бомбардировщика в скором времени будет установлен памятный знак с именами погибших летчиков.

По результатам данной экспедиции поисковики Ленинградской области и Республики Татарстан выражают искреннюю благодарность генеральному директору ООО «Транснефть-Балтика» Владимиру Марковичу Радову, поисковикам-исследователям истории военной авиации Борису Владимировичу Давыдову и Александру Петровичу Морзунову.

Надо добавить, что данная поездка запомнится регулярным нашим «купанием»: Андрей Поляков провалился в болото почти по пояс, пытаясь пройти от воронки до дороги вдоль путепровода; Александр Коноплев, отойдя помыть руки и сапоги на метр от площадки, где разворачивалась тяжелая техника (здесь выложили под основание специально привезенные блоки), провалился под мох выше колен и черпанул воды; я тоже не избежал подобной участи, проваливаясь в болотную жижу у воронки. А раскоп выдался на славу! Глубина воронки оказалась более 6 метров. И ее диаметр впечатлял. Причем оператор экскаватора работал очень грамотно, воронка была выбрана до самого глиняного материка. А о характере взрыва самолета при падении говорил тот факт, что нижняя оборонительная установка стрелка-радиста, искореженная и деформированная, была впечатана в глину на глубину 5 метров.

После завершения работ на данном самолете мы, собрав свой небольшой бивак, переехали в район деревни Посадников Остров, где в это время уже разворачивали полевой лагерь прибывшие утром поисковики из Новосибирска.

В последующие дни мы с Евгением Васильевичем и Евгением Евгеньевичем побывали на болоте Соколий Мох, где обследовали места падений двух «пешек», и добрались, несмотря на поломку вездехода «Арго», еще до одного места падения Пе-2 на Ширишском болоте. Рассказы об этих поездках, о самолетах и судьбах экипажей мы и приведем ниже...

Пе-2 58-го СБАП на болоте Соколий Мох. Киришский район Ленинградской области

20 августа 2020 года состоялась наша поездка на болото Соколий Мох. Это большое (местами непроходимое) болото находится северо-западнее города Кириши. Заехать на болото мы решили от деревни Гороховец. Несколько лет назад местные охотники более-менее прилично пропилили заросшую старую дорогу, отмеченную еще на военных картах. Поэтому, оставив в Гороховце машины, дальнейший путь проделали по лесной дороге на вездеходе «Арго». Ехать до края болота пришлось около 8 километров.

В этот раз нас было четверо: из Казани – Александр Коноплев и Илья Прокофьев, а из Киришей – отец и сын Халамовы, Евгений Васильевич и Евгений Евгеньевич. Мы планировали побывать на местах катастроф как минимум трех самолетов, обнаруженных киришскими поисковиками на этом болоте. Конечно же на болоте Соколий Мох мест падений самолетов гораздо больше. Мы же выбрали те, где надо было отметить (зафиксировать) точные координаты GPS, которые не были сняты в прошлые годы. А основная задача – посетить два места гибели Пе-2, где хотели посмотреть, какие сохранившиеся обломки и детали можно было бы использовать в реставрации самолета в рамках проекта «Крылья Татарстана».

Первой точкой была «пешка» на чистом болоте в районе так называемой Глухой речки. Киришские поисковики из отряда «Небо Ленинграда» (командиром был Евгений Васильевич Халамов) нашли место падения, а если точнее, вынужденной посадки самолета в мае 2001 года. После этого они еще несколько раз вы-



Работа на месте падения самолета Пе-2.
Поисковый отряд «Небо Ленинграда». Зима 2001–2002 гг.

езжали сюда и вытаскивали обломки самолета, который уже был частично разграблен на металлолом. При обследовании найденных фрагментов поисковикам удалось обнаружить некоторые номера. Тогда на болоте еще оставались обе стойки шасси, остатки крыльев, топливные баки. Моторы и их части отсутствовали. На капотах от двигателей были найдены три бирки с номером – п 12-2. На крыле увидели бирку с номером 17-11 и такой же номер нанесен красной краской на дюралевом фрагменте самолета, только через дробь – 17/11. Элементов парашютных систем (пряжек и карабинов) и останков экипажа обнаружено не было.

К сожалению, данные номера отсутствовали в нашей базе данных потерянных самолетов, составленной на основании архивных документов. Но тут нам помогли старые записи, которые в начале 90-х годов делал один из известных поисковиков новгородчины, наш старый и добрый друг Сергей Сергеевич Котилевский (скончался после долгой болезни в январе 2012 года.) В том дневнике, который еще в начале 2000-х годов Сергей мне передал, была запись: «зимой 1992 года поисковики клуба «Сокол» (г. Великий Новго-



Место падения самолета Пе-2. Август, 2020



род) с болота Соколий Мох вывезли два мотора от самолета Пе-2». Уже тогда у отрядов, входящих в поисковую экспедицию «Долина», имелись гусеничные тягачи ГТТ, переданные им Министерством обороны СССР. Вот таким тягачом моторы и вытащили. Зима 1992 года была холодная и болото хорошо промерзло. Найти этот самолет новгородцам помог поисковик из города Кириши – Олег Медведев (в разное время он сотрудничал с разными городскими отрядами – «Белый Кречет», «Аверс», «Небо Ленинграда»). Так вот, у Сергея Сергеевича Котилевского было записано, что самолет Пе-2 № 15/11, на котором работали новгородские поисковики, оказался из состава 58-го Краснознаменного скоростного бомбардировочного авиаполка (2-я САД ВВС Ленинградского фронта) и совершил вынужденную посадку на болото 20 августа 1941 года. Экипаж самолета: командир звена старший лейтенант Виктор Дмитриевич Спиридонов, штурман лейтенант Даниил Спиридонович Любченко и воздушный стрелок-радист старшина Василий Ильич Чагодин. Летчики посадили самолет на непроходимое болото (так говориться в архивном документе) и смогли выбраться живыми, вернуться в часть.

Эту информацию подтвердил еще один участник той давней экспедиции из Великого Новгорода – Виктор Иванович Глотов. В дополнение он сообщил, что местные жители рассказывали (в начале 90-х еще были живы многие пережившие войну очевидцы), что экипаж самолета остался жив, один из них был ранен и товарищи тащили его на себе через все болото. Летчики вышли к деревне Гороховец на ржаное поле, где шла жатва хлеба, и люди их увидели. Кроме этого деревенским жителям запомнилось, что они вынесли с собой с болота пулемет, который с интересом рассматривали местные мальчишки. На вопрос о том, что случилось, летчики рассказали, что их сбил свой же истребитель, который возможно их самолет принял за немецкий.

Собрав и обобщив все эти сведения, еще на стадии подготовки нашей экспедиции мы с нашими киришскими коллегами решили побывать на месте вынужденной посадки этой «пешки», посмотреть какие фрагменты остались, что можно использовать в реставрации Пе-2 в Казани. Но, как я уже упоминал, была одна проблема – не было известно точное место обнаружения обломков, GPS-навигаторов в те годы у поисковиков еще не было, поэтому надеялись на память Евгения Васильевича Халамова, который бывал на этом самолете не раз.

К нашему счастью, Евгений Васильевич смог сориентироваться на местности, несмотря на изменившийся за 10 лет ландшафт, и направил вездеход в правильную сторону. Периодически притормаживали и «сканировали» в бинокль близлежащее болотное пространство. Во время одной из остановок метрах в 50-70 от вездехода мы увидели торчащие из болота фрагменты дюралю. Ближе стало понятно, что перед нами действительно место вынужденной

посадки самолета. К сожалению, от него мало что осталось. Торчащим из болота обломком оказался фрагмент нижней части центроплана самолета, к которому были приклепаны внешние бомбодержатели. На поверхности почти ничего не было, а вот под мхом, возможно, находились обломки. Поэтому мы с помощью щупа стали обследовать болото. Из-под мха стали появляться различные фрагменты: две створки основного шасси, часть нижнего бокового капота, две помятые, но целые арки от колес шасси самолета. Обломков было немного, но они были очень ценными для нас, так как их можно использовать в работе по восстановлению Пе-2. Внимательно осмотрев эти части, мы обнаружили два номера. Номер 17/11 был выбит на дюралевых линейках, а бирка с номером 12/2 была приклепана к нижнему капоту. К сожалению, новых номеров мы не нашли, а эти нам уже были известны.

Закончив обследование места, мы забили точку в навигатор и отсортировали обломки, которые хотели забрать в Казань. По плану мы должны были в этот день побывать еще в нескольких местах на болоте Соколий Мох и поэтому, оставив фрагменты здесь же, направились дальше по маршруту.

Далее мы побывали на месте падения еще одного бомбардировщика, рассказ о котором будет в следующей главе. Потом попытались отыскать еще два самолета на этом болоте, но безрезультатно, и вернулись к первой «пешке». Погрузив и закрепив фрагменты на вездеход «Арго», тронулись в обратный путь. Обратная дорога показалась намного длиннее. Сказалось, что кроме нас четверых на вездеходе добавился вес большого количества негабаритных фрагментов самолета. Вездеход просел, а нам нужно было проехать по болоту несколько трудных мест. «Арго» пробуксовывал, в топких местах нагребал впереди себя вал из мха, и нам приходилось сдавать назад и искать объездные пути. Преодолев болото, мы выехали на старую лесную дорогу. И тут столкнулись с другим препятствием. Выпирающие и торчащие в разные стороны фрагменты самолета, стали цепляться за ветки деревьев, стоящих вдоль узкопропиленной дороги. Несмотря на все трудности, несколько часов спустя мы выбрались к деревне и, загрузив «Арго» и обломки самолета в прицеп, тронулись в лагерь новосибирцев.

Вернувшись из экспедиции в Казань мы приступили к сбору и обобщению информации о судьбе экипажа обнаруженного бомбардировщика.

Первым доступным источником стала книга «Старорусцы», написанная ветераном 58-го Краснознаменного бомбардировочного авиационного полка Н.Я. Рыбалко. В ней Николай Яковлевич подробно описывает события 20 августа 1941 года и последующих дней, связанные с самолетом, обнаруженным на болоте Соколий Мох.

«...Враг упорно двигался на города Красногвардейск, Красное Село. Для ведения воздушной раз-

ведки 20 августа вылетели экипажи старших лейтенантов Н.И. Маслова и П.И. Мигалина, а также В.Д. Спиридонова и лейтенанта В.А. Жужменко...

Экипажи 1-й эскадрильи старших лейтенантов Виктора Дмитриевича Спиридонова (штурман лейтенант Даниил Спиридонович Любченко, стрелок-радист старший сержант Василий Ильич Чегодин) и Николая Ильича Маслова (штурман старший лейтенант Андрей Алексеевич Саушкин, стрелок-радист старший сержант Александр Яковлевич Догадкин), проводившие разведку в районе Чудово – Новгород – Шимск – Медведь – железнодорожная станция Люболяды, с боевого задания не возвратились, их местонахождение командованию было не известно...

23 августа стало известно о судьбе экипажа старшего лейтенанта Спиридонова, не вернувшегося 20 августа с боевого задания. В штаб полка у Сарожки прибыл штурман экипажа лейтенант Д.С. Любченко, который сообщил следующее:

– Взлетев в 10.40, экипаж произвел разведку движения войск врага в районе Чудово – Шимск – станция Посадников Остров. Именно в этом районе нас встретили свои истребители МиГ-3 и подвергли атаке. Несмотря на подаваемые сигналы «Я свой», покачивание плоскостями, мы с первой же атаки были обстреляны ведущим звена МиГ-3, в результате чего был выведен из строя левый мотор. Последующую атаку на наш самолет произвел левый ведомый. Был ранен летчик старший лейтенант В.Д. Спиридонов в левую ногу. Третий ведомый, пристроившись в хвост, обстреливал нас до самой земли. Пе-2 посажен на болото «Соколий Мох», что северо-западнее станции Посадниково 18 километров. Самолет разбит. Вытащить его из болота нельзя, оно непроходимо. Штурман и стрелок-радист невредимы. Истребители МиГ-3 наблюдали нас до места вынужденной посадки. Один из истребителей МиГ-3 имеет белый номер «19».

Продолжая свой рассказ, Любченко дополнил:

– Экипаж старшего лейтенанта Н.И. Маслова, производивший воздушную разведку в этом же районе, боевое задание выполнил. На обратном маршруте заметил наш самолет на болоте, совершил над нами три круга и, дав условный сигнал ракетой «Я свой», на что ответили ракетой и мы, взял курс на аэродром Сарожу. Раз он не вернулся, как вы утверждаете, значит тоже сбит своими «мигами» в том же месте. Погода в районе разведки была хорошей. Кучевая облачность 3-5 баллов, высотой до 1500 метров, видимость 10-15 километров...

27 августа в полк возвратился экипаж старшего лейтенанта Н.И. Маслова. Командир доложил, что задание на разведку 20 августа выполнено. На обратном маршруте из-за облачности вынуждены были снизиться до 50 метров и заблудились. В связи с полным расходом горючего произвели вынужденную посадку на фюзеляж в 13 километрах южнее станции Кириши, на сухое болото. Экипаж невредим.



Отец и сын Халамовы

Штурман и стрелок-радист охраняют самолет, требующий полевого ремонта. В район Киришей тут же была выслана бригада техсостава для ремонта самолета и ввода его в строй.

(От автора: Место вынужденной посадки самолета Пе-2 экипажа Маслова было обнаружено в 2024 году на болоте Велье новгородскими поисковиками.)

При исследовании фондов 2-й смешанной авиадивизии и ВВС Ленинградского фронта удалось найти документы, которые однозначно указывают на то, что самолет так и остался на болоте. К сожалению, авиационной технической команде не удалось его эвакуировать. Так, в документах ремонтно-технической службы ВВС фронта от 13 октября 1941 года (данная территория уже была оккупирована немцами) говорилось, что самолет Пе-2 № 15/11 из состава 58-го КСБАП находится на топком болоте, без обслуживания и вооружения. А в сводках 2-й САД самолет Пе-2 № 15/11 с моторами М-105р №№ 115-408 и 115-497 из состава 58 КСБАП, экипаж: Спиридонов, Любченко, Чегодин, списан как совершивший вынужденную посадку: «...по возвращению с боевого задания самолет подбит своими истребителями».

Как говорилось выше, летчики остались живы и вернулись в свой полк, но в дальнейшем их судьбы сложились по-разному. К сожалению, они все отдали свою жизнь на алтарь Победы... Сначала в 1943 году в небе над Невским пяточком погиб летчик Виктор Спиридонов, затем в 1944 году в боях под Выборгом пропал без вести штурман Даниил Любченко, и уже в победном 1945-м сгорел над Балтийским морем воздушный стрелок Василий Чегодин.



И мы обязаны рассказать подробно всем как они жили и как погибли... Чтобы помнили!!!

- Летчик Виктор Дмитриевич СПИРИДОНОВ родился 23 января 1914 года в городе Алапаевске Пермской губернии (в годы войны – Свердловская обл.). Там на улице Советская, д.31, жила его мать Прасковья Степановна. Кадровый, в Красной Армии с 23 января 1933 года. В 1936 году окончил 3-ю военную школу летчиков и летчиков-наблюдателей (г. Оренбург). После этого работал летчиком-инструктором в составе 8-й военной авиашколы первоначального обучения и в 9-й военной авиашколе пилотов (Харьковский ВО).



20 ноября 1938 года в звании лейтенанта зачислен на должность летчика в штат 58-го скоростного бомбардировочного авиаполка (Ленинградский ВО). Участник советско-финской войны 1939-1940 годов. Начало Великой Отечественной войны встретил на должности командира звена 4-й авиаэскадрильи 58-го СБАП 2-й САД в звании старшего лейтенанта. Ранение, полученное в августе 1941 года, надолго вывело Виктора Дмитриевича из строя. В учетных документах даже говорится о том, что 4 сентября 1942 года В.Д. Спиридонов был уволен из рядов ВВС Красной Армии. Но в ноябре 1942 года при формировании в городе Безенчук (Куйбышевская область, сейчас Самарская) 35-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ его снова призывают на службу. Основной состав полка – это курсанты ВМАУ им. Леваневского. Тренировочные полеты были закончены к февралю 1943 года, и полк перелетел на аэродром Богослово (сейчас Пестовский район Новгородской обл.) и вошел в состав ВВС Краснознаменного Балтийского флота. К середине июня 1943 года полк был готов к боевым действиям. Как имеющего боевой опыт Спиридонова назначили на должность командира звена 3-й авиаэскадрильи. Через месяц после прибытия полка на фронт под Ленинград, 24 июля 1943 года, самолет Ил-2 (заводской номер 187551) с экипажем, в состав которого входили: старший лейтенант Виктор Дмитриевич Спиридонов и штурман звена лейтенант Иван Павлович Романенко, был атакован истребителями противника при возвращении с боевого задания в районе Мустолово и сбит. Горящий самолет упал уже на нашей территории в километре западнее Бумажного комбината в Невской Дубровке (сейчас п. Дубровка Всеволожского района Ленин-

градской обл.). Погибший экипаж был захоронен прямо на месте падения самолета – так записано в боевом донесении.

Семья Виктора Спиридонова – его супруга Анна Григорьевна и дочь Галина (1940 г.р.) – в это время жили по адресу: Ульяновская обл., ст. Майна, ул. Ленина, д.27 (по другим данным, ул. Ленинская, д.18).

За месяц до гибели В.Д. Спиридонов был награжден командованием полка медалью «За оборону Ленинграда».

- Штурман Даниил Спиридонович ЛЮБЧЕНКО родился 17 декабря 1913 года в станице Степная Приморско-Ахтарского района Краснодарского края. Кадровый, в Красной Армии с 28 октября 1935 года.



О штурмане самолета можно прочесть в книге Н.Я. Рыбалко «Старорусцы». «В станице Степной бывшего Кавказского наместничества России, в районе Екатеринодара (ныне –

Краснодарский край) в семье крестьянина-украинца Спиридона Любченко родился Даниил.

Дачно-санитарный край у Черноморского побережья отличается постоянно высокими ценами. Скудные условия жизни не давали возможности способному и любознательному Даниилу рано получить должное образование. Он окончил фабрично-заводское училище в 1933 году, когда достиг 20-летнего возраста.

В 1935 году Любченко призывается в Красную Армию, где его способности и призвание быстро раскрываются, и командование стрелковой части помогает ему связать судьбу с авиацией. С должности помощника командира взвода Даниила Любченко зачислят в 9-ю военную школу летчиков-наблюдателей. В ноябре 1938 года он оканчивает военное училище и в звании лейтенанта направляется в качестве летчика-наблюдателя во вновь формируемую авиационную часть, где сходятся пути службы Любченко и Петра Сырчина».

На все годы авиационная судьба Д.С. Любченко была связана с 58-м бомбардировочным авиаполком, в который он прибыл 4 ноября 1938 года. В его составе он участвовал в советско-финской войне и встретил начало Великой Отечественной. И не просто так в своей книге Н.Я. Рыбалко упоминает вместе фамилии Любченко и Сырчина. Петр Сырчин был награжден пятью орденами, в том числе орденом Ленина. Еще в 1941 году командованием полка Петр Тимофеевич Сырчин представлялся к званию Героя Советского Союза, но, к сожалению, представление не было утверждено.



Сырчин П.Т.



Комаров Н.В.

Они действительно всю войны прошли вместе, часто летали в составе одного экипажа...

Но 19 июня 1944 года в ходе Выборгской наступательной операции Ленинградского фронта их самолет Пе-2 (заводской номер 2/318) был подбит в районе станции Симола и не вернулся на свой аэродром.

И только в 1952 году на одном из островов Выборгского залива Ленинградской области рыбаками были обнаружены обломки бомбардировщика Пе-2. При обследовании места падения обнаружены останки экипажа: летчика, командира 3-й авиаэскадрильи капитана Сырчина Петра Тимофеевича, штурмана эскадрильи капитана Любченко Даниила Спиридоновича, стрелка-радиста, начальника связи эскадрильи лейтенанта Комарова Николая Викторовича. Имя летчика удалось установить по именным часам, найденным при останках погибшего. По фамилии пилота был установлен и весь экипаж.

В книге бывшего воздушного стрелка 58-й БАП Н.Я. Рыбалко «Старорусцы» есть запись.

«На бомбардирование железнодорожной станции Симола и уничтожение находящихся на ее путях двух эшелонов 19 июня 1944 года в 21 час вылетели 24 Пе-2. Группы бомбардировщиков вели: девятку Пе-2 капитан Сырчин, вторую девятку – старший лейтенант П.М. Струенков и семерку Пе-2 – лейтенант В.И. Лепешкин. В группе Лепешкина шел, как проверяющий, заместитель командира 276 БАД подполковник В.Н. Швындин. Колонну «пешек» прикрывали 12 истребителей Як-9... На путях станции Симола вспыхнули очаги пожаров, разраставшиеся по мере взрывов вагонов и платформ. На боевом курсе са-



Лепешкин В.И.

молет ведущего полковой группы Пе-2 капитана Петра Тимофеевича Сырчина был поражен прямым попаданием крупнокалиберного зенитного снаряда. Произошло это в тот момент, когда штурман ведущего капитан Даниил Спиридонович Любченко сбросил бомбы, и они устремились на цель. Самолет Сырчина с резким разворотом и снижением уходит под строй колонн Пе-2 вправо и с углом 30 градусов. Затем разворотом влево скрывается над лесом. Пожара на подбитом самолете экипажи групп не наблюдали. Стрелок-радист старший сержант Е.С. Пушелацкий из экипажа Струенкова услышал слова команды из самолета капитана Сырчина: «Кобры, прикройте меня!». Экипаж Сырчина с боевого задания не возвратился, и о его судьбе не было известно ничего. Предположительно, экипаж был смертельно ранен, а, возможно, штурман Любченко и начальник связи эскадрильи лейтенант Николай Викторович Комаров были убиты. Пушелацкий утверждал, что расслышал голос лично капитана Сырчина по радиации, значит, лейтенант Комаров настроил ее на командира, как ведущего полковой группы, для подачи команд. Такое могло быть. Но почему ведущий, грамотный летчик и способный командир, знавший о том, что группу Пе-2 прикрывают истребители Як-9, вдруг произносит слова: «Кобры, прикройте...» Значит, он был без сознания, смертельно раненый, но лишь благодаря силе воли, выдержке, которыми обладал физически сильный Сырчин, держал штурвал самолета, и тот не сорвался в пикирование, а со снижением уходил на лесной массив, скрывший его от глаз наблюдавших за ним экипажей групп».

А в журнале боевых действий 58-го БАП этот случай описан лаконичней. «24 Пе-2 под прикрытием 12 Як-9 (27 гв.ИАП) в 21.03 с высоты 1800 метров с горизонтального полета бомбардировали до 2-х эшелонов и станцию Симола. Над целью экипажи обстреляны интенсивным огнем МЗА, в результате прямым попаданием снарядов ЗА в правую плоскость, подбит экипаж капитана Сырчина, экипаж с резким снижением ушел под строй право, после чего с углом 30 градусов с левым разворотом скрылся над лесом. Дальнейшая судьба экипажа неизвестна...»

Останки погибшего экипажа были похоронены на воинском мемориале «Петровка», на 11 километре шоссе Выборг – Светогорск Ленинградской области.

Капитан Даниил Спиридонович Любченко был награжден орденом Красной Звезды (03.12.1941), двумя орденами Красного Знамени (09.10.1942, 30.08.1943), орденом Отечественной войны I степени (21.06.1944, посмертно), медалью «За отвагу» (1940 г.), медалью «За оборону Ленинграда» (14.01.1943). Его семья и супруга Ольга Федоровна жили по адресу: Калининская обл. (сейчас Тверская), Бологовский район, Хотилковский сельский совет, село Григино.



• Воздушный стрелок Василий Ильич ЧЕГОДИН



родился в 1916 году в селе Кубенское Вологодского уезда Вологодской губернии (в годы войны – Кубено-Озерский район Вологодской обл.). Кадровый, в Красной Армии с октября 1937 года. Окончив школу младших авиационных специалистов 18 апреля 1938 года прибыл в состав 58-го скоростного бомбардировочного авиаполка, с которым принимал участие в боях советско-финской войны и встретил начало Великой Отечественной. В это время полк входил в состав 2-й САД Северного фронта (с сентября 1941 года – Ленинградского фронта). В одном из боевых вылетов 6 августа 1941 года при нанесении бомбоштурмового удара по колоннам противника в районе Острова (Псковская область) самолет СБ, в экипаже которого был старший сержант Чегодин, был атакован истребителями противника. В этом воздушном бою он был ранен в ногу, но все-таки смог сбить немецкий истребитель. В апреле 1942 года вместе с полком принимал участие в боях на Северо-Западном фронте. В это время полк входил в состав 241-й бомбардировочной авиадивизии. На некоторое время был переведен в состав 72-го отдельного разведывательного авиаполка (бывший 72-й СБАП) 6-й ВА. В 1942 году при выполнении боевых заданий дважды был ранен. После выздоровления 9 июля 1943 года был направлен в состав 8-го отдельного учебно-тренировочного авиаполка для восстановления боевых навыков, после вернулся в свой родной 58-й БАП.

К сожалению, жизненный путь Василия Ильича Чегодина оборвался 22 апреля 1945 года. Буквально несколько дней он не дожид до победного дня 9 мая.

Отрывок из книги Н.Я. Рыбалко «Старорусцы» о боевом вылете 22 апреля 1944 года.

«...По приказу предстояло нанести бомбовый удар по фортам крепости-порта Пиллау... Полковую колонну Пе-2 вел экипаж капитана В.И. Лепешкина, возглавляя девять Пе-2 первой аз, уже поднимавшихся в воздух... С приближением к цели на пути ведущей полковую колонну девятки Пе-2 Лепешкина встал мощный заградительный огонь зенитной артиллерии. То ли зенитчики получили пополнение боеприпасов, то ли они сегодня решили во что бы то ни стало помешать ведущей группе точно нанести бомбовый удар, но их огонь был на редкость кучным и достаточно прицельным.

Снаряды врага рвались спереди и сзади, с боков и между строем «пешек», становившихся уже на боевой курс. Штурман Тарасевич подал команду:

– Командир! Доверни два градуса левее! Так держать!

Группы колонны изготовились к бомбометанию с горизонтального полета, с высоты 2800-2600 метров. А шквальный зенитный огонь не утихает. Шапки разрывов все точнее и ближе на пути эскадрильи и ее ведущего...

Как только бомбы ведущего ушли на цель, штурман Тарасевич доложил Лепешкину:

– Бомбы сброшены точно на цель, командир! Чуть выдержку!

В тот момент, когда бомбы ведущего отделились от самолета, зенитный снаряд врага разорвался между правым мотором и кабиной летчика. Осколки поразили летчика и штурмана. Капитан Лепешкин свалился на штурвал, и самолет, накренившись, резко, с левым разворотом в сторону Данцигской бухты, стал падать, ускоряя свое приближение к морю.

Волны Балтийского моря как бы раздались, принимая в свои объятия «пешку» с экипажем, а затем накрыли место поглощения самолета. Так погиб лучший из лучших экипаж 58-го Старорусского БАП – летчик капитан Василий Иванович Лепешкин, командир 1-й эскадрильи, ведущий полковой группы; штурман эскадрильи капитан Константин Михайлович Тарасевич; начальник связи эскадрильи старшина Василий Ильич Чегодин. Действительность неумолима, и ее подогнать к желаниям своим нельзя. Только сердце не хочет подчиниться разуму, как у матери, не верящей в то, что погиб ее любимый сын.

Для меня, как и для моих однополчан, Лепешкин, Тарасевич, Чегодин были лучшими боевыми наставниками, оставившими светлый, неизгладимый след в памяти».



Тарасевич К.М.

Их могилой стало Балтийское море. Их самолет Пе-2 упал в километре юго-восточнее Ной-Хойзер (местечко на берегу Балтийского моря, сейчас поселок Мечниково), имена погибшего экипажа увековечены на мемориале, который находится по улице Красной Армии в городе Балтийске (бывшем Пиллау).

За годы войны воздушный стрелок-радист Василий Ильич Чегодин был награжден орденами Красной Звезды (09.10.1942), Отечественной войны I степени (12.06.1944), Красного Знамени (14.10.44), Богдана Хмельницкого III степени (27.04.1945), медалью «За оборону Ленинграда» (1944).

На родине Василия Ильича помнят не только родные, но и односельчане. В Интернете удалось найти несколько публикаций из местной газеты «Маяк» за 2017 год, посвященных В.И. Чегодину.

«Василий Ильич родился в семье Василия Алексеевича и Варвары Васильевны Чегодиных, воспитавших пятерых сыновей: Сергея, Василия, Дмитрия, Алексея и Георгия. Четверо из них отважно защищали Родину в годы Великой Отечественной войны. Двое – Дмитрий и Василий – не вернулись домой с войны...»

Расскажут о Василии письма командиров и боевых друзей, которые бережно хранились все послевоенные годы в семье родителей, позднее в семье брата Алексея Ильича и Екатерины Федоровны Чегодиных (тоже участников Великой Отечественной войны), и остались в домашнем архиве их племянницы. Все письма адресованы отцу – Илье Алексеевичу Чегодину».

А в одной из статей приводится письмо, отправленное родителям после его гибели.

«Здравствуйте, дорогой Илья Алексеевич! Пишем Вам письмо с того подразделения, где служил Ваш сын Василий! За время Отечественной войны, т.е., с 21 июня 1941 года по 22 апреля 1945 года Василий Ильич находился на фронтах, сначала на Северо-Западном, летал днем и ночью, громя немецкие войска, стремившиеся прорваться на Москву и Ленинград. В тот самый тяжелый период для нашей Родины Ваш сын не жалел самой жизни и крови, отлично выполняя боевые задания, сдерживая врага. В 1943 году, выполняя боевые задачи, он был ранен в воздушном бою и, будучи ранен, сбил вражеский самолет. После госпиталя он снова направляется на фронт, участвует в освобождении от блокады города Ленинграда, и здесь, в трудных условиях зимы, экипаж, в котором летал Василий, выполнял самые трудные задания и выходил победителем. Дальнейшая боевая жизнь Василия связана с участием в боях в Прибалтике и в самом логове немецкого зверя – Восточной Пруссии, где мы столкнулись с сильными укреплениями и жестокими боями.

Ваш сын совершил 174 боевых вылета, 174 раза он летал бомбить немецкие войска и технику, на его счету 2 сбитых самолета и 3 в групповом бою. За отличные боевые действия Ваш сын Василий правительством награжден орденами Красного Знамени, Богдана Хмельницкого III степени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды и медалью «За оборону Ленинграда», значком «Отличный связист». Шесть наград украшали грудь отважного воина, который 46 месяцев участвовал в боях...

И вот, когда наши войска ведут успешные бои и соединились с союзными войсками, когда виден конец войны, мы летим выполнять задание на немецкий порт и крепость Пиллау. Этот город был защищен сильным огнем зенитной артиллерии, перед нами встала завеса огня противника. Экипаж, где летел Ваш сын, шел впереди и настойчиво вел группу на вы-

полнение боевого приказа. Прорвались через огонь, сбросили бомбы, но в этот момент вражеских снаряд угодил в самолет, самолет загорелся и начал падать в море и, не дойдя до уровня воды, взорвался, погиб экипаж – капитан Лепешкин, капитан Тарасевич и Ваш сын, старшина Чегодин Василий Ильич. Это была у нас в полку самая тяжелая утрата, так как этот экипаж пользовался уважением всего полка.

Ваш сын являлся коммунистом, членом партийного бюро, он много сделал для того, чтобы наше подразделение было лучшим, и мы этого добились, он много воспитал замечательных воинов, которые сейчас заменили его. Когда мы возвратились с задания, все собрались на митинг, чтобы почтить память погибших, и дали твердое слово отомстить немцам, усилить бомбовые удары по врагу. Сейчас мы воюем под лозунгом – «Вся ярость сердца и огня – на врага!». В лице всего личного состава мы выражаем вам, родителям, воспитавшим такого бесстрашного, храброго воина, который отдал свою жизнь за Свободу и независимость нашей родины, – глубокое соболезнование.

Командир Туник. Адъютант Новиченко. Парторг Соловьев».



Фрагмент Пе-2 на вездеходе «Арго». Болото Соколий мох. 2020



Пе-2 225-го СБАП на болоте Соколий Мох. Киришский район Ленинградской области

Вторая точка, которую мы обследовали 20 августа 2020 года на болоте Соколий Мох, – место гибели самолета Пе-2 из состава 225-го ближнебомбардировочного авиаполка. Координаты точки у нас были занесены в GPS-навигатор, и сюда мы заехали осмотреться и определить, какие фрагменты остались на поверхности болота и можно ли их использовать в проекте «Крылья Татарстана».

От места вынужденной посадки Пе-2 из состава 58-го КСБАП, где мы находились (см. предыдущую главу), до места падения этой «пешки» по прямой всего три километра. Но если основная часть дороги пролежала по более-менее твердой поверхности болота, то в районе места катастрофы картина кардинально менялась – здесь было очень много окон открытой воды. Поэтому нам пришлось изрядно поюлить-покрутиться между кочек, чтобы ближе подъехать к бомбардировщику.

Историю этого самолета мы знали давно, так как еще в 2008-2009 годах совместно с киришскими поисковиками из отряда «Небо Ленинграда» работали здесь (об этом чуть позже). Несмотря на то что работы на этом месте падения проводились более 10 лет назад, на поверхности болота оставались некото-

рые большие обломки, которые нас заинтересовали. В течение часа мы обследовали место и выбрали для работ по реставрации необходимые части: загрузили на «Арго» большой фрагмент крыла с хорошо сохранившимся элероном и прочие обломки. Правда перед этим нам пришлось их вытаскивать с помощью лебедки, установленной на «Арго», так как фрагменты находились в топком месте, к которому было трудно подойти.

Загрузив и закрепив части самолета, мы в этот же день обследовали еще один квадрат болота, указанный киришскими коллегами, но, к сожалению, найти эти места катастроф не смогли. Поэтому повернули обратно к первой «пешке», загрузили отобранные фрагменты на «Арго». Общий маршрут нашего путешествия по болоту Соколий Мох вышел более 15 километров и еще около 6 километров по пропиленной лесной дороге от деревни и обратно. Добравшись до оставленных на окраине деревни машин, мы загрузились в прицеп и тронулись к месту базового лагеря у Посадникова Острова.

В данной поездке принимали участие от Татарстана Александр Коноплев и Илья Прокофьев, в лагере «на хозяйстве» был оставлен Андрей Поляков, а также киришские коллеги – отец и сын Халамовы, Евгений Васильевич и Евгений Евгеньевич.

А сейчас настал черед рассказать о судьбе самолета и экипажа из состава 225-го БАП, на месте падения которого мы побывали.

Место гибели самолета Пе-2 в районе болота Соколий Мох было обнаружено в августе 2006 года поисковым отрядом «Небо Ленинграда». По расположению обломков было установлено, что самолет упал в болото отвесно. На поверхности были видны только консоли крыльев и часть хвостового оперения самолета. На обломках хвостового оперения поисковиками была обнаружена бирка с номерами 119-38 и 11-32.

В феврале 2007 года поисковой группой отряда на месте падения были начаты работы по подъему обломков самолета. При первом же обследовании, очистке от мха воронки ребята обнаружили останки одного из членов экипажа: ребра, лучевые кости, рука с кистью с органикой, часть тазобедренной кости, два сапога с сохранившимися в них костями. Погибший был одет в утепленный комбинезон и гимнастерку с синим кантом. Кроме этого, были обнаружены обрывки парашюта, на котором был виден штамп с датой изготовления – май 1940 года. Найден дюралевый планшет с двумя картами: центральная часть РСФСР (район Москвы) и юг страны (Харьков – Курск), также в нем находились листы бумаги с кодами и позывными радиостанции. На обломках помпы был обнаружен выбитый номер одного из моторов – РА 135-1328.

1 марта 2007 года отрядом «Небо Ленинграда» работы на месте падения самолета были продолжены. В результате были еще обнаружены костные остан-



Е.В. Халамов, А.Ю. Коноплев, Е.Е. Халамов.
Болото Соколий мох. 2020



Заводской номер мотора

ки. Из личных вещей нашли разорванный офицерский ремень, одну перчатку и комсомольский билет, у которого бумага истлела, остались только корочки. На обрывках дюрала был краской нанесен номер – 31-26, на двух овальных бирках цифры: Р-2 119-36 и 36 п 14, а на лючке краской – заводской номер самолета 13/36.

После проведенной исследовательской работы с документами Центрального архива Министерства обороны РФ нашим коллегой из Москвы Виктором Коноровым было установлено, что самолет Пе-2 № 13/36 с моторами М-105 №№ 135-1328 и 135-1377 из состава 225-го ближнебомбардировочного авиаполка (ББАП) 3-й Резервной авиационной группы (РАГ) сбит 19 сентября 1941 года в районе Ларионова Острова Киришского района Ленинградской области. В экипаж входили: летчик лейтенант Быстров Владимир Степанович и штурман лейтенант Антонов Алексей Алексеевич – не вернулись с боевого задания, погибли, воздушный стрелок-радист младший сержант Морозов Николай Алексеевич – жив, выпрыгнул с парашютом и вернулся в полк.

В боевом донесении № 16 от 19.09.1941 г. 225-го ББАП говорится о том, что в период 10.45 – 11.10 вышеуказанный самолет потерян из вида и сделано предположение, что самолет где-то сел на аэродром или аэроузел (какой точно, отмечено не было).

В январе 2009 года сводной поисковой экспедицией Общественного фонда «Поисковых отрядов Ленинградской области» (руководитель – Илья Геннадьевич Прокофьев), в составе отрядов «Небо Ленинграда» (г. Кириши, Евгений Васильевич Халамов), «Высота» (г. Санкт-Петербург, Виктор Николаевич Дудин), «Иван Сусанин» (г. Колпино, Константин Юрьевич Москвин), «Рубин» (г. Санкт-Петербург, Николай Анатольевич Михайлов) вновь были организованы работы на месте падения бомбардировщика. В результате из болота были извлечены: хвост, оборудование кабины стрелка-радиста, крупнокалиберный пулемет БС и другие обломки. И вновь были найдены останки членов экипажа погибшего самолета.

В один из дней с нами на болоте работала группа тележурналистов. В результате после репортажа на петербургском телеканале буквально на следующий день отозвалась дочь летчика Владимира Быстрова, которая все эти годы проживала в Ленинграде.

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

«Уважаемые поисковики! Благодарим Вас за сообщение о нашем земляке Антонове Алексее Алексеевиче, погибшем под Ленинградом. Мы считаем, что это действительно наш земляк. Об этом свидетельствуют Книга Памяти Московской области, данные архива Министерства обороны РФ.

В поселке Шаховская живут его одноклассники Скородумов Николай Александрович и Чубукова Анна



Болото Соколий Мох. Поисковики направляются к месту падения самолета Пе-2. Январь, 2009



Васильевна. Они подтвердили, что он и его сестра-погодок Валентина учились в одном классе. Это был первый выпуск Шаховской средней школы 1937 года (до этого была семилетняя школа). И Николай Александрович, и Анна Васильевна хорошо помнят этого парня. Николай Александрович рассказал, что дружил в школе с Алексеем. А Анна Васильевна до сих пор помнит имя его матери – Екатерина Никитовна. Семья Антоновых жила в центре поселка Шаховская, на левом берегу речки Черногрязка.

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

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

Глава Шаховского муниципального района
В.И. Бака».

Обнаруженные останки летчика и штурмана были торжественно захоронены 5 мая 2012 года на воинском мемориале в урочище Липовик Киришского района Ленинградской области.

Все эти вышеизложенные данные были записаны мной по ходу происходящих событий в период 2006–2009 годов. В 2011 году история этого экипажа была опубликована в пятом томе книги «Имена



Поисковики идут по льду озера Бабинское. Болото Соколий мох

из солдатских медальонов», специальный выпуск «Авиация». Но за рамками повествования остались личные впечатления о событиях и людях, принимавших участие в поиске.

Сейчас, перебирая старые фотографии, с теплотой всматриваюсь в лица друзей и еще раз переживаю перипетии экспедиции. С января по февраль 2009 года было организовано несколько выездов на болото Соколий Мох. В этих работах, кроме поисковиков из отряда «Небо Ленинграда», принимали участие: Виктор Дудин, Николай Михайлов, Константин Москвин, Анатолий Скорюков.

Мы тогда жили и ночевали в деревенском доме в Оломне. Так как день в это время короткий, мы еще засветло выезжали на болото. От Оломны до болота выходило около 6 километров по старой дороге, которая шла мимо деревни Бабино. Затем, выходя на болото, наш путь пролегал прямо по льду замершего озера Бабинское. В общем до места падения самолета выходило около 11 километров. Добирались мы каждый раз по-разному. Все зависело от капризов нашей техники: автомобиля УАЗ-«буханка» и старого снегохода «Буран». В тот год в Ленинградской области на январские праздники вдарил морозы, и поэтому моторы машины и снегохода не каждое утро получалось завести с первого раза (хотя делали все для облегчения задачи: аккумуляторы снимали и на ночь заносили в дом к печке, разогревали поддоны



И. Прокофьев, Е. Халамов, Н. Михайлов, Е.В. Халамов

паяльными лампами и т.д.). Машина могла прийти только до края болота, и там мы ее оставляли. Дальше пересаживались на самодельные сани, сделанные из капота разобранной машины, которые цепляли к снегоходу. Иногда «Буран» не заводился, и нам приходилось оставшееся расстояние до места гибели самолета идти по болоту пешком. Благо, как я уже говорил, болото промерзло, и мы «прогуливались», не опасаясь провалиться. Выходя из подлеска, мы собирали стволы сухостоя и грузили этот бесценный груз на небольшие санки – в районе работ на открытом болоте совсем не было дров. Каждое утро, добравшись до точки, мы начинали с выпиливания льда по периметру места падения самолета. Поэтому к концу экспедиции у нас был построен рядышком небольшой ледяной домик, где можно было спрятаться от холодного ветра, выпить чаю или поговорить по мобильному телефону.

Нашими киришскими коллегами еще в предыдущие выезды на болоте была установлена тренога, основания которой были вморожены в лед. Освободив поверхность болота от льда, мы с помощью крюков, закрепленных на длинных шестах, цепляли различные обломки самолета. Рядом с крюком были приварены уши, за которые были привязаны фалы, благодаря чему удавалось с глубины поднимать зацепленные фрагменты и обломки самолета. Если предмет был массивным, мы пропускали фалу через закрепленный на треноге блок и вытаскивали его на поверхность. Иногда использовали металлический трос, закрепленный чекерами (винтовыми зажимами) к крюку, и тогда уже через блок тащили из болота обломки самолета с помощью лебедки.

Мы уже писали, что однажды к нам приехали телевизионная группа и журналисты. Получилось так, что именно в этот день наш снегоход сломался, и всем пришлось идти пешком по замерзшему болоту к месту гибели самолета. К чести пишущей и снимающей братии этот путь они прошли достойно, хотя у них при себе было много тяжелого и дорогостоящего оборудования. И вообще вся экспедиция запомнилась теплотой отношений и дружеской поддержкой. Все организационные вопросы по заброске участников и имущества к месту обнаружения и самой работы по подъему из болота обломков самолета решались оперативно и доброжелательно. Запомнились теплые вечера, которые мы проводили в деревенском доме в Оломне. Промерзшие, вернувшись с болота, мы дружно топили печь, кололи дрова и готовили себе ужин и завтрак одновременно. Так мы встретили Рождество 2009 года.

К сожалению, нельзя говорить, что место гибели Пе-2 отработано полностью: моторы так и не были найдены. Видимо они ушли на глубину более семи метров, так как даже с помощью длинных палок мы не смогли их нащупать.

А сейчас расскажем о жизни и смерти экипажа бомбардировщика...



Работа на месте падения самолета Пе-2. Болото Соколий мох. Январь 2009



- Летчик Владимир Степанович БЫСТРОВ родился



14 июня 1914 года в д. Аккарачково Великолукского уезда Псковской губернии (в годы войны – Свинкинский сельсовет Великолукского района Калининской обл.). Его жена, Валентина Ивановна, в 1941 году проживала в эвакуации по адресу: Ставропольский край, станица Изобильная. Кадровый,

в Красной Армии с августа 1936 года. После завершения обучения в военной авиационной школе был направлен на должность летчика в состав недавно сформированного 225-го скоростного бомбардировочного авиаполка. Начало войны встретил в небе Украины, затем Ленинградское направление.

В некоторых документах ЦАМО встречается ошибочное написание имени летчика – Василий. Еще в 2009 году удалось найти родных Владимира Степановича. В семье сохранилось много фотографий, и самое важное – автобиография его жены Валентины Ивановны Быстровой, в которой раскрываются подробности жизни и самого Владимира Степановича. (Публикуется с разрешения семьи.)

«Я Быстрова Валентина Ивановна, рождения 1913 года, родилась в Ленинграде в семье рабочего. Беспартийная, судимости не имела. До 1931 года находилась на иждивении матери. В 1931 году окончила педагогические курсы и была назначена работать в 106-ю среднюю школу г. Ленинграда, где и работала до 1934 года, после чего у меня заболело горло и мне пришлось перейти на другую работу в артель «Лентрикотаж», где и проработала до 1940 года в качестве счетного работника. 31 октября 1940 года я уехала с мужем в другой город, куда он получил назначение, так как он окончил летную школу и получил звание летчика. В Старом Константинове (в настоящее время – в Хмельницкой области Украины. – Авт.) я прожила до 30 июня 1941 года, после чего началась война, я стала эвакуироваться вместе с частью. Так как я эвакуировалась 5 раз, в 1943 году я устроилась работать в Изобильненский район ст. Изобильное счетным работником в СПО, где и проработала до 17 сентября 1944 года. Ввиду возвращения в Ленинград уволилась. 13 октября 1944 года устроилась работать на 1-й овощной комбинат, где работала до 27 июня 1945 года, откуда меня командировали работать в Красногвардейский РВК, где по настоящее время работаю.

Отец мой Лукин Иван Лукич, из крестьянской семьи, уроженец Калининской области, но жил все время в Ленинграде и работал 24 года на фабрике им. Симашко, проживал в г. Ленинграде по Новгородской улице. В 1927 году умер. Мать Лукина Мария

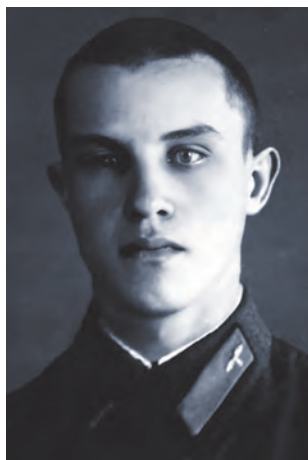


Болото Соколий мох

Петровна уроженка г. Ленинграда. До замужества работала швей-ученицей, выйдя замуж находилась на иждивении мужа, после смерти мужа получила инвалидность и до сих пор не работает, живет со мной и получает пенсию...»

• Штурманом самолета был начальник воздушно-артиллерийской службы 225-го ББАП лейтенант Алексей Алексеевич АНТОНОВ. Родился он 20 января

1918 года в селе Шаховская Волоколамского уезда Московской губернии. Кадровый, в Красной Армии с 12 сентября 1937 года.



После окончания военной авиационной школы был направлен для прохождения службы в состав 225-го СБАП. О предвоенной жизни Алексея Антонова кратко рассказали нам его

земляки, чье письмо опубликовано выше.

• Воздушный стрелок-радист младший сержант Николай Алексеевич МОРОЗОВ родился в 1921 году в городе Москве. Вместе с родителями проживал по адресу: г. Москва, улица Большая Савинская, д.17, кв.10. Мобилизован в Красную Армию Коминтерновским РВК города Москвы в 1939 году. Отец Алексей Иванович Антонов в эвакуации проживал по адресу: Горьковская область (сейчас Нижегородская), г. Вязи, ул. Больничная, д.25, кв.1.

В воздушном бою 19 сентября 1941 года Николаю Морозову удалось спастись. В наградных материалах описывается этот день: «19 сентября 1941 года при бомбардировочном налете в плохих метеоусло-

виях по скоплению мотомехчастей в Сиголово (район Мга) экипаж атаковали два Ме-109 и два Хе-113. Младший сержант Морозов отбивал атаки врага и защищал экипаж до исхода патронов, не обращая внимания на свое ранение. Когда самолет был подбит и начал терять управление, тов. Морозов с высоты 300 метров выпрыгнул на парашюте. При приземлении получил сильный удар. Истекая кровью и обессиленный пролежал в болоте несколько часов. Придя в сознание, он начал пробираться через вражеский фронт к своим. Тов. Морозову пришлось пройти через леса и болота, чтобы пробиться к своим, отклоняясь от встречи с врагом и возвратился в свою часть на восьмые сутки. После удаления осколка с груди, не выздоровев как следует, 14 октября 1941 года снова начал летать на боевые задания...».

26 февраля 1942 года приказом командующего войсками Ленинградского фронта Николай Морозов был награжден медалью «За отвагу» (представлялся командованием к ордену Красного Знамени), но к этому времени Н.А. Морозов уже погиб. 24 октября 1941 года самолет Пе-2 в составе экипажа: летчика лейтенанта Онищенко Ивана Анисимовича, штурмана, начальника связи авиаэскадрильи лейтенанта Федорова Василия Федоровича и воздушного стрелка-радиста Морозова Николая Алексеевича, возвращаясь с боевого задания, в плохих метеоусловиях в районе Пикалево Ленинградской области врезался в лес.



Онищенко И.А.



Федоров В.Ф.

Весь экипаж найденного поисковиками самолета с самого первого дня войны был связан с 225-м бомбардировочным авиаполком. Полк был сформирован в августе 1940 года как 225-й СБАП и дислоцировался в Каменец-Подольской (ныне Хмельницкой) области на аэродроме Воронковцы. Имел на вооружении самолеты СБ и входил в состав 17-й САД. С первых же дней войны принимал участие в боях. В середине июля 1941 года полк понес значительные потери материальной части, и часть личного состава была переброшена под Бердичев, а другая – убыла на переформирование. К августу 1941 года полк получил новые самолеты Пе-2, а личный состав в спешном порядке прошел курс его боевого применения и был направлен на Ленинградский фронт в качестве 225-го БАП.



Илья Прокофьев



Николай Михайлов



Константин Москвин



Анатолий Скорюков



Самолет Пе-2 на Ширинском болоте. Киришский район Ленинградской области

После болота Соколий Мох мы отправились обследовать Ширинское болото, которое находится юго-восточнее города Кириши. На довоенных картах это место отмечено как Болото Бор.

Мы выехали 23 августа 2020-го в том же составе, что и накануне: Александр Коноплев и Илья Прокофьев из Татарстана, Евгений Васильевич и Евгений Евгеньевич Халамовы из Киришей. Стояла задача обследовать болото и найти как минимум три точки с упавшими в годы войны самолетами. Местные поисковики нашли их в начале 2000-х, отработали, но не занесли в навигатор и сейчас вспомнить, где на этом бескрайнем болоте лежат самолеты, могли с трудом.

Самой интересной для проекта была точка рядом с урочищем Шуик – самолет Пе-2 из состава 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка. Подробная история этого самолета и экипажа – ниже. Вот вкратце: эту «пешку» киришские поисковики нашли в 2002 году. Тогда они подняли из болота оба мотора, обнаружили заводские номера самолета и моторов. К сожалению, в то время в моей базе еще не было таких номеров. Судьбу самолета удалось установить только в 2017 году, когда я в ходе исследовательской работы в ЦАМО РФ отработывал фонды 280-й авиадивизии (в разные периоды войны она носила названия смешанной, бомбардировочной и штурмовой).



Поисковики на месте падения Пе-2. Ширинское болото, 2020

Спустя год судьба свела нас с Олегом Евгеньевичем Спичкиным, работающим заместителем главы администрации Арского района Республики Татарстан. Оказалось, что Олег – внук летчика этого самолета.

И только в 2020 году нам удалось организовать выезд на Ширинское болото. Мы хотели найти и собрать сохранившиеся обломки бомбардировщика для их использования в проекте «Крылья Татарстана». А также мы хотели передать семье погибшего летчика на вечное хранение частичку боевой машины. Слава Богу, все получилось. Но как всегда с приключениями. Первым звоночком, что наша экспедиция будет непростой, стал отказ свечи на вездеходе «Арго». Мотор стал троить. Мы полезли в хозяйственный бардачок под сиденьем уверенные, что в запасе есть новые свечи, но с досадой обнаружили там лишь использованные. Перебрав и опробовав поочередно все, нашли-таки одну работающую. Но это заняло больше получаса. Добавлю, что с самого утра зарядил нудный моросящий дождь. И пока мы ремонтировались все изрядно промокли и продрогли. Починились и тронулись в путь. Забегая вперед, скажу, что в этот день других мест гибели самолетов мы не нашли. Да и посматривали мы по сторонам вполглаза. После поломки вездехода решили, что надо добиться главной цели на сегодня – найти самолет Пе-2 из состава 4 гв. БАП.

Подъезжая к урочищу Шуик, на своем пути мы встретили исток вытекающей из болота речки Шуицкая Дубня. В этом месте речка имеет пусть небольшое, но уже сформировавшееся русло. Мы остановились и с помощью шестов попытались найти подходящее место для форсирования. Нашли брод и стали разворачивать вездеход к нему, как вдруг на «Арго» выбило заднюю передачу, вообще перестала включаться (позже выяснилось, что вылетел штифт). Что делать? Мы на другом конце болота, далеко от места, где оставлены машины (а это по прямой более 6 км). Выяснилось, что двигаться мы можем только вперед. Если встретятся на нашем пути болотные окна, то вездеход не сможет ни сдать назад, ни переплыть их (хоть и считается плавающим). В таких местах гусеницы начинают пробуксовывать, как тогда вытащить «Арго», ведь растительности, за которую можно закрепить трос лебедки, нет. Но раз забрались так далеко, а по словам киришских друзей до «пешки» осталось совсем немного, решили двигаться только вперед. Форсировав речушку, выбрались к урочищу. Здесь больше невысоких деревьев и болото суше. Как мы уже говорили, точных координат места катастрофы у нас нет, мы его ищем, надеясь только на память отца и сына Халамовых. Евгений Васильевич останавливает нас, когда место становится смутно ему знакомым. Спешиваемся и расходимся на небольшое расстояние друг от друга, внимательно осматривая поверхность болота. Где-то в километре от вездехода Халамов-младший кричит нам, что нашел воронку. Если честно, если бы Евгения с

нами не было, мы вряд ли сами нашли бы это место. За прошедшее с 2002 года время, воронка полностью заросла мхом. Стоящие рядом невысокие березки и елочки скрывают яму от глаз, если смотреть даже метров с тридцати. По краям воронки видны торчащие деревянные основы старой треноги. Щупом проверяем периметр и начинаем натекаться на фрагменты дюрала и других мелких обломков самолета. Мы нашли искомую точку. В течение часа вытаскиваем из-под мха различные обломки, отбираем, какие можно использовать в нашем проекте, а какие можно будет передать родным. Собрали немного, но и этого достаточно.

В общем-то с болота мы выехали без проблем, выбирая более-менее проезжие участки, но иногда все же приходилось выписывать полукружия и зигзаги, объезжая заболоченные места. О деталях и подробностях экспедиции можно написать и больше, но опустим их. А сейчас перейдем к подробному рассказу о судьбе самолета и его экипажа: о боевых эпизодах, а также о мужестве людей, поднимающих в воздух боевые машины, тех, кто прошел всю войну, и тех, кто отдал самое дорогое для победы – свою жизнь...

2002 год. Тогда поисковикам отряда «Небо Ленинграда» показали место падения самолета Пе-2 на Ширинском болоте. При первом обследовании установили, что самолет подвергся разграблению еще в 60-е годы XX столетия. В мае того же года вернулись сюда вновь и продолжили работы. Глубина залегания обломков кабины самолета была не более полуметра, и это место ребята расчищали более тщательно, но останки экипажа обнаружены не были. Тогда удалось найти подголовник сиденья летчика, патроны авиационных пулеметов УБ и ШКАС, две банки тушенки. Моторы оказались глубже метра на полтора. Их удалось поднять. В результате были установлены их заводские номера: М-105 № А 04-18 и М-105 № 135-1216. Также были видны и другие номера: п135-342 и В13-671, – доказательство, что оба мотора были неоднократно в ремонтах. На одной бирке был выбит заводской номер самолета – 16/36.

К сожалению, в то время установить принадлежность самолета и экипаж не олучилось. И только в 2017 году специалисты Всероссийского информационно-поискового центра при работе с документами Центрального архива МО РФ по найденным номерам установили обстоятельства гибели данного самолета. Оказалось, это Пе-2 из состава 4 гв. БАП 280-й БАД 14-й ВА (номер 16/36 с моторами М-105 №№ ра 135-1216 и р А 04-18), который значился сбитым истребителями противника 24 февраля 1943 года в 15 км юго-восточнее города Кириши.

Судьбы членов экипажа этого самолета сложились по-разному.

Пилотировавший самолет командир авиаэскадрильи гвардии майор Иван Иосифович Трубицын при попытке выброситься с парашютом стропами зацепился за хвостовое оперение самолета и раз-



А. Коноплев, Е.Е. и Е.В. Халамовы

бился. Штурман эскадрильи гвардии капитан Николай Федорович Смирнов погиб вместе с самолетом (в 2002 году его останки найдены не были. Скорее всего, он был выброшен из самолета и разбился). Выполнявший в этом вылете обязанности воздушного стрелка-радиста, начальник связи эскадрильи гвардии младший лейтенант Иван Никитович Корнев выбросился с парашютом и остался жив. Некоторое время спустя, в феврале 1943 года, однополчане нашли место падения самолета, рядом обнаружили тело погибшего командира эскадрильи Трубицына, а вот тело штурмана Смирнова не нашли, возможно, что его запорошило снегом. Погибшего летчика торжественно похоронили рядом с аэродромом полка в деревне Сарожа Тихвинского района.

В журнале боевых действий 4-го гв.БАП этот вылет отображен следующей записью: «2 АЭ... В 9.58 экипаж Трубицын–Смирнов–Корнев вылетел на разведку поля боя. Через 53 минуты полета дал радиogramму «Иду на посадку», после чего связь прекратилась. Экипаж с задания не вернулся...».

В оперативной сводке 14-й воздушной армии к 20.00 24.02.1943 года эта потеря отражена еще короче: «280 БАД вела разведку войск и коммуникаций противника перед фронтом 2-й Ударной, 8-й и 54-й армий. Летало самолетов – 9. Произведено самолетовылетов – 9. Боевой налет 9 часов 33 минуты.

Свои потери: не вернулся с боевого задания 1 Пе-2 (экипаж: летчик Трубицын, штурман Смирнов, стрелок-радист Корнев)».



К сожалению, мне не удалось найти в ЦАМО РФ ни акта расследования этой боевой потери, ни рапорта оставшегося в живых стрелка-радиста Ивана Корнева, который по прибытию должен был обстоятельно доложить о произошедшем. Поэтому мы будем оперировать только доступными архивными документами и другими источниками, такими как послевоенные воспоминания однополчан и исследователей истории.

Этот боевой вылет и гибель двух отважных боевых товарищей обросли разными легендами. Ведь это был один из лучших экипажей полка, пилоты имели колоссальный боевой опыт: летчик Иван Трубицын был участником боев в Испании и финской кампании, штурман Николай Смирнов имел опыт боев на Хасане, а выживший стрелок Иван Корнев успел повоевать и на Хасане, и в годы финской войны. Кроме того, все летчики давно знали друг друга и дружили еще со времен совместной службы: 1938–1939 гг. – 59-й СБАП на Дальнем Востоке, с 1940-го – 31-й СБАП, с декабря 1941-го – 4-й гв.БАП.

Перейдем сейчас к документам и свидетельствам, описывающим день гибели, 24 февраля 1943-го. Начнем с донесения о безвозвратных потерях 280-й БАД, составленного спустя месяц после гибели.

«23 февраля 1943 года при выполнении боевого задания в районе 15 км юго-восточнее Кириши, болото Бор, сбит истребителями противника. Самолет сгорел. Гвардии майор Трубицын и гвардии капитан Смирнов – погибли». (23.02. – так в документе. – Авт.)

Напротив фамилии Трубицына была сделана запись: *«...похоронен западная окраина п. Сарожа Тихвинского района Ленинградской области»*, у Смирнова: *«...труп не найден»*. А вот уже в донесении вышестоящего штаба (ВВС 7-й Отдельной армии, хотя в это время 4 гв.БАП и вся 280-я БАД находилась в подчинении 14-й ВА) напротив их фамилий записано: *«Похоронен д. Сарожа Тихвинского района»*.



Экипаж самолета Пе-2: И. Трубицын, Н. Смирнов, И. Корнев

В отчете инспектора-летчика по технике пилотирования 280-й БАД майора Михаила Михайловича Тишкова на имя командира дивизии от 13 сентября 1943 года говорится: *«24 февраля 1943 года экипаж майора Трубицына командира АЭ в районе Кириши был зажжен ИА противника, самолет и штурман утонули в болоте. Трубицын выпрыгнул и зацепился за хвост парашютом и его придавило самолетом, стрелок-радист спасся...»*.

Описание этого воздушного боя есть в наградном листе на представление к ордену Красного Знамени от 18 февраля 1944 года гвардии младшего лейтенанта Ивана Никитича Корнева (напомним, что начальник связи авиаэскадрильи выполнял в этом вылете функции воздушного стрелка-радиста).

«24 февраля 1943 года, выполняя задание по разведке переднего края обороны и выявлению интенсивности движения противника в сложных метеоусловиях, экипаж выполнил задание и возвращался на свой аэродром, не доходя до линии фронта были атакованы двумя ФВ-190, совместным огнем со штурманом был сбит один истребитель и упал на линии фронта, но и самолет Пе-2 получил тяжелое повреждение, горел правый мотор, что затрудняло вести отражение атак, при последней атаке тов. Корнев получил пулевое ранение в области правой стороны груди, набрав сил выбросился из горящего самолета и приземлился в расположении наших войск...»



Поисковики отряда «Небо Ленинграда» поднимают один из моторов самолета. 2002 год

О судьбе других членов экипажа в наградном ничего не говорились. Но следует уточнить, этот документ составлялся уже в феврале 1944 года, то есть через год после случившегося. Многие уже забылось, а что-то, возможно, было приукрашено.

В послевоенной мемуарной литературе появилось много очерков и рассказов однополчан и других ветеранов, где также есть описания этого вылета. Начнем мы со сборника воспоминаний ветеранов 14-й воздушной армии (составитель Н.Я. Кондрачев) «И возвращались с победой».

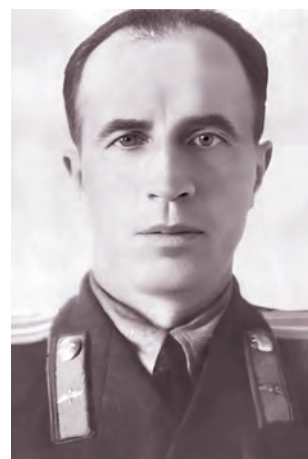
«24.02.43 г. экипаж майора И.И. Трубицына, производивший разведку, был атакован двумя Ме-109. Несколько атак экипаж отбил, но вражеские истребители продолжали его упорно преследовать уже над нашей территорией. По команде штурмана капитана Н.Ф. Смирнова летчик резко повернул самолет, и штурману удалось поймать «Мессершмитт» в прицел. Сбитый Ме-109 врезался в лес. В это время подошли еще два Ме-109. Экипаж Трубицына их вовремя не обнаружил, все его внимание было сосредоточено на «Мессерах», которые продолжали преследование. Вражеские «охотники» на большой скорости подошли снизу и открыли огонь. Пе-2 загорелся, штурман был убит. Стрелок-радист И.Н. Корнев открыл огонь по противнику, атаковавшему снизу, когда вражеский огонь уже сделал непоправимое. Трубицын пытался сбить пламя, но огонь охватил обе плоскости. Последовала команда летчика покинуть самолет, Корнев выпрыгнул через нижний люк своей кабины, Смирнов, недвижимый, остался в штурманской кабине, а Трубицын оставил горящий самолет через верхний люк кабины, сбросив фонарь, но стропы парашюта захлестнулись за стабилизатор. При ударе Пе-2 глубоко ушел в болото, а летчика отбросило на 30 метров в торфяник. Любимец полка гвардии майор Иван Иосифович Трубицын скончался. Однополчане похоронили его со всеми воинскими почестями на окраине деревни Сарожа Тихвинского района Ленинградской области».

В 1976 году свои воспоминания оставил бывший штурман 4-го гв.БАП (позже штурман 280-й САД) гвардии подполковник в отставке Михаил Иванович Жерновой. Вместе с И.И. Трубицыным они служили с 1937 года.

Вот что писал М.И. Жерновой о гибели летчика.

«Погиб гвардии майор Иван Иосифович Трубицын при следующих обстоятельствах: 24 февраля 1943 года, получив задание разведать и сфотографировать артиллерийские позиции противника в районе Волхов – Кириши, экипаж в составе: летчик командир 2-й АЭ гвардии майор Иван Иосифович Трубицын, штурман гвардии майор (правильно гвардии капитан. – Авт.) Смирнов и стрелок-радист гвардии лейтенант (правильно гвардии младший лейтенант. – Авт.) Корнев, выполнив задание, возвращался на свой аэродром. На самолет И.И. Трубицына напали три самолета-истребителя противника. Сразу же был

смертельно ранен штурман майор Смирнов, двигатели вышли из строя, самолет стал неуправляем. И.И. Трубицын подал команду стрелку-радисту Корневу покинуть самолет, а затем и сам выбросился из самолета, но лямками парашюта зацепился за хвостовое оперение. Самолет с убитым штурманом погрузился в болото на нашей территории в районе Кириши...».



Жерновой М.И.

И действительно, в мемуарах послевоенных лет можно найти множество воспоминаний о летчике Иване Трубицыне. Но реалии войны оказались куда более суровыми.

Работая в 2018 году в ЦАМО РФ, в делах по переписке штаба 280-й САД с вышестоящими штабами удалось найти документы, в которых есть описание обстоятельств гибели самолета. Сопроводительное письмо начальника штаба 14-й воздушной армии генерал-майора авиации Абрамова в адрес начальника штаба 280-й БАД: «Направляю копию донесения



Поисковики отряда «Небо Ленинграда» поднимают винт и редуктор мотора. 2002 год



начальника авиаотдела 4 Армии об обстоятельствах сбития самолета Пе-2 с экипажем – майор Трубицын, капитан Смирнов, лейтенант Корнеев (так в документе. – Авт.). Обстоятельства и анализ причин гибели экипажа довести до всего летного состава».

«Начальнику штаба 14-й Воздушной армии.

24 февраля 1943 года в районе Кириши был атакован и подожжён истребителями противника самолет Пе-2, экипаж: майор Трубицын, капитан Смирнов, лейтенант Корнеев, основной причиной катастрофы считаю виновен сам экипаж: во-первых, недооценивший значения связи самолета с землей по радио, во-вторых неправильное тактическое действие экипажа при выполнении задания.

Экипаж получив задание произвести разведку боевых порядков района Кириши увлекся выполнением задания, совершенно не слушал подаваемые сигналы с земли о нахождении в воздухе 2-х истребителей противника. Не слушал даже и в тот момент, когда с земли по радио два раза передали, что самолеты противника идут атаковать, в результате чего два самолета ФВ-190 атаковали самолет Пе-2, первый вывел из строя штурмана и стрелка-радиста, второй почти одновременно поджег самолет. Если бы экипаж слушал передачу с земли по радио, то внезапной атаки не произошло бы.

Экипаж произведя разведку находился продолжительное время в одном районе, делал несколько кругов и разворотов в одних и тех же местах. Истребители противника находясь выше, хорошо изучили это и напали в тот момент, когда самолет делал очередной разворот.

Самолет Пе-2 сгорел и упал в болото севернее 6 километров Облучье, извлечь остатки невозможно.

Майор Трубицын выпрыгнув с парашютом ударился о хвостовое оперение погиб, капитан Смирнов вероятно убит в воздухе остался в кабине и упал с обломками самолета в болото. Лейтенант Корнеев ранен.

Начальник авиаотдела 4 Армии, майор Егунов».

Война жестока. Именно об этом говорят архивные документы. Они были составлены сразу после описанных событий. И не было смысла приукрашивать что-либо. Важнее писать правду, хоть и жестокую, чтобы осмыслить, проанализировать, учесть в дальнейших боевых вылетах и избежать потерь собственной авиации. Чтобы не терять в боях самолеты и, самое главное, опытные и боевые экипажи. Конечно, это не может уменьшить душевную боль по погибшим, а родным и их однополчанам от правды этой еще горше. Нам же остается только чтить их светлую память. Мы – потомки отважных и мужественных воинов – должны помнить об этих страшных годах, когда воины не дрогнули, жизни свои не щадя приближали нашу Победу и Славу!

Как говорилось выше, погибшего летчика Ивана Трубицына однополчане похоронили на фронтовом аэродроме в деревне Сарожа Тихвинского рай-

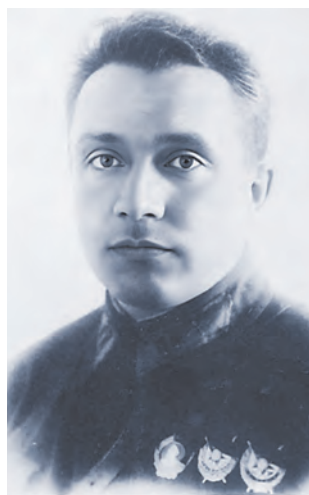
она Ленинградской области. Бывший старший врач 4-гв.БАП Михаил Александрович Стучинский писал вдове И.И. Трубицына в апреле 1975 года (тогда он возглавлял совет ветеранов полка): «...когда Иван Иосифович погиб, я выезжал в район его гибели и привез в часть, где он и был похоронен...».

Это подтверждается снимками, сделанными в феврале 1943 года, которые хранятся в семье Трубицыных. Видимо, их прислали вдове летчика еще в годы войны. На фото – церемония прощания и захоронения в отдельной могиле погибшего летчика.

В настоящее время воинское захоронение в деревне Сарожа учтено и состоит на государственном учете, за могилой ухаживают учащиеся Сарожской школы. В послевоенные годы могилу посещала и семья Трубицына, а совсем недавно и внук Ивана Иосифовича – Олег Евгеньевич Спичкин. Ветераны полка всегда приезжали на могилу И.И. Трубицына и однополчан. Большую работу по увековечению памяти погибших проводил Совет ветеранов полка. Большую переписку с семьями однополчан, различными ведомствами и организациями вел председатель совета М.А. Стучинский, а после его смерти Борис Федорович Касьян. (Интересно, что место падения самолета Пе-2, на котором был сбит Б.Ф. Касьян 23 октября 1942 года, тоже найдено поисковиками, и сейчас фрагменты его самолета используются в нашем проекте «Крылья Татарстана». См. главу выше.)

А сейчас расскажем подробно обо всех членах экипажа погибшего самолета.

- Летчик Иван Иосифович ТРУБИЦЫН родился



8 сентября 1908 года в селе Раисовка Кокчетавского уезда Акмолинской губернии (в настоящее время – район имени Габита Мусрепова Северо-Казахстанской области Республики Казахстан). В 1921–1922-е работал сельхозработником в с. Чаловка Южно-Казахстанской области. В 1922-м семья переезжает в село Мерке Южно-Казахстанской области (сейчас

центр Меркенского района Жамбылской области). Там Иван Иосифович работал пастухом, чернорабочим на железнодорожной станции, работником артели «Кожсиндикат». 15 сентября 1930 года Иван Трубицын через Меркенский РВК поступает на службу в РККА. Его мать Анна Григорьевна (1879 г.р.) и младший брат Кирилл (1917 г.р.) остаются проживать в селе Мерке, ул. Карасу, д.6.

До декабря 1931 года И.И. Трубицын проходит службу в составе 3-го Туркестанского артиллерийского полка (САВО), где ему присваивается звание помкомвзвода. С 21 декабря 1931 года по 15 июня 1932



И.И. Трубицын с женой

года – курсант Ленинградской военно-теоретической школы летчиков, затем до 13 декабря 1933-го – курсант школы летчиков в городе Энгельс (Приволжский ВО) и до 12 июля 1934 года – слушатель 1-й Военной Краснознаменной школы пилотов (с. Кача, г. Севастополь). Завершив обучение летному делу, Иван Иосифович направляется на должность летчика в состав строевой части (в/ч 2426), которая дислоцируется в городе Орша (Белорусский ВО). С этого момента вся его жизнь была связана с авиацией. Во время службы в Орше в личной жизни Ивана Иосифовича происходят важные события. Он становится главой семьи (супруга Малахова Валентина Николаевна), а затем и отцом двух дочек Нины (1937 г.р.) и Тамары (1938 г.р.).

В апреле 1936 года начинает формироваться 59-я скоростная бомбардировочная авиабригада (дислокация – г. Быхов, Белорусский ВО), куда в 1937 году переводят лейтенанта Ивана Трубицына на должность летчика.

В это время уже разгорелся военный конфликт в Испании, там начинается Гражданская война республиканцев с фашистами. С 15 мая по 18 ноября 1938 года Иван Иосифович – участник боев в Испании. В официальных документах этот срок отмечен как спецкомандировка. К сожалению, не удалось найти подробных сведений об участии летчика Трубицына в боях в небе Испании. Лишь в книге харьковского журналиста Г.К. Семенова «Испанский закал» об участии одной из групп советских летчиков-добровольцев в защите республиканской Испании от фашизма, упоминается Иван Трубицын. В книге рассказывается, как летчики участвовали в ожесточенных воздушных боях летом и осенью 1938 года при обороне Валенсии, проявили величайшее мужество в одной из самых блестящих наступательных операций республиканцев – форсировании реки Эбро войсками народной армии.

Вот небольшая выдержка из книги.

«...Таким образом боевая деятельность советских летчиков-истребителей на фронте Эбро началась в первых числах августа 1938 года.

Группа бомбардировщиков Д.А. Царькова перебазировалась из-под Валенсии на каталонский аэродром «Херона». Здесь ее ожидал еще один отряд советских летчиков, сформированный из добровольцев 59-й бомбардировочной авиабригады Белорусского военного округа. Из СССР в Испанию он прибыл позже других – 28 июня 1938 года, когда Франция уже наглухо закрыла сухопутную границу на Пиренеях для друзей испанской республики. Отряд подобрался зрелый, боевой: восемь старших лейтенантов в возрасте тридцати – тридцати двух лет, каждый из которых лет восемь-десять прослужил в кадрах Красной Армии, и три молодых лейтенанта. Не новичками в своем деле были и стрелки-радисты – пять младших командиров сверхсрочной службы. Каждый из них пять-шесть лет прослужил в бомбардировочной авиации.

В отряде имелаась крепкая партийная прослойка – основа ее боеспособности и высокого политико-морального состояния. Это одиннадцать членов партии: Д.П. Юханов, Н.В. Белоусов, И.С. Каштаков, И.А. Межов, П.А. Сафонов, В.С. Титов, И.И. Трубицын, Н.И. Тутаев, И.А. Уткин, Б.С. Шаронов; один кандидат в члены ВКП(б) – И.В. Новиков и пятеро комсомольцев-стрелки-радисты: М.А. Воробьев, Н.И. Ильин, А.Ф. Кожемяко, З.С. Скутов, А.Х. Родин».

Вернувшись домой, И.И. Трубицын был награжден первым боевым орденом – Красного Знамени, присвоено звание капитана.

В конце 1938 года Ивана Иосифовича назначают на должность помощника командира 1-й авиаэскадрильи 59-го скоростного бомбардировочного авиаполка, который дислоцировался на аэроузле Варфоломеевка Приморского края. До этого личный состав полка в период июля-августа 1938 года принимал участие в боях на озере Хасан.

В личном деле Ивана Иосифовича Трубицына, хранящемся в Центральном архиве Минобороны РФ, нет сведений о том, что он принимал участие в боях на озере Хасан, против японцев. В архиве есть четкие даты о боях в Испании и участия в финской кампании. А вот во многих послевоенных публикациях и воспоминаниях ветеранов, служивших с Трубицыным, можно найти сведения, что он был участником Хасанских событий. Путаница в воспоминаниях сослуживцев объясняется, видимо, тем, что летчик-орденоносец прибыл в 59-й СБАП как раз после участия этого полка в боях на Хасане.

В середине 1939 года И.И. Трубицына переводят в Смоленск, в недавно сформированный 31-й СБАП, укомплектованный самолетами СБ.

С 17 сентября по 5 октября 1939 года экипаж И.Трубицына вместе с другими экипажами произвели несколько разведывательных вылетов в ходе так называемого Польского похода по освобождению Западных районов Белоруссии и Украины. А уже в декабре 1939 года полк в составе ВВС Северо-Западного фронта принял участие в боях советско-финской войны. Личное участие в финской кампании



Похороны И. Трубицына в деревне Сарожа Тихвинского района Ленинградской обл. Февраль, 1942

Трубицына – с 16 февраля по 13 марта 1940 года, 12 боевых вылетов с налетом 19 часов 35 минут.

После финских событий в середине 1940 года 31-й СБАП перебазировуют в Латвию на аэродром Вайнеде, а в июне 1941-го перебрасывают на передовой аэродром рядом с Митавой (сейчас Елгава, Латвия), где Трубицын и встретил начало Великой Отечественной войны.

С первых часов войны летчики полка приступили к боевым полетам. Так в списках, представленных Военным Советом Северо-Западного фронта к награждению от 24 июля 1941 года, записано: «Помощник командира эскадрильи 31 СБАП, капитан Трубицын Иван Иосифович. Отлично выполняет боевые приказы командирования. В качестве помощника командира эскадрильи летал на уничтожение немецких мотомехчастей, живой силы, железнодорожных станций и аэродромов противника. Имеет 19 боевых вылетов. 22 июня 1941 года несмотря на ожесточенный огонь ЗА и атаки истребителей противника точно навел звено на немецкую мотомехколонну в районе Кальвария и меткими прямыми попаданиями колонна танков была частью уничтожена и полностью дезорганизована. 22 июня 1941 года в районе Павилоста–Ужава атаковал звеном высаживающиеся морские транспорты противника. Прямыми попаданиями один транспорт потоплен и один поврежден. 5 июля 1941 года при ночном полете звеном атаковал ж.д. перегон Карсавка – Пандеры, метким бомбометанием была уничтожена значительная часть живой силы противника и его мотомехтранспорт. Во всех боевых вылетах тов. Трубицын показывал исключительное мастерство в командовании в воздухе звеном, благодаря чего не имел потерь в воздухе.

Достоин награждения орденом Красного Знамени».

Постановление Президиума Верховного Совета СССР о награждении было подписано 25 июля 1941 г.

Эти же дни описывает в своих воспоминаниях бывший штурман 4-гв. БАП (в июне 1941-го штурман аэ 31-го СБАП) Михаил Иванович Жерновой.

«Перед войной с фашистской Германией наш 31 СБАП базировался на аэродроме в Латвии – мест. Вайнодэ, а наша в то время 5 АЭ была на полевом аэродроме в Литве, 50 км от Тильзита. Там нас и застала война. Так как командир АЭ был в отпуске, то И.И. Трубицын исполнял должность командира авиаэскадрильи. Так как в первые дни наша бомбардировочная часть летала на боевые задания, то мы понесли большие боевые потери. Самолетов в части оставалось не более 10. И когда наши войска оказались в окружении в Либавском порту, то первым добровольцем на выручку наших войск полетел И.И. Трубицын. Несмотря на сильный зенитный огонь, И.И. Трубицын, отлично маневрируя самолетом, выходил из трудного положения победителем».

В это время семья И.И. Трубицына вместе с другими семьями комсостава полка была эвакуирована вглубь страны. Отправка проходила стихийно, под бомбежками и обстрелами. Несмотря на большие трудности, Валентина Николаевна Трубицына вместе с дочерьми добралась до города Миасс в Челябинской области, где проживали по адресу: ул. Свердловская, д.38. Затем уже в конце 1943 года перебрались в город Казань Татарской АССР, обосновавшись на долгие послевоенные годы.

За все время службы за мужество и проявленную отвагу Иван Иосифович Трубицын был награжден четырьмя орденами: Красного Знамени (1938 г. и 1941 г.), Ленина (1942 г.), Отечественной войны I степени (1943 г.). В каждом наградном материале, составлявшемся для представления к награждению, можно увидеть новые интересные подробности фронтовой жизни летчика.

В списке представляемых к награждению орденом Ленина за бои с немецкими захватчиками начальствующего и рядового состава 4-й Отдельной армии говорилось: «Майор Трубицын Иван Иосифович, командир звена 4 гв.БАП. В Отечественной войне с самого ее возникновения проявил себя бесстрашным, высоко квалифицированным летчиком. Отлично выполняет боевые задания в любых условиях. Имеет 73 боевых вылета...».

В наградном листе от 3 февраля 1943 года на орден Александра Невского было записано: «За время Отечественной войны тов. Трубицын произвел 107 боевых вылетов, из них 7 вылетов ночью...».

К сожалению, по резолюции командующего 14-й ВА от 12 февраля 1943 года Ивана Иосифовича 16 февраля 1943 года наградили орденом Отечественной войны I степени.

Через восемь дней экипаж не вернулся с боевого задания, и орден остался не вручен награжденному.

Вот что писал командир 4 гв.БАП гв. подполковник Иван Мартьянович Перепелица жене летчика.

«Здравствуйте Валентина Николаевна.

Желаю Вам и Вашим ребятам здоровья. Мы уже Вам сообщили печальную весть о смерти Вашего мужа Ивана Иосифовича Трубицына. Он, как истин-

ный патриот и верный сын нашей Родины и партии, честно служил нашему народу, храбро защищал честь своей Отчизны, мужественно сражался с врагами нашей свободолюбивой страны.

Иван Иосифович был первым воздушным бойцом – лучшим примерным командиром в части, его любил весь наш коллектив.

Партия и правительство высоко оценили его заслуги перед Родиной, наградив его четырьмя орденами Союза ССР, орденом «Ленина», двумя орденами «Красное Знамя» и орденом «Отечественной войны 1-й степени». Трудно выразить горечь утраты всеми любимого друга и командира. Стихия войны вырвала его из наших рядов.

Похоронили мы его со всеми воинскими почестями на пригорке д. Сарожа Тихвинского района Ленинградской области, хорошо отделали могилу – с оградой и памятником.

Ивана Иосифовича Трубицына занесли первым героем Отечественной войны в книгу части. Возбудили ходатайствование перед Областным Советом Депутатов Трудящихся Южно-Казахстанской области о переименовании деревни, где родился Иван Иосифович в деревню Трубицына.

Высылаем Вам, Валентина Николаевна, в соответствии с указаниями секретариата Президиума Верховного Совета Союза ССР – орден «Отечественной войны 1-й степени», которым был награжден Иван Иосифович, вместе с временным удостоверением, которое может быть обменено на орденскую книжку в Отделе по учету и регистрации награжденных при секретариате Президиума Верховного Совета СССР (г. Москва, Берсеневская набережная, дом правительства).

Орден Вы получите через Городской Совет Депутатов Трудящихся города Казани.

Желаю Вам еще раз здоровья и пожелания в воспитании детишек такими, каким был их отец Иван Иосифович Трубицын.

С приветом к Вам, командир части гвардии подполковник Перепелица. 28 июня 1943 года».

Сведения, что имя И.И. Трубицына было внесено навечно в списки части, удалось найти в архивных документах, в фонде 280-й БАД хранятся два рапорта, направленных в вышестоящие штабы.

«Рапорт командира 4 гв.БАП гвардии подполковника Перепелица командиру 280 БАД генерал-майору авиации т. Буянскому от 21 мая 1943 года:

Прошу отдать в приказе о зачислении навечно в списки части Героя Отечественной войны командира 2 АЭ 4 гв.БАП гвардии майора Трубицына Ивана Иосифовича, погибшего 26 февраля 1943 года (так в тексте. – Авт.) в боях за нашу Социалистическую Родину, в борьбе с немецкими оккупантами.

Тов. Трубицын за Отечественную войну произвел 105 боевых вылетов и награжден орденом «Ленина», орденом «Красное знамя» и орденом «Отечественной войны 1-й степени».

Аналогичный рапорт был отправлен от командира 280-й БАД на имя командующего 14-й ВА.

Исключительным летчиком был Иван Иосифович Трубицын – он первый чье имя занесли навечно в списки части. А ведь к тому времени в полку были сослуживцы, получившие звание Героя Советского Союза (четверо были награждены за советско-финскую кампанию). Были и те, кто совершили подвиг еще в первый год войны, и стали примером мужества и отваги. Например, летчик 31-го СБАП (в последствии 4 гв.БАП) Саркис Михайлович Айрапетов, который еще 24 июня 1941 года совершил огненный таран противника, и многие, многие другие летчики, штурманы и стрелки-радисты, кто к 1943 году отдали свои жизни в боях за Родину.

Второе предложение, упомянутое в письме командира полка, о переименовании родной деревни Трубицына в его честь, к сожалению, не прошло. Вот что писал председатель Андреевского сельского совета (куда входила деревня Раисовка) 4 февраля 1965 года в ответ на запрос, отправленный Советом ветеранов 4-го гв.БАП и дочерями И.И. Трубицына.

«Ваше письмо от 29 января 1965 года Исполком Андреевского сельского совета получил, с просьбой сообщить Вам о переименовании села Раисовка в название село Трубицына. По выяснению жителей с. Раисовка нами установлено, что гр.Трубицын И.И. в с. Раисовка родился и проживал, это подтвердили старожилы села, а о переименовании с. Раисовка в другое название указаний вышестоящих органов не было дано, и в настоящее время значится: село Раисовка Андреевского с/с Рузаевского района Кокчетавской области Целинного края».

Но память об Иване Трубицыне сохранили жители города Мерке Джамбульской (Жамбылской) области Казахстана, где он учился в школе, жил и работал до армии. С 1943 года и по сию пору средняя школа-



Могилы летчиков 4 гв.БАП в д.Сарожа



гимназия № 17 в городе носит имя И.И. Трубицына. Также в городе Мерке была улица, названная в его честь. Ивану Иосифовичу посвящен стенд в музее полка, который находится в городе Черняховске Калининградской области (после войны там дислоцировался полк и там же был расформирован).

В 1985 году в журнале «Звезда» (орган Союза писателей СССР) были опубликованы фронтовые очерки спецкорреспондента газеты 7-й Отдельной армии «Во славу Родины» Георгия Константиновича Холопова, рассказывающие о боевых буднях 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка, в которых довольно подробно даются личностные и портретные характеристики летчиков, штурманов, воздушных стрелков и техников полка. Отдельный очерк под названием «Ничего особенного» посвящен Ивану Трубицыну, который мы и приведем здесь.

«Вот с боевого задания со звеном вернулся командир эскадрильи Иван Трубицын. От летчиков я слышал много замечательного про майора, но от него самого мне ничего не удалось выпытать при беседе. Майор скромн и на все расспросы про его боевую деятельность отвечает излюбленными словами, что у него нет «ничего особенного».

Среднего роста, неторопливый в движениях, хороший слушатель и плохой рассказчик, Трубицын старается ничем не выделяться среди летчиков и не любит, когда начинают хвалить его или что-то о нем рассказывать. И потому ли, что вечно бывает занят работой, а будучи в компании, стоит где-нибудь в сторонке и слушает товарищей, он выделяется среди них – ребят молодых, веселых, задорных и шумных. Он и старше их, и более умудренный жизнью. Если средний возраст членов экипажа Пе-2 23-27 лет, то Трубицыну 33.

Я спрашиваю у Трубицына, как у него прошел полет.

– Хорошо, хорошо! – торопливо произносит он.

– Как... хорошо?

– Летели вкруговую на две цели. Отбомбились, и вот мы у себя. – Он смотрит на небо, тревожится, что погода портится, и хочет перевести разговор на «погоду».

– А вот полковник беспокоился, что над целью стоит сплошной туман, – говорю я.

– Нет-нет, ничего особенного не было! – говорит Трубицын. – Плохая видимость, конечно, вещь неприятная для летчика, но ничего, мы цель нашли. И ударили сразу – и по станции, и по эшелонам.

– А еще что было? – допытываюсь я.

– Когда загорелась станция, а потом вспыхнули эшелоны – открыли огонь зенитки. Ну, мы тоже ответили им из пулеметов. Разика два проишлись неплохо... Да, да, совсем неплохо!..

На этом и закончился рассказ Трубицына о полете. Очень уж скромный рассказ!.. Об этом же полете немного погодя мне рассказали летчики Миронов и Юзифович, летавшие в звене Трубицына. Полет



Н. Смирнов и И. Трубицын. 1942 год

был трудный, при низкой видимости, сильном зенитном огне. При возвращении произошла встреча с вражескими истребителями, был воздушный бой.

О героической жизни майора Ивана Трубицына, награжденного орденом Ленина и двумя орденами Боевого Красного Знамени, можно рассказывать долго. Он герой трех войн, победитель множества сражений в воздухе. Трубицына знали японцы и испанцы-франкисты. Ныне разящий огонь пулеметов его Пе-2 и точные бомбовые удары познают на своей подлой шкуре гитлеровцы.

Вот как проходил недавно один из его боевых вылетов.

Трубицын со звеном должен был разбомбить колонну танков и автомашин в тылу у противника. Стояла низкая облачность, видимость – 300 метров. Звено Трубицына шло к цели в кильватерном строю. Когда у цели штурманы приготовились к бомбометанию, враг открыл заградительный огонь исключительной силы, а из-за облаков вынырнули девять истребителей. Сделав перегруппировку: три самолета – справа, три – слева, два – снизу и один – в хвосте, – «мессеримиты» бросились на головную машину Трубицына.

Летая без отклонения от цели, Трубицын дал возможность штурману Смирнову выложить серию бомб, а стрелку-радисту Янко открыть огонь по вражеским истребителям справа. Истребители справа отошли, но слева к бомбардировщику подошли «мессеры». Янко перенес огонь на них. И эти отошли, но только для того, чтобы дать возможность подойти сзади к советскому бомбардировщику своему одиночному, «хвостовому» истребителю. Трубицын это заметил, повернул самолет. Янко дал две точные очереди, и вражеская машина, вспыхнув, пошла вниз.

Гитлеровцы снова атаковали звено Трубицына. Атаковали... и потеряли еще одну машину!.. Видя, что с ведущим, головным бомбардировщиком им ничего не удастся сделать, они набросились на само-

лет, управляемый молодым летчиком сержантом Морозовым, и подбили его. Морозов в неимоверно трудных условиях, не имея возможности защищаться, а тем более продолжать бой, все-таки сумел пробиться сквозь окружение и подойти под «крылышко» Трубицына. Экипаж командира эскадрильи немедленно открыл огонь из всех пулеметов, прикрыл Морозова, и тот вскоре перелетел линию фронта, сел на свой аэродром...

И вот сейчас, когда на летном поле, при тридцатиградусном морозе, я пытаюсь «беседовать» с Трубицыным, выпытать у него какие-то еще не известные мне детали этого полета, майор вдруг с мольбой в голосе просит меня:

– Я лучшие напишу вам, капитан... Хорошо?..

Мне ничего другого не остается, как согласиться:

– Ну если вам так удобнее и легче, товарищ майор...

– Легче, легче!.. – радуется он.

(Прим.: Майор Трубицын и летчики Стольников, Серов, Пушкин, а несколько позже штурманы Головкин и Карпов выполнили обещания и прислали свои жизнеописания. Все они и по сей день хранятся в моем архиве. Я и представить себе не мог, какую трудную жизнь прожил майор Иван Иосифович Трубицын до призыва в армию в 1930 году. Родился он в 1908 году в селе Раисовка Северо-Казахстанской области в бедной крестьянской семье. С малых лет работал подпаском, батраком у местных кулаков. В 1922 году отец отдал дом со всем хозяйством за лошадь с телегой и одну овцу, и вся семья в десять душ выехала через Голодную степь в Среднюю Азию. В разных городах и селах пожили Трубицыны пока семья не обосновалась в городе Мерке. Здесь молодой Иван Трубицын работал истопником, пастухом, гонщиком скота, разнорабочим, пока не устроился на постоянную работу в склад кожсырья и пушнины... В армии он окончил полковую школу младших командиров, потом – школу военных летчиков в Ленинграде и стал профессиональным военным.)

А в это время летчики других самолетов, сгрудившиеся вокруг Пе-2 Трубицына, громко, с азартом подсчитывают количество пробоин на бомбардировщике...

В этом же номере журнала «Звезда» за 1985 год были опубликованы и воспоминания бывшего летчика 4-го гв.БАП, Героя Советского Союза полковника в отставке Николая Максимовича Стольникова «Таковыми мы были», где он рассказывал о трагическом вылете.



Стольников Н.М.

«22 февраля 1943 года – день, насыщенный до предела, некоторые звенья выполнили по два и даже по три бомбовых вылета. Командующий 14-й ВА генерал-майор Иван Петрович Журавлев требовал, однако, непрерывно контролировать гитлеровские аэродромы, железнодорожные станции. Такие полеты чрезвычайно ответственны и требовали опытных, подготовленных авиаторов. Ведь нужно в одиночку, без сопровождения истребительной авиации, пробиться к нужным объектам, сфотографировать, определить визуально обстановку.

Не случайно положением о награждении летного состава бомбардировочной авиации было предусмотрено представлять командира – летчика к званию Героя Советского Союза за совершенные им 38-40 эффективных вылетов на разведку или же за выполнение 120-150 результативных вылетов на бомбометание.

В первую половину того дня на фоторазведку аэродромов и станций Тосно, Сиверская, Батецкая, Луга летал и мой экипаж в составе штурмана капитана С.А. Козелькова, стрелка-радиста А.Н. Серова, который, кстати сказать, приходился троюродным братом нашему командиру звена А.И. Серову. Пришлось дважды вступать в стычку с немецкими перехватчиками. Все-таки удалось сбить один самолет противника. Досталось и нам. Пе-2 получил серьезные повреждения стабилизатора. Оказались сорванными лючки на капоте мотора. У летчиков от перегрузок, перепада давления чувствовалась острая боль в ушах, их них текла кровь. Несмотря на все хитрости, предпринятые гитлеровцами, поставленная боевая задача оказалась выполненной.

На исходе дня поступил приказ из штаба 280-й авиадивизии: провести разведку станций и аэродромов в одном из секторов Волховского фронта. Послали майора И.И. Трубицына, штурмана капитана Н.Ф. Смирнова, стрелка-радиста старшего сержанта И.Н. Корнева. Экипаж был атакован двумя «Ме-109», отбили несколько атак, но преследователи не отставали. По команде Николая Смирнова летчик резко повернул «петлякова» вправо, и штурману удалось поймать в прицел «мессершмитта». Гитлеровская машина рухнула в заснеженный лес. Это произошло как раз при перелете линии фронта в районе Киришей. Наши войска, посты наблюдения засекли время и район падения фашиста. Но к одинокой «пешике» на предельной скорости приблизились еще два вражеских «мессершмитта». «Охотники» с устрашающей эмблемой «пиковый туз» на фюзеляжах скрытно подобрались снизу, выполнили «горку» и почти одновременно открыли огонь по разведчику. Штурман был убит. Трубицын хотел сбить пламя, однако огонь почти сразу охватил обе плоскости самолета. Командир и стрелок выбросились из гибнущей машины. Но стропы трубицынского парашюта захлестнули хвостовое оперение. При ударе о землю Пе-2 глубоко погрузился в болото, а летчика отбро-



сило метров на тридцать в торфяник. Так погиб любимец полка, коммунист, командир 2-й эскадрильи гвардии майор Иван Иосифович Трубицын.

Однополчане похоронили четырежды орденосца, добровольца, участника событий 1937-1938 годов в республиканской Испании со всеми воинскими почестями на окраине деревни Сарожа Тихвинского района. Его стрелок-радист Иван Никитич Корнев продолжил летать и в каждом вылете мстил своим метким огнем фашистским захватчикам за гибель советских людей, за своих командира и штурмана. В воздушных боях И.Н. Корнев лично сбил два Ме-109 и три других в группе....»

Под стать летчику был и штурман самолета.

• Штурман эскадрильи гвардии капитан Николай Федорович СМЕРНОВ родился 2 октября 1908 года



в деревне Большая Горка Кологривского уезда Костромской губернии (сейчас Кологривский р-н Костромской обл.) в крестьянской семье. С детства вместе с родителями работал хлеборобом. В 1920 году окончил сельскую школу, а экзамен за семилетнюю школу сдал в 1937-м, проходя службу в армии, при

Доме Красной Армии (ДКА) в городе Новочеркасске.

1 октября 1928 года поступил на службу в РККА и стал курсантом 11-й пехотной школы им. Сталина (г.Горький). По ее окончании был направлен на должность командира взвода в состав 23-го стрелкового полка. С апреля 1931 года по декабрь 1935 года проходил службу на должностях командира взвода, командира для поручений у начальника склада, команданта военного склада № 65 (Белорусский ВО).

В 1935 году окончил курсы летчиков-наблюдателей при 3-й военной школе летчиков и летнабов г. Оренбург (Приволжский ВО). 14 декабря 1935 года присвоено воинское звание лейтенанта. После обучения назначен на должность летнаба в состав 38-й АЭ 78-й скоростной бомбардировочной авиабригады (Северо-Кавказский ВО, г. Новочеркасск). 17 апреля 1938 года присвоено очередное звание старшего лейтенанта. С 20 июня 1938 года назначен на должность штурмана звена 38-й АЭ 137-й скоростной бомбардировочной авиабригады ОКДВА (с. Варфоломеевка, Приморский край).

«С 29 июля по 13 августа 1938 года участвовал в боевых вылетах во время Хасанских событий при 2 АЭ 59-го авиаполка в должности летчика-наблюдателя...» – так записано в учетно-послужной карточке Н.Ф. Смирнова. За мужество, проявленное в этих боях, он был награжден орденом Красной Звезды. Приказом по 1-й ОКА назначен на должность начальника вооружения 2 АЭ 59-го СБАП.

С июня 1940-го на должности начальника вооружения АЭ 31-го СБАП (г. Митава, Прибалтийский ВО). 9 января 1941 года присвоено очередное воинское звание капитана. Вместе с полком встретил начало Великой Отечественной войны. За образцовое выполнение боевых задач и проявленные при этом мужество и героизм приказом НКО СССР № 350 от 6 декабря 1941 года 31-й СБАП был преобразован в 4-й гвардейский бомбардировочный авиаполк. Это был первый бомбардировочный полк ВВС Красной Армии, получивший в годы Великой Отечественной войны звание гвардейского.

14 декабря 1941 года Н.Ф. Смирнову присваивают звание майора и назначают на должность начальника воздушно-артиллерийской службы АЭ. Далее в учетно-послужной карточке офицера есть запись: «19 июня 1942 года за утерю пистолета снижен в воинском звании до капитана, постановление Военного Совета 7-й Отдельной армии...». В январе 1943 года назначен на должность штурмана эскадрильи.

Приказом Волховского фронта от 3 февраля 1942 года Н.Ф. Смирнов награжден орденом Красного Знамени. Приказом по 14-й ВА от 16 февраля 1943 года гвардии капитан Смирнов был награжден очередным орденом Красной Звезды, хотя и представлялся к награждению орденом Красного Знамени. В наградном материале уточнялось: «Всего за Отечественную войну произвел 72 боевых вылета... (...) летает на самые ответственные задания, в любых условиях и отлично поражает цели».

В донесении дивизии о семье Н.Ф. Смирнова есть запись: «...жена Троицкая Софья Никаноровна. Адрес не известен». Но в учетно-послужной карточке написано, что на 17 марта 1944 года Софья Никаноровна проживала в Глинковском районе Смоленской области.

В 2020 году внуку летчика самолета Ивана Трубицына, Олегу Спичкину, удалось разыскать родных Н.Ф. Смирнова и установить с ними связь.

Обязанности воздушного стрелка-радиста в том вылете выполнял начальник связи авиаэскадрильи И.Н. Корнев.

• Гвардии младший лейтенант Иван Никитович КОРНЕВ родился 19 января 1914 года в селе Шилово Воронежской губернии. В 1932 году окончил 9 классов средней школы в городе Ростов-на-Дону. Работал слесарем-водопроводчиком в Трест-водоканал. 15 мая 1936 года был призван на службу в РККА и стал курсантом школы младших авиаспециалистов (г. Новочеркасск). С марта 1937 года назначен на должность воздушного



стрелка-радиста в 55-ю авиабригаду (г. Новочеркасск), а уже в сентябре этого же года переведен в состав 59-го СБАП, который дислоцировался в Дальневосточном крае, где принял участие в боях на озере Хасан. С января 1940 года воздушный стрелок-радист 44-го СБАП (г. Старая Русса, Ленинградский ВО). Вместе с полком участвовал в боях советско-финской войны. В мае 1940-го был переведен в состав 31-го СБАП (с декабря 1941 года – 4-й гвардейский бомбардировочный авиаполк). В составе этого полка прошел всю войну.

31 октября 1941 года приказом командующего войсками 7-й ОА ему присвоено офицерское звание гвардии младшего лейтенанта. В начале 1943 года он назначен на должность начальника связи авиаэскадрильи, а в марте 1943 года – начальника воздушно-стрелковой службы АЭ. 22 февраля 1944 года приказом командующего войсками 14-й ВА присвоено звание гвардии лейтенанта. В это время 4-гв БАП входил в состав 6-й гв.БАД 9 БАК 15-й ВА.

В учетно-послужной карточке записано, что И.Н. Корнев участник трех войн: *«Участник войны с японскими империалистами у озера Хасан в 1938 году, участник борьбы с финской белогвардейщиной, участник Великой Отечественной войны с первого дня – 22 июня 1941 года. Воевал на Северо-Западном, Волховском, Ленинградском, 3-м и 2-м Прибалтийских, 3-м Белорусском фронтах...»*.

После войны продолжил службу в ВВС в составе родного полка. 21 февраля 1947 года приказом командующего войсками 15-й ВА (30-я ВА с 1949 г.) ему присвоено звание гвардии старшего лейтенанта. В марте 1953 года переведен на должность начальника связи 800-го БАП 6 гв.БАД 30-й ВА. 6 июня 1953 года присвоено звание гвардии капитана. В августе этого же года переведен на должность начальника связи АЭ в свой родной полк – 4 гв.БАП. С марта 1954 года на должности помощника начальника штаба 1108-го БАП (6-я гв.БАД). Уволен в запас с правом ношения военной формы 29 августа 1955 года.

За годы службы И.Н. Корнев награжден орденами Красной Звезды (1942 г., 1951 г.), Красного Знамени (1944 г.), Отечественной войны II степени (1945 г.); медалями «За оборону Ленинграда» (1943 г.), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За боевые заслуги» (1946 г.), «30 лет Советской армии и флоту» (1948 г.).

Вот так сложились судьбы членов экипажа бомбардировщика Пе-2. Но надо добавить, остается надежда, что удастся найти в архивных «залежах» еще один важный документ. Это представление командования 4-го гв. БАП гвардии майора Ивана Иосифовича Трубицына к званию Героя Советского Союза. О его существовании говорят родные героя. Их уверенность основывается на письмах и воспоминаниях однополчан И.И. Трубицына. В свое время они уже пытались найти этот документ. Сейчас эту работу продолжает его внук – Олег Евгеньевич Спичкин.



Александр Коноплев, внук И. Трубицына Олег Спичкин, Илья Прокофьев

Вот небольшая выдержка из статьи казахского журналиста Уали Киргизбаева из села Мерке (родины И.И. Трубицына), опубликованной в районной газете «Меркенский вестник» от 7 мая 2021 года.

«Следует отметить еще одно обстоятельство. Мы до сих пор не видели Указ, даже его копию, Советского Правительства о присвоении звания Героя летчику И.И. Трубицыну. Но известный журналист, директор Жамбылского областного архива Макулбек Рысдаulet в своей книге-сборнике о 75-летию образования Жамбылской области, выпущенной в 2014 году издательством «Таймас», с уверенностью написал о жизни и героической деятельности нашего земляка-героя. А в справочнике «Герои Советского Союза – Казахстанцы», выпущенном в свет в 1968 году, не упомянуто имя И. Трубицына. Конечно, журналист-ветеран написал свою книгу только по историческим архивным материалам, и мы не сомневаемся о присвоении звания Героя Ивану Иосифовичу. Представление на И. Трубицына о присвоении ему звания Героя было отправлено в Москву за полтора месяца до его гибели...»

В завершение рассказа добавим, что 28 декабря 2020 года в музее РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан состоялась торжественная церемония передачи Олегу Евгеньевичу Спичкину, внуку Ивана Иосифовича Трубицына, специально оформленного памятного планшета с фрагментами самолета Пе-2, на котором воевал его дед. Сейчас этот планшет хранится в семье старшей дочери – Тамары Ивановны Трубицыной.



Самолеты Пе-2 и Як-9т в озере Сенное Кандалакшский район Мурманская область

Поиск места гибели этого самолета начался в 2018 году, когда мы работали на озере Среднее Ваенгское вблизи Североморска. Тогда наши друзья из отряда «Икар» (п. Заозерный) Валерий Петрович и Владимир Валерьевич Чернышovy рассказали, что в архивах нашли сведения о месте вынужденной посадки в марте 1943 года самолета Пе-2 из состава 80-го БАП 7-й ВА на лед озера Сенное в Кандалакшском районе. Было известно, что бомбардировщик списан из состава полка из-за невозможности его восстановления. Была выдвинута гипотеза, что раз самолет списали не восстанавливая, то, скорее всего, он утонул, когда растаял лед, а его фрагменты до сих пор находятся на дне озера.

Вернувшись домой, я стал собирать из открытых источников информацию об этом самолете, но, кроме того, что он был подбит при налете на немецкий аэродром Алакуртти и горящим сел на лед озера, больше ничего не нашел. Установил лишь, что пилотировал машину младший лейтенант Казимир Антонович Булдаков. Экипаж остался в живых и вернулся в полк. К сожалению, я не смог найти имен штурмана и воздушного стрелка-радиста.

В 2018–2019 годах при подготовке материалов для первой книги «Крылья Татарстана. Восстановить легенду» мне удалось выяснить обстоятельства этого боевого вылета.

10 марта 1943 года с аэродрома Африканда вылетели на бомбежку аэродрома Алакуртти четыре самолета Пе-2 из состава 80-го ближнебомбардировочного авиаполка. В 9.50 утра при подходе к Алакуртти эскадрилья была встречена сильным зенитным огнем. Маневрируя, командир авиаэскадрильи капитан Попов вывел группу из-под прицельного огня с земли. Зайдя ещё раз на цель, Пе-2 произвел бомбометание. На немецком аэродроме начался пожар, так как от сброшенных бомб взорвался склад боеприпасов. Первой 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). Следом был подбит при выходе с бомбометания самолет командира звена старшего лейтенанта Владимира Сергеевича Москальца (штурман красноармеец Бабинкин Алексей Григорьевич, воздушный стрелок-радист старшина Куценко Семен Семенович). Командиру экипажа удалось выпрыгнуть с парашютом из горящей машины, он опустился на территорию занятую немцами и попал в плен. Подбитый зенитками самолет командира эскадрильи капитана Попова Павла Федоровича (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). Единственный экипаж, который смог вернуться живым, но безлошадным, совершив вынужденную посадку на лед озера Сенное на своей территории, это экипаж младшего лейтенанта К. А. Булдакова.

В наградных материалах от июля 1944 года на командира звена 80-го ББАП лейтенанта К.А. Булдакова был описан этот бой.

«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...».

Так вот, с 19 по 28 августа 2019 года инициативная группа проекта: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Олег Арбузов и Анатолий Скорюков, провела первую поисково-разведывательную экспедицию на Сенном озере. В этих работах также принимали участие представители мурманского дайвинг-клуба «Морской охотник» Андрей Пустовалов и Евгений Решетов. Стояла задача обследовать акваторию озе-



Лагерь поисковиков на берегу озера Сенное



Переход по Княжегубскому водохранилищу на озеро Сенное

ра и его дна на предмет обнаружения обломков бомбардировщика Пе-2.

Тут необходимо отметить, что озеро Сенное входит в систему огромного Княжегубского водохранилища в Кандалакшском районе Мурманской области. Данное водохранилище образовалось при строительстве плотины и ГЭС в Княжой Губе (при впадении в Белое море) в районе поселка Зеленоборский. Строительство Княжегубской ГЭС началось в 1951 году, а завершилось в 1956-м. Напорные сооружения ГЭС образуют Ковдозерское водохранилище (Княжегубское), включившее в себя несколько озёр, в том числе Ковдозеро. Площадь водохранилища 610 кв. км. При его создании было затоплено 240 га сельхозугодий.

Кто хоть раз бывал на Ковдозере, Сенном и Бабьем озерах знают, что данная акватория очень большая, если не сказать огромная. И здесь порой случаются настоящие шторма. От Ковдозера до Сенного нужно идти через озеро Бабье. По всему пути встречаются многочисленные острова и торчащие из воды стволы деревьев. Это наследие образования водохранилища: уровень воды поднялся, а растущие вдоль берегов деревья не успели спилить до затопления. Как рассказали местные жители, некоторые деревья, уже залитые водой, лесозаготовительные артели пилили прямо по ледяной поверхности. Именно поэтому их стволы до сих пор торчат из воды. В общем, путь из поселка Зеленоборский (откуда можно спустить лодку) до Сенного был не из легких. Мы шли с постоянно включенным сонаром и следили за глубинами. Когда глубина под днищем становилась меньше полуметра, приходилось выключать и поднимать мотор лодки и идти на веслах.

Думаю, стоит рассказать, как был организован маршрут от Зеленоборского до конечной точки на Сенном и какой водный транспорт использовали, чтобы преодолеть километры водной глади (больше 30 км). Во-первых, поясним почему добирались до озера именно водным путем, а не подъехали на автотранспорте. Все банально – дорог до Сенного нет. Точнее, на карте отмечены только «зимники» – дороги, используемые лесозаготовителями для вывоза спиленной древесины зимой. Причем в настоящее время по ним никто не ездит – лес давно не вырубает, слишком трудоемко и затратно. Раньше рядом с озером находились лесопункты, на некоторых старых картах отмеченные как «баракы», но они тоже давно перестали существовать. А жители покинули эти места еще в 70-е годы. В общем, эта территория действительно труднодоступна и не заселена. Только рыбаки и любители байдарочного отдыха иногда заплывают сюда.

Из Казани мы привезли катамаран и надувную лодку с моторами, чтобы добраться до точки, где планировали разбить полевой лагерь. Также наши друзья из Мурманска Андрей Пустовалов и Евгений Решетов доставили на лодочном прицепе морскую лодку с мощным мотором.

И конечно, наш поход к заветному озеру не обошелся без приключений. Начались они в первый же вечер, только-только прибыли в Зеленоборский и встали на ночевку на берегу Ковдозера. Анатолий Скорюков стал накачивать лодку и вставлять доски-сиденья и, упс, случайно проткнул ее, пришлось срочно заклеивать. Вторая напасть – потеря винта от лодочного мотора на следующий день. Александр Коноплев, когда мы отходили от берега, не



заметил, как отвязался фал на носу надувной лодки, и не успел заглушить мотор. В результате фал наматался на винт и оторвал его. На глубине 4-5 метров винт пошел ко дну. Пришлось мотор с катамарана переставить на эту маленькую лодку, шедшую в авангарде каравана с прикрепленным на ней гидролокатором бокового обзора, с помощью которого мы с Александром проверяли глубину. За нами шла морская лодка мурманчан, которая тянула на веревке катамаран, оставшийся без мотора. В ней, помимо загруженных полевых вещей, сидели Олег Арбузов и Анатолий Скорюков. Пройдя несколько километров, мы осознали, что таким образом до конечной точки будем идти очень долго. Пришлось перетасовывать наш караван. К морской лодке с двух сторон мы привязали катамаран и маленькую лодку, создав небольшую плавучую станцию. И дальше пошли на одном мощном моторе, который спокойно тянул сразу три плавсредства. Так мы и дошли до Сенного. Как уже говорили, по пути приходилось глушить и поднимать мотор, чтобы пройти каменные отмели и торчащие из воды спиленные стволы деревьев.

В течение недели с утра и до вечера мы бороздили воды озера на маленькой лодке, сканируя дно сонаром, в надежде обнаружить обломки. Надо отметить, что у нас не было точной географической привязки, где мог совершить вынужденную посадку на лед озера самолет. Поэтому решили, поделив Сенное пополам, на этот раз обследовать западную часть. Выбрали те места в акватории, где по нашим прикидкам самолет мог сесть не столкнувшись с многочисленными островами. Попробовали выходить в лодке втроем, но становилось тесно, движения сковывались. Удобнее было работать по двое, в основном это легло на плечи Александра Коноплева и Олега Арбузова. А остальные в это время обходили побережье озера в поисках обломков.

В один из дней Коноплев и Арбузов встретили на озере еще одну лодку, с жителем Зеленоборского Виктором Николаевичем Ольсевичем. Узнав о наших поисках, Виктор сказал, что о «пешке» не слышал, зато знает приблизительно, где на дне озера лежит самолет «Харрикейн». Также он вспомнил, что в восточной части озера, на кладбище одного из лесопунктов есть могила летчика Давыдова. Вроде как его тело нашли местные жители еще в годы войны и похоронили у себя на гражданском кладбище. Могила была отмечена, о ней знали многие местные жители.

Предположительное место падения «Харрикейна» находилось в зоне нашего поиска, но найти его обломки, сканируя дно, у нас тоже не получилось. Кроме того, мы сходили два раза в восточную часть озера, пытаясь по описаниям Виктора найти это кладбище. Сам лесопункт нашли, а кладбище – нет.

Спустя неделю тем же путем возвращались домой. Экспедиция запомнилась теплой августовской погодой, как мы наслаждались изобилием грибов и ягод, которые пополнили наш рацион. Еще помнится, как

нам пришлось поволноваться при выходе в акваторию Ковдозера (а водная гладь здесь помасштабней, чем на Сенном). Сильный ветер разогнал волны с барашками. И сначала катамаран, а затем и наша лодочка пару раз поднырнули под волну, хоть и были крепко привязаны по бокам большой морской лодки.

За время экспедиции 2019 года с помощью гидролокатора бокового обзора была обследована территория более 30 кв. км. К сожалению, на исследуемом участке озера мы ничего не нашли и продолжить работы по сканированию дна озера запланировали на следующий год.

К экспедиции 2020 года мы подготовились основательнее. В первую очередь была проведена большая предварительная работа с архивными документами. В этом нам помогли историки военной авиации Юрий Рыбин, Михаил Тимин, Виктор Рыбьяков и Владимир Чернышов. Также в феврале 2020 года нам с Анатолием Скорюковым удалось плодотворно поработать в Центральном архиве Министерства обороны РФ в городе Подольске с фондами 80-го ББАП, 260-й, 261-й САД и 7-й ВА. Теперь мы узнали номера всех самолетов и моторов, потерянных 80-м ББАП 10 марта 1943 года, и, самое главное, полные данные экипажа искомого самолета. Также благодаря нашим друзьям – Андрею Логвинову из Мурманска и Владимиру Бровко из Санкт-Петербурга – удалось познакомиться с Сергеем Ивановичем Тихомировым, жителем поселка Зеленоборский. Он работает капитаном катера лесопожарной охраны и по делам службы часто бывает на озере Сенном. Некоторое время назад Сергей Иванович активно занимался поисковой работой по местам падений самолетов, он настоящий эксперт в этой области.



На ужин рыба из озера. 2019

Была предпринята попытка найти аэрофотосъемку всего озера, которая могла быть сделана весной 1943 года. То есть до того как растаял лед. Мы связались с немецким и американским архивами, в которых можно заказать копии аэрофотопланшетов, но фотографий интересующей нас местности в нужный промежуток времени у них не оказалось.

Перед второй поездкой на Сенное в июле 2020 года мы по пути из экспедиции на озеро Среднее Ваенгское под Североморском завернули в Зеленоборский для встречи с С.И. Тихомировым. Мы заранее связались по телефону и согласовали приезд. В этой встрече участвовали Александр Коноплев, Илья Прокофьев и Николай Иванов.

Тихомиров поведал нам много интересных историй, связанных с погибнувшими в этих местах самолетами. Какие-то машины уже были найдены. До каких-то мест еще никто не смог добраться и обследовать. Он рассказал также, что в районе озера Сенное есть несколько мест падений самолетов. А главное, небольшие фрагменты одного из них лежали в подсобном помещении Сергея Ивановича в поселке Зеленоборский.

История их обнаружения такая. Года два-три назад Тихомиров на своем рабочем катере выехал на лесной пожар на одном из островов Сенного озера, высадив там одну мобильную группу пожарных, вторую повез на другой остров. Спустя некоторое время он вернулся за первой группой. Товарищи, зная, как Сергей Иванович увлечен поисками погибших в годы войны самолетов, сообщили, что на берегу нашли небольшие фрагменты самолета. По всей видимости они были вытащены рыбаками, которые ставили сети. Сергей Иванович погрузил эти обломки на катер и привез в Зеленоборский. По его мнению это были обломки самолета СБ. Он согласился показать их нам. Каково же было наше удивление, когда мы увидели фрагменты «пешки» (боковые и части нижних капотов и их крепления). Было похоже, что это обломки именно того самолета, который мы искали. Достав топографическую карту и сверяя ее со спутниковым снимком в Интернете, Сергей Иванович смог указать нам остров, где были обнаружены эти обломки. Это была хорошая зацепка для поиска. Причем указанная точка оказалась не в западной части озера, где мы обследовали, а в восточной. Там мы тщательные поиски не производили, лишь прошли пару раз с гидролокатором, когда искали старое кладбище лесопункта Сенное, где вроде бы находилась могила летчика Давыдова. Кроме этого, Тихомиров рассказал, что в районе другого лесопункта несколько лет назад сам пытался найти мотор самолета, который был вытащен на берег со дна озера еще в 60-е годы, когда там еще жили люди.

Также Сергей Иванович познакомил нас с еще одним жителем поселка Зеленоборский – Александром Александровичем Ильинским, который с конца 50-х годов работал в этих местах начальником лесного



Е. Калинин, А. Ильинский, О. Арбузов, А. Коноплев



Евгений Калинин достает со дна озера фрагменты Пе-2



А. Пустовалов (в акваланге) и О. Арбузов



участка и очень хорошо знает округу, а тем более все бывшие лесопункты. В ходе нашей встречи выяснилось, что он точно знает, где находится старое кладбище, которое мы безуспешно искали. Также мы договорились, что в следующий наш приезд, назначенный на сентябрь, Сан Саныч (как он разрешил себя называть) покажет нам это кладбище. Оказывается, именно в сентябре он любит проводить время на Сенном озере. На одном из маленьких островков у него справлена небольшая рыбацкая избушка, которую он предложил использовать и нам в экспедиции.

И вот, с 6 по 12 сентября 2020 года мы снова приехали сюда, но немного другим составом: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Олег Арбузов и Евгений Калинин. По сложившей традиции вместе с нами в работе экспедиции принимали участие Андрей Пустовалов и Евгений Решетов. В поселке, несмотря на прибытие ранним утром, нас встречал Сергей Иванович Тихомиров: еще раз обговорили и сверили географические привязки места, где он находил обломки самолета. В этот раз запланировали с помощью гидролокатора бокового обзора и визуального осмотра прибрежной полосы обследовать указанные Тихомировым районы. Перегрузили необходимые вещи и имущество и тронулись в путь. Заброска на озеро Сенное была организована по «старой схеме». Хотя импровизированный лодочный караван мы сформировали сразу в поселке Зеленоборский.

И здесь, пожалуй, будет уместно привести записи из полевого дневника, который я вел на протяжении всей экспедиции.

«6 сентября 2020 года. Приехали в Зеленоборский к 4 утра. Разгрузились, накачали катамаран и лодку. Спустили лодку мурманчан (Андрей Пустовалов и Евгений Решетов). Они уже ждали нас на берегу. Встретились с С.И. Тихомировым. В 7-8 утра выехали по Князегубскому водохранилищу в сторону Сенного. Встали на то место, которое указал нам в первый раз С.И. Тихомиров. Разбили лагерь.

7 сентября. Обошли по побережью всю кромку берега. Приблизительно в той точке, которую опять указал С.И. Тихомиров, но уже в этот раз нашли кусок дюралья, но очень тонкого.

К вечеру пришла лодка с А.А. Ильинским (Сан Саныч). Вместе с ним на его лодке сходили в бывший лесопункт Сенное, на старое кладбище. Одна из могил отличается от других, в которых похоронены местные жители.

8 сентября. На лодке начали обследовать акваторию второй точки с локатором бокового обзора (сонар). Ходили Александр Коноплев и Олег Арбузов, мы с Евгением Калининым и Андреем Пустоваловым искали по берегу. Евгений Решетов на хозяйстве в лагере. Сменились, на лодке работали Арбузов и Калинин, мы с Коноплевым и Пустоваловым на берегу. Я с Сан Санычем тушил лесной пожар, разгоревшийся от не затушенного рыбаками костра. К нам на помощь подошли Арбузов и Калинин. Пожар затушили.



Заводской номер самолета

9 сентября. Пошли на лодке и катамаране осматривать другие острова. В районе 1 километра от нашей стоянки (лагеря), на скалистом небольшом острове сначала нашли кусок дюралья от самолета, а потом на берегу и другие фрагменты самолета Пе-2 (топливный бак и др.). Потом стали доставать из воды вдоль берега другие обломки. Стало понятно, что самолет разбился на льду озера (т.к. фрагменты почти не имеют повреждений от падения или вынужденной посадки, или рубке топорами для сдачи в металлолом). Женя Калинин нырял с маской в мокром гидрокостюме и достал со дна несколько фрагментов, до которых мы не могли дотянуться с берега.

На защите выхлопных патрубков нашли номер (выбит) 12 Л 08, что полностью совпадает с заводским номером искомого самолета – 8/12.

Вечером Андрея Пустовалова Сан Саныч увез на большую землю, Андрею надо было съездить в Мурманск по своим делам.

10 сентября. Утром приготовили еду и поехали (Коноплев, Прокофьев, Арбузов, Калинин) к месту Бараки Вайговские, где были в прошлом году. Там, по рассказам С.И. Тихомирова, на побережье в воде должен лежать мотор самолета. Высадились у старого причала и буквально рядом нашли чашки винта от мотора самолета. Пройдя по берегу, нашли авиационную пушку НС-37. Там же дюраль и другие мелкие фрагменты самолета Як-9т. Прошли дальше по берегу – ничего нет. Вернулись и нашли вал редуктора мотора. На нем нашли дублированный номер мотора – 345-1321. Стали искать в песке и побережью другие фрагменты. Поняли, что именно тут вытаскивали на берег из воды мотор самолета. Я пошел к лесу, в том направлении, куда тащили, и на старом побережье (куда доходит вода при полном водохранилище) нашел сам мотор М-105. На поршне и стопорной шайбе нашли и подтвердили номер.

Найденную авиационную пушку решили загрузить на катамаран и забрать в музей. Пришли к месту, где швартовались у старой пристани. Пошли в сторону берега, где оставили пушку. При подходе к берегу, на глубине 2 метров на дне увидели раму

центроплана и фюзеляжа самого самолета Як-9. На небе солнце, а потому самолет виден в воде очень хорошо. Зафиксировали координаты, сделали фотографии. Загрузили пушку и пошли в сторону лагеря.

Вернувшись вечером в лагерь, включаем компьютер и в базе данных находим все об этом самолете: Як-9 из 195 ИАП, летчик младший лейтенант Давыдов Сергей Иванович, погиб 7 сентября 1944 года.

В эти дни дождь несколько раз прошел: в первый день, когда разгружались, потом утром, когда искали Пе-2, и в ночь на 11 сентября. Утром солнце. Природа. Тихо. Летящие на юг косяки гусей. Белый лебедь. Утки. Вечером 10 сентября о находках сообщили Чернышовым (Валерию Петровичу и Владимиру). Володя Чернышов прислал примерные координаты, где они в 2004 году видели тоже мотор на берегу. Завтра попробуем его найти. К часам 11-и утра должен приехать Андрей Пустовалов вместе с Сан Санычем.

11 сентября. Утром собравшись поехали на точку, что указал Владимир Чернышов, где якобы на берегу валялся на камнях мотор самолета (перешеек Сенного). Приехали, искали, но ничего не нашли. По пути туда видели, что Сан Саныч привез в лагерь Андрея Пустовалова. Возвращаясь в лагерь, пересеклись с Сан Санычем (он пошел к дому). Вернулись в лагерь, перекусили. Долго собирались, и вышли на остров, где нашли обломки Пе-2. Андрей Пустовалов сделал несколько погружений с аквалангом у острова. Поднял с глубины 4 фрагмента самолета. Глубина более 8 метров. Большие на дне ничего нет. Самолет разобран. На защите выхлопных патрубков (второй) нашли очередной номер 12 П 08. Вернулись в лагерь.

12 сентября. С утра начали сворачивать лагерь. Все имущество, личные вещи, найденные обломки и фрагменты двух самолетов (Пе-2 и Як-9т) погрузили на катамаран и две лодки. Пошли в сторону Зеленоборского. В двух местах шли на веслах, т.к. вода сильно упала и стало больше камней и спиленных деревьев. На выходе из озера Бабье небольшая поломка катера Пустоваловых (он шел тяговым). Починились и пошли дальше. На Ковдозере была большая волна, но, слава Богу, ни катамаран, ни лодка ни разу не ныряли, хотя и покачивало сильно. К вечеру (засветло) были в Зеленоборском. Подъехал Сергей Иванович Тихомиров. Перегрузили вещи в машины, загрузили прицеп и оставили его у С.И. Тихомирова. Затемно выехали в сторону Алакуртти. Были на реке в районе 22.00. Легли спать в ГАЗели.

Итак, нами были обнаружены места падений двух советских самолетов. О воздушных машинах и людях, поднимающих их в небо, мы сейчас можем рассказать подробнее.

Сначала было найдено место приводнения самолета Пе-2 из состава 80-го БАП 7-й ВА Карельского фронта в результате вынужденной посадки на лед озера, произошедшей 10 марта 1943 года после вы-

полнения боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по аэродрому противника Алакуртти. Как мы писали в начале главы, огнем зенитных батарей и истребителями противника были сбиты три наших самолета Пе-2. Четвертый бомбардировщик, подбитый ЗА и атакованный тремя немецкими истребителями Ме-109ф, был посажен летчиком на лед озера. Согласно архивным документам, самолет еще раз был атакован и расстрелян немецким истребителем. К счастью, экипаж смог спастись, ранения получили штурман и воздушный стрелок-радист.

В этом вылете в составе экипажа были: летчик младший лейтенант Казимир Антонович Булдаков, штурман лейтенант Константин Родионович Ивченко, воздушный стрелок-радист старший сержант Иван Сафронович Малюченко.

• Летчик Казимир Антонович БУЛДАКОВ родился 3 октября 1920 года в городе Владивосток Приморского края. В Красную Армию призван 8 апреля 1940 года Ленинским РВК города Ташкента Узбекской ССР. В боях Великой Отечественной войны принимал участие с 12 декабря 1941 года в составе 80-го БАП Карельского фронта.

В июне 1943 года при награждении Казимира Антоновича было отмечено: «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,



И. Прокофьев, А. Пустовалов, А. Коноплев осматривают найденный фрагмент самолета



но на обратном пути самолет был атакован тремя истребителями противника типа *Me-109ф*. Экипаж отразил все атаки истребителей интенсивным пулеметным огнем и тов. Булдаков подбитый самолет посадил на озеро...».

После войны 80-й бомбардировочный Киркенесский Краснознаменный авиационный полк, в составе которого всю войну прошел К.А. Булдаков, был подчинен 313-й ночной бомбардировочной Бежицкой авиационной дивизии.

Завершил службу в Советской Армии Булдаков в звании капитана, выйдя в запас 1 июня 1958 года. За эти годы был награжден двумя орденами Красной Звезды (04.07.1944 и 30.12.1956), орденом Красного Знамени (15.09.1944), орденом Отечественной войны II степени (1985 г.), медалями «За оборону Советского Заполярья» (05.12.1944), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (09.05.1945), «За боевые заслуги» (15.11.1950).

- Штурман Константин Родионович ИВЧЕНКО



родился 10 июля 1917 года в селе Пискуновка (в другом документе, д. Стародубовка) Славянского уезда Харьковской губернии (в годы войны – Славянский район Сталинской обл. УССР, в настоящее время – Донецкая обл., Краматорский р-н). Кадровый, в Красной Армии с сентября 1939 года. Призван

Ленинским РВК города Харькова. Участие в Отечественной войне – с 23 ноября 1941 года в составе 80-го БАП (Карельский фронт). После ранения 10 марта 1943 года находился на излечении в ЭГ № 1440 в городе Кандалакша.

Службу в Красной Армии закончил в звании старшего лейтенанта, в должности адъютанта авиэскадрильи. 6 февраля 1946 года был уволен в за-

пас. За эти годы награжден орденом Красной Звезды (1942 г.), медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За оборону Советского Заполярья» (1945 г.).

• Воздушный стрелок-радист Иван Сафронович МАЛЮЧЕНКО родился в 1920 году. Мобилизован Чистяковским РВК города Сталинграда в 1940 году. С 17 ноября 1941 года в составе 80-го БАП Карельского фронта.

Приказом по 7-й ВА от 5 сентября 1943 года был награжден медалью «За отвагу». В наградном было записано: «...на фронте Отечественной войны имеет 6 боевых вылетов на самолете *Пе-2*, на бомбометание объектов противника. При выполнении боевого задания по бомбардировке аэродрома Алакуртти на обратном маршруте был атакован истребителями противника. Ведя прицельный огонь, несмотря на ранение, сбил один истребитель противника типа *Me-109ф*».

В соответствии с архивными документами И.С. Малюченко получил тяжелое ранение в этом бою. Был направлен в госпиталь ЭГ № 1440 (г. Кандалакша) и впоследствии комиссован из Красной Армии по ранению. После войны проживал в Украине, в селе Броиловка Онуфриевского района Кировоградской области, работал секретарем комсомольской организации. Именно там в 1945 году ему вручили медаль «За оборону Советского Заполярья».

Как говорилось выше, члены экипажа подбитого бомбардировщика остались живы и с достоинством прошли всю войну. Сам самолет был частично разобран рембригадой 7-й воздушной армии и списан из состава полка 7 апреля 1943 года с формулировкой: «...как неподлежащий восстановлению». Обнаруженные фрагменты, поднятые мурманскими водолазами из воды, будут использованы для восстановления самолета *Пе-2* в рамках проекта «Крылья Татарстана».

Вторая наша находка – обломки самолета *Як-9т*. Сам самолет находился на глубине не более 2 метров на дне озера, а мотор еще в послевоенное время был вытаскен лесозаготовителями на берег и частично разобран. Обследовав обломки мотора, мы нашли его заводской номер, по которому удалось установить, что данным самолетом управлял летчик 195-го истребительного авиаполка 324-й истребительной авиадивизии 7-й воздушной армии младший лейтенант Сергей Иванович Давыдов, который был сбит в бою 7 сентября 1944 года.

В архивных документах говорилось, что самолет младшего лейтенанта Давыдова упал в 2 км южнее озера Толванд, а 21 сентября 1944 года тело летчика всплыло и было подобрано местными жителями. Тогда же он был похоронен на гражданском кладбище одного из лесопунктов в 30 км от станции Жемчужная в районе озера. Благодаря сведениям местных жителей, поисковикам удалось установить кладбище



Пушка НС-37 и вал редуктора самолета *Як-9* на берегу озера

бывшего лесопункта, где был похоронен летчик и обследовать его. Старожилы помнили, что фамилия у летчика была Давыдов. Нам удалось найти одну могилу, на которой не было обозначено, кто здесь похоронен (надпись не сохранилась), а установленный на ней старый деревянный крест отличался от крестов на могилах местных жителей.

В документах ОБД «Мемориал» младший лейтенант С.И. Давыдов значится перезахороненным на воинском мемориале в поселке Сосновый Лоухского района Республики Карелии, что вызывает недоумение, так как этот мемориал находится километрах в ста по прямой от первичного места захоронения (хоть и с искажением, но оно указано в паспорте).

• Сергей Иванович ДАВЫДОВ родился 19 сентября 1921 года в селе Поповка Новопетровского района Московской области (сейчас Рузский район). В 1938 году окончил 7 классов школы, а в 1939 году школу ФЗУ. На военную службу был призван 30 октября 1940 года. После окончания Чугуевской военной авиационной школы пилотов с присвоением



воинского звания старшего сержанта (приказ от 27 июля 1942 года) откомандирован в распоряжение командующего ВВС Карельского фронта. 26 июня 1943 года направлен в состав 679-го транспортного авиаполка 7-й воздушной армии на должность летчика. 31 августа 1943 года присвоено воинское звание младшего лейтенанта. С 20 декабря 1943 года в составе 195-го ИАП.

В наградных документах к ордену Красной Звезды, которым С.И. Давыдов был награжден в июле 1944 года, говорилось: «...до прибытия в 195 ИАП, в ноябре 1943 года, работал в транспортной авиации, где имел 103 часа налета по транспортным перевоз-



Крест на могиле на кладбище лесопункта. Озеро Сенное



А. Коноплев, О. Арбузов, И.Прокофьев обследуют найденный мотор самолета Як-9



Номер мотора

кам и, кроме того, произвел 3 боевых ночных вылета на бомбометание по переднему краю обороны противника. В 195 ИАП прошел переучивание на ЛаГГ-3 и Як-7. С апреля месяца с.г., начал боевую работу и к настоящему времени имеет 31 успешный боевой вылет (из них 22 на Свирском участке фронта) на прикрытие боевых порядков наземных войск, разведку, сопровождение и прикрытие бомбардировщиков и штурмовиков».



Центроплан самолета Як-9 в воде озера Сенное



Пе-2 на острове Большой Тютерс. Финский залив, Ленинградская область

На протяжении нескольких лет инициативная группа представителей Всероссийской общественной организации «Русское географическое общество» (РГО) и поисковиков организует и проводит ежегодно комплексную экспедицию «Гогланд» по изучению истории внешних островов Финского залива.

Вот как описывал одну из экспедиций корреспондент «Комсомольской правды» Иван Костокрызов.

«Комплексная экспедиция «Гогланд» – один из самых продолжительных совместных проектов Русского географического общества и Министерства обороны Российской Федерации. Стартовала экспедиция еще в 2013 году, и с тех пор каждый сезон исследователи, ученые и волонтеры со всей России отправляются на так называемые Внешние Острова Финского залива.

За прошедшие годы поисковикам удалось вывезти с Большого Тютерса более 55 единиц уникальных экземпляров техники и вооружения времен Второй мировой, а также более 700 представляющих научную и историческую ценность элементов техники, снаряжения и предметов быта. А в 2016 году после нескольких лет поиска было обнаружено место падения советского пикирующего бомбардировщика Пе-2 с останками экипажа.



Участники экспедиции «Гогланд» на месте падения самолета

– Сколько бы я ни приезжал на этот остров – не могу сказать, что разгадал хотя бы половину его тайн. Чтобы по-настоящему понять Тютерс, нужно бросить работу, бросить все и несколько лет сидеть в архивах, а потом еще несколько лет прожить на острове. Банальный пример – остатки финской деревни до сих пор никто всерьез не исследовал, хотя только визуальный осмотр позволил выявить фундаменты десятков крупных домов. И каждый год, все шесть лет, мы находим на острове что-то, чего не видели раньше. А еще на острове огромное природное разнообразие. В общем, работы по изучению острова хватит всем на много лет вперед, – считает руководитель комплексной экспедиции «Гогланд» Артем Хуторской.

С Артемом Валерьевичем Хуторским и его супругой Екатериной Юрьевной нас связывают давние дружеские отношения, основанные на поисковой работе. И поэтому, когда в 2016 году участники экспедиции на острове Большой Тютерс обнаружили место падения самолета Пе-2 и на его обломках нашли номер одного из моторов самолета – М-105пф № 32-735, Артем Валерьевич первым делом отправил мне сообщение с просьбой помочь установить данные погибшего экипажа.

За десятилетия полевой поисковой и архивно-исследовательской работы в нашей базе данных накопился значительный материал по потерям наших самолетов в годы Великой Отечественной войны. Благодаря архивным документам нам удастся привязать почти каждую индивидуальную персоналию (экипаж самолета) к конкретным заводским номерам моторов и номерам самолетов, на которых погибли или совершили вынужденные посадки летчики. К сожалению, работа по наполнению базы данных будет продолжаться еще многие годы, так как архивные документы разнообразны по сути и форме заполнения, порой информация с номерами самолетов и моторов находится совсем не в тех архивных делах, которые отрабатываются по их наименованию и наполнению. Но потихоньку база пополняется новыми данными, а также историями о «воздушных рабочих войны».

Итак, получив сообщение от Артема Хуторского о находке, я сразу же стал проверять базу. Оказалось, что данный мотор был установлен на самолете Пе-2 (заводской номер 15/195, бортовой номер 25, второй мотор М-105пф № 32-615) и значился в составе 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота. В архивных документах указывалось, что 9 сентября 1943 года при нанесении бомбоштурмового удара по позициям немцев на острове Большой Тютерс самолет был сбит зенитной артиллерией противника и упал на остров. В экипаж самолета входили: летчик младший лейтенант Михаил Константинович Казаков (1924 г.р.), штурман младший лейтенант Михаил Егорович Ткаченко (1920 г.р.) и воздушный стрелок-радист сержант Арсений Федорович Тыщук (1920 г.р.).

Вот как Артем Хуторской рассказывал о находке.

«Экипаж советского самолета Пе-2, обнаруженного 25 мая поисковой группой Русского географического общества на острове Большой Тютерс, установлен, сообщил РИА Новости руководитель поисковой группы РГО Артем Хуторской.



Хуторской А.В.

Ранее поисковая группа Русского географического общества в ходе экологической вахты «Гогланд» на острове Большой Тютерс обнаружила обломки самолета времен Великой Отечественной войны. Позднее было установлено, что обломки принадлежат пикирующему бомбардировщику Пе-2. «За последние три дня работы мы нашли один из поршней двигателя с четко выбитым номером, по которому и был установлен экипаж самолета», – заявил Хуторской.

Он также отметил, что это стало возможным, благодаря помощи друзей из Поискового движения России – Ильи Прокофьева из Татарстана и Александра Морзунова из Новгородской области, а также Сергея Мачинского, представляющего Российское военно-историческое общество.

«Все мы занимаемся одним важным делом: сохранением памяти и правды о Великой Отечественной войне, и знаем, что всегда можем рассчитывать друг на друга», – добавил Хуторской.

После того как данные экипажа самолета были установлены, стали искать родных погибших летчиков. К этому присоединились журналисты российских и украинских СМИ. В результате удалось найти родственников всех троих. Корреспонденту газеты «Московский комсомолец» Артем Валерьевич Хуторской дал более развернутый комментарий.

«На сей раз удача не замедлила улыбнуться. В первый же день работы ребята обнаружили авиационный двигатель. Шатуны с поршнями торчали из мха, как вскинутые руки, остальное было скрыто под слоем дерна и в зарослях багульника.

Ценность такого «трофея» очень велика, ведь на внутренней поверхности поршней выбит номер двигателя. О своей находке мы тут же сообщили в Москву, и там специалисты из Поискового движения России по номеру смогли быстро идентифицировать самолет. Оказалось, что это пикирующий бомбардировщик Пе-2.

Работы на месте падения «пешки» мы вели в течение пяти дней. На этом участке много бурелома, камней, небольших скал. Среди валежника пришлось расчищать тропу длиной около 500 метров.

Скрупулезно обследовав территорию, где произошла трагедия, члены поисковой группы нашли фрагменты конструкций самолета, а также некоторые вещи, принадлежавшие членам экипажа: карманные часы, спиртовку для разогрева пищи, два левых сапога, две монеты, причем одна из них оказалась погнута при ударе о скалы. Удалось найти также два вытяжных кольца от парашюта и один нераскрытый парашют – края укладки обгорели, видимо, в результате возникшего на месте падения бомбардировщика пожара. Эти находки служат доказательством того, что летчики подбитого самолета не смогли покинуть поврежденную боевую машину и погибли вместе с ней.

Подтверждением тому стали найденные немногочисленные останки членов экипажа. Тщательно осматривая каждый клочок земли, просеивая грунт, мы нашли обломки костей, черепа...

Буквально через сутки после обнаружения участниками экспедиции места падения боевого самолета с «большой земли» пришло сообщение, что наши коллеги в Москве смогли установить имена членов экипажа этого бомбардировщика.

Итак, на Большом Тютерсе утром 9 сентября 1943 года погиб Пе-2 с бортовым номером 25 из 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Его командиром был младший лейтенант Михаил Капитонович Казаков, штурманом – младший лейтенант Михаил Егорович Ткаченко, стрелком-радистом – сержант Арсений Федорович Тыщук.

Вскоре после сообщения о сделанной на острове находке нас предупредили, что нужно подготовить площадку для посадки вертолета: президент Русского географического общества Сергей Шойгу, узнав об обнаружении места падения Пе-2, решил посетить остров, чтобы лично отдать почести погибшим летчикам. Вместе с Сергеем Кужугетовичем на Большой Тютерс прилетел также и нынешний специальный представитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии



С.К. Шойгу, А.В. Хуторской, А.Б. Иванов на острове Б. Тютерс



и транспорта Сергей Иванов. Оба высокопоставленных гостя возложили венки на месте военной трагедии почти 75 летней давности.

Во время своего пребывания на острове Сергей Кузугетович предложил за счет Минобороны пригласить на место гибели летчиков их ныне живущих родственников – если, конечно, таковых удастся отыскать. Здесь нам снова сопутствовала удача. Меньше чем через пару месяцев благодаря архивным документам, обращениям через соцсети удалось найти родных двоих героев, которые погибли вместе со своим самолетом на Большом Тютерсе.

Родственники командира Михаила Казакова и штурмана Михаила Ткаченко побывали на острове и приняли участие в торжественном открытии мемориального знака на месте гибели самолета. (Этот памятник изготовила на свои средства одна из столичных производственных фирм, за что отдельное спасибо ее руководителю Дмитрию Лебедеву.)

Большинство обнаруженных фрагментов «пешики» мы сложили пока рядом с местом, где погиб этот самолет. Однако некоторые детали, а также личные вещи экипажа вывезли с острова и передали для подготовки мемориальной экспозиции. Ее открыли на родине погибшего штурмана – в школьном музее села Шумейка Саратовской области. Сейчас решается вопрос об организации подобной же экспозиции в музее Саратова».

А теперь давайте расскажем о членах экипажа погибшего самолета, об их судьбах.

• Летчик Михаил Константинович КАЗАКОВ родился 5 апреля 1924 года.



Только представьте: в 1943 году, когда Михаил держал штурвал самолета и вводил самолет в пикирование, чтобы сбросить смертоносный груз на головы врагов своей Родины, ему было всего 19 лет! А способна ли сейчас наша молодежь в таком возрасте свершить подобное? 19-летний парень освоил сложный в управлении и не прощающий ошибок боевой самолет-бомбардировщик! Стал командиром экипажа и нес ответственность не только за себя, но и за товарищей – штурмана и стрелка-радиста самолета.

Родился Михаил Казаков в семье шахтеров на хуторе Власовка города Шахты Ростовской области. Семья проживала по улице 1-я Советская. Отец, Константин Иванович Казаков (1881 г.р.), был потомственным шахтером, еще в детстве вся семья переехала из Царицынской губернии в Шахты. Участник Гражданской войны – с 1919 года был красноармейцем. После Гражданской вернулся забойщиком в шахту на Донбасс. Сам Михаил с 1930 по 1941 год учился в шко-

ле. В 1939 году вступил в ряды ВЛКСМ. Параллельно учебе в 1940 году поступил в Шахтинский аэроклуб, который окончил в 1941 году. Началась война. Добровольцем поступил курсантом Военно-морского авиационного училища им. Сталина. В 1942 году в связи с перебазируанием авиаучилища был переведен в Военно-морское авиационное училище им. Леваневского, которое и окончил в 1943 году. С присвоением воинского звания младшего лейтенанта был направлен в распоряжение командующего ВВС КБФ. В составе 73-го авиаполка проходил фронтową стажировку.

• Штурман Михаил Егорович ТКАЧЕНКО родился



15 октября 1920 года в селе Шумейка Новоузенского уезда Самарской губернии (в годы войны – Терновский кантон АССР Немцев-Поволжья. 7 сентября 1941 года АССР была ликвидирована, а территория преобразована в Терновский район. В настоящее время – Энгельсский район Саратовской обл.). Учился в школе, затем закончил три курса нефтяного

техникума в городе Саратов. В 1939 году вступил в ряды ВЛКСМ. В 1943 году окончил Военно-морское авиационное училище имени Леваневского по курсу летчика-наблюдателя. 29 июля 1943 года присвоено воинское звание младшего лейтенанта. Направлен в распоряжение командующего ВВС КБФ. В составе 73-го авиаполка проходил фронтową стажировку.

В личном деле, которое хранится в Центральном военно-морском архиве (г. Гатчина) благодаря Екатерине Юрьевне Хуторской удалось найти его автобиографию, собственноручно составленную, где он рассказывает о своих родителях.

«Отец: Ткаченко Егор Михайлович родился в 1900 году в селе Шумейке Терновского кантона АССР Немцев-Поволжья в семье крестьян. Начал заниматься крестьянством с ранних лет, а с 1914 года стал полным хозяином, так как отец его был взят на войну, оттуда и не вернулся. Сестры отца занимались на работу, а его братья работали вместе с ним. До революции отец занимался крестьянством, после революции тоже крестьянством, а после начала коллективизации вступил в колхоз в 1929 году, членом которого состоит и сейчас. В Белой армии не служил, не судился, не арестовывался и не лишился избирательных прав. Проживает и в настоящее время на старом месте – на родине.

Мать: Ткаченко (Ахтырченко) Анна Матвеевна родилась в 1898 году, там же где и отец, в семье крестьян. Занималась и работала в крестьянстве. В настоящее время домохозяйка (болеет), а живет на старом месте на родине...»



Вытяжное кольцо парашюта



Остатки поршня мотора с нанесенным номером



Часть капота самолет

Найти родственников Михаила Егоровича Ткаченко удалось сразу. На сообщение в социальных сетях отозвались племянник Анатолий Иванович Ткаченко и внучатая племянница Ольга.

А 25 ноября 2016 года члены комплексной поисковой экспедиции «Гогланд» Российского географического общества совместно с творческой группой «Невский баталист» под руководством Дмитрия Поштаренко и представителями «Поискового движения России» открывали на малой родине штурмана самолета Михаила Ткаченко экспозицию, посвященную экипажу самолета Пе-2.

«...Есть в селе Шумейка Энгельсского района Саратовской области средняя школа. Новое здание, светлые просторные классы. Но старожилы хорошо помнят небольшие деревянные здания, что раньше стояли на её месте, где отучилось не одно поколение жителей этого и близлежащих сёл. Одним из учеников был Михаил Ткаченко, будущий штурман пикирующего бомбардировщика Пе-2, который погиб в сентябре 1943 года.

О его последнем бое рассказывает координатор экспедиции «Гогланд» Екатерина Хуторская.

9 сентября 1943 г. в 8 час. 50 мин. по московскому времени Пе-2 №25 в составе группы из восьми Пе-2 и девяти Як-7 вылетел с аэродрома Гражданка с целью уничтожить огневые точки острова Большой Тютерс.

Экипаж Пе-2 №25 – младший лейтенант Казаков, младший лейтенант Ткаченко и старший сержант Тыщук (лётчик, штурман и стрелок-радист) – в 73-м бомбардировочном авиаполку Краснознамённого Балтийского флота чуть больше месяца. Авиашкола осталась в прошлом, и теперь цена каждого вылета – не оценка инструктора, а твоя жизнь. О чём думали летящие в мощном бомбарди-

ровщике навстречу солнцу эти совсем молодые ребята, о чём говорили? Смеялись, делились мечтами, спорили... Мы никогда не узнаем об этом. Также как и они не знали, что этот полёт в осеннем балтийском небе станет для них дорогой в вечность.

Задачу отбомбиться на Большом Тютерсе даже бывалые авиаторы считали «билетом в один конец». Маршрут в 40 минут лежал в очень узком «коридоре», до которого не доставала артиллерия противника, размещённая на берегах Эстонии и Финляндии, и в постоянном ожидании атак самолётов Люфтваффе и десятков вражеских кораблей, несущих боевую вахту в Финском заливе. Да и сам остров, этот небольшой кусок суши посреди стальных вод своим частоколом артиллерийских стволов напоминал ошетилившего ежа – так плотно стояли его 80 с лишним орудий. В прицел одного из них и попал Пе-2 №25.

Последние минуты жизни экипажа отражены в отчётах авиаполка, хранящихся в Центральном архиве Министерства обороны России и журнале боевых действий гарнизона Большого Тютерса, где дежурный отметил, что остров был атакован в 8 час. 31 мин. (по берлинскому времени): «8 Пе-2 и 9 ЛАГГ (Прим. – дежурный спутал Як-7 с ЛАГГ) прилетели с юга острова и открыли огонь. 1 Пе-2 и 3 ЛАГГ обстреляны островной зенитной установкой. Вражеские машины подлетают к области расположения батарей и сбрасывают сразу по 20 бомб. 2 человека ранены, внутри батареи абсолютно всё наведение повреждено».

Именно благодаря «абсолютному» повреждению систем наведения мощные орудия Большого Тютерса «ослепли», позволив нашей авиационной группе, которая прилетела равнять остров с землёй ровно час спустя, – без потерь отбомбиться, нане-



Остатки карманных часов одного из летчиков



Часть приборной доски



Коленчатый вал мотора



сти немцам серьёзный урон в живой силе, технике, жилых и вспомогательных объектах. И, конечно, отомстить за гибель своих боевых товарищей, чьи имена на следующий день появились в отчёте полка: «09.09.43. при выполнении бомбардировочного удара по арт. батарее пр-ка (Прим. – артиллерийской батарее противника) о-ва Б.Тютерс огнём ЗА (Прим. – зенитной артиллерии) противника был сбит самолёт Пе-2 №25, экипаж: мл. л-т Казаков, мл. л-т Ткаченко, сержант Тыщук. В момент пикирования от прямого попадания снаряда самолёт загорелся и упал в центральной части о-ва Б.Тютерс. Самолёт сгорел, экипаж погиб».

Свидетельства участников боя добавили в дальнейшие отчёты полка и дивизии подробности: «В момент лежания на боевом курсе самолёт Пе-2 получил прямое попадание снаряда ЗА противника в левую часть центроплана. Левая плоскость загорелась, самолёт начал делать левый разворот с последующим переходом в пикирование и падением на землю...»

В одном из отчётов также отмечено, как «на Н=100 м (Прим. – высота) из кабины Ф-3 (Прим. – кабина стрелка-радиста) высочил парашютист». В другом отчёте – «выбрасывания парашютистов не наблюдали»...

Вместе с тем в журнале боевых действий островного гарнизона, который вёлся с присущей немцам педантичностью, факт гибели Пе-2 не зафиксирован. Сосредоточившись на атакующих самолётах, враги не увидели падения одного из них и не услышали взрыв, который слился с непрекращающейся канонадой нацистских орудий и разрывающихся советских бомб. Нет в журнале записи и о том, что самолёт обнаружен позже, ведь он упал вдали от дорог, позиций и блиндажей.

Не нашли и «парашютиста». Вероятнее всего, стрелок-радист Тыщук, чья кабина располагалась в хвостовой части Пе-2, был выброшен из самолёта взрывной волной от попавшего в центроплан снаря-

да, которая, возможно, спровоцировала и частичное раскрытие парашюта.

Большой Тютерс. Скала, покрытая соснами, мхом и густым черничником. Подбитый Пе-2 № 25 за считанные секунды срезал деревья и, переворачивая мощные валуны, впился «носом» в гигантский, сверкающий кристаллами бледно-розовый камень, расколов его на несколько частей. Боевая машина разлетелась на тысячи мелких фрагментов. Также, как и два младших лейтенанта, два Михаила – Казаков и Ткаченко... Арсений Тыщук упал в нескольких десятках метров до этого места...

Сейчас здесь опять стоят высокие сосны, которые на закате сияют тёплым солнечным светом. Валуны вновь покрывают серебряный мох и ярко-зелёные кусты черники. А на возвышении, в паре метров от расколовшегося камня, стоит небольшая стальная пирамида с красной звездой, горящей в память о Пе-2 73-го бомбардировочного авиационного полка Краснознамённого Балтийского флота. В память о его экипаже, шагнувшем в вечность...

В открытии музея приняли участие родственники штурмана самолета Пе-2 Михаила Ткаченко – племянник героя Дмитрий и его сын Егор. «В течение многих лет наша семья искала информацию о нашем родственнике Михаиле Егоровиче Ткаченко. Теперь мы знаем, что есть место памяти, которое мы можем посетить, почтив память погибшего члена семьи», – подчеркнул Дмитрий Ткаченко в общении с журналистами. По его словам, формат экспозиции произвел на него большое впечатление. Напомним, что три фигуры летчиков в аутентичной форме, воплощенные по фотографиям, найденным в архиве Минобороны и у родных, расположены в инсталляции, имитирующей место падения самолета.

«Монтаж диорамы проходил во время школьных занятий. Мы даже подружились с некоторыми школьниками, которые бегали к нам на перемене – следить за процессом и мерить форму летчиков, – рассказал автор диорамы, руководитель команды «Невский баталист» Дмитрий Поштаренко. – Михаил Ткаченко, наверное, так же, как и эти ребята, бегал по школьным коридорам на перемене. Удивительно, как складываются обстоятельства, удивительно, как складывается история, как похожа родня на Героя... Радостно за то, что теперь летчик «вернулся на родную землю» и каждый ученик этой школы будет знать историю героического экипажа Пе-2».

• Воздушный стрелок-радист Арсений Федорович ТЫЩУК родился 15 сентября 1920 года в селе Бондурово Гайсинского уезда Подольской губернии (в годы войны – Гайворонский район Одесской области УССР, в настоящее время Кировоградская область Украины). Окончил 6 классов сельской школы. Работал музыкантом (корнетист). В Красную Армию призван 16 сентября 1940 года Гайворонским РВК. Окончил 67-ю отдельную школу младших авиационных специалистов в городе Энгельс. Весной 1942



Участники экспедиции рассматривают обломки самолета. Артем Хуторской справа



Инсталляция в школьном музее с. Шумейка Саратовской области

года направлен в формирующийся в городе Безенчук Куйбышевской области 35-й авиаполк ВВС ВМФ.

В строевой характеристике записано: «Имеет общий налет – 18 часов, из них на ДБ-3ф – 15 часов. Боевых вылетов не имеет. Необходима практическая стрельба в воздухе. Матчасть пулемета ШКАС знает хорошо...».

Но в январе 1943 года А.Ф. Тыщук переведен в состав учебно-резервной роты 3-го запасного авиаполка ВВС ВМФ, который дислоцировался в поселке Тайнча в 100 км от города Петропавловска Казахской ССР. И только после этого он попадает в состав 73-го БАП ВВС КБФ под Ленинград.

Также в Центральном военно-морском архиве удалось найти его личное дело, в котором сохранилась автобиография, написанная собственноручно (стилистика и орфография сохранены).

«Родился в семье бедняка крестьянина. Отец мой сам из бедняков. До Октябрьской революции работал у кулаков. Во время Октябрьской революции был у армии у Красных. После Октябрьской революции семья моего батька жила в разброшенном виде, потому что после революции остались недобитки банд Заболотного. То мой отец бился с бандами, и банда хотела

разгромить усю семью нашу. После этого работал на производстве 8 лет и сейчас работает на производстве в лесу, в качестве столяра в Писчанском районе Одесской области, в Кышевской дачи. Из родителей за границей нет и не было, сам холостой. Имею четыре брата и одну сестру. Самый меньшой брат 13 лет, учится у школе в с. Бондурово в 6-м классе. Другой брат 28 лет Тыщук Калистрат Федорович, до революции ничем не занимался. После революции уступил в ВЛКСМ в 1927 году. Работал на производстве до 1934 года. В 1934 году пошел на службу в РККА, служил до 1937 года. После этого учился 1 год в г. Одесса, школа Кагановича, и в настоящее время в Салькивском совхозе, и сейчас член партии.

Третий брат 30 лет, Тыщук Федор Федорович до революции не занимался ничем. После революции работал с отцом до 1932 года. В 1932 году он призван был в РККА. Служил он в кавалерии до 1934 года. В 1934 году окончил службу и в настоящее время работает в колхозе им. Хрущева в селе Бондурово.

Четвертый брат Тыщук Александр Федорович, 33 года, член партии. Работает в г. Одессе с 1927 года механиком Геновского цеха. До революции ничем не занимался. В настоящее время там же работает в г. Одессе.

Сестра, 27 лет, до революции была еще ребенком, ничем не занималась. После революции в 1926 году начала заниматься в школе в селе Бондурово. В 1932 году занималась в г. Одесса какой-то Рабфак (не помню). В 1938 году приехала из школы и вышла замуж. Муж Лозовой Захар Петрович. Работал в колхозе им. Красная Хвыля. В 1939 году был призван в РККА и служил он в кавалерии до 1941 года. После выбыл из РККА, работает инспектором НКВД в Каменец-Подольской области.

Подсудимых нет никого из родителей, и сам тоже не был под судом. В чим и заверяю свою автобиографию».



Племянник штурмана Ткаченко с сыном



Сложнее всех пришлось искать родных и близких Арсения Федоровича. В этом помогли журналисты из Российского информационного агентства «Новости» (РИА «Новости»). Вот их рассказ.

«Спустя десятилетия после окончания Великой Отечественной были найдены останки троих погибших летчиков, судьба которых долгое время оставалась неизвестной. Журналисты РИА «Россия Сегодня» отправились на родину героев, чтобы рассказать их родственникам о жизни и подвиге погибших.

В настоящее время РИА «Новости» участвует в инициативе по перезахоронению погибших летчиков в Ленинградской области. На церемонию планируется пригласить родственников погибших во время войны летчиков. Один из них — Тыщук Иван Федорович, проживающий в деревне Бандурово Кировоградской области, Украина — племянник погибшего в 1943-м году Арсения Тыщука. Именно к нему мы и отправились, захватив с собой копии документов, обнаруженных при раскопках на острове.

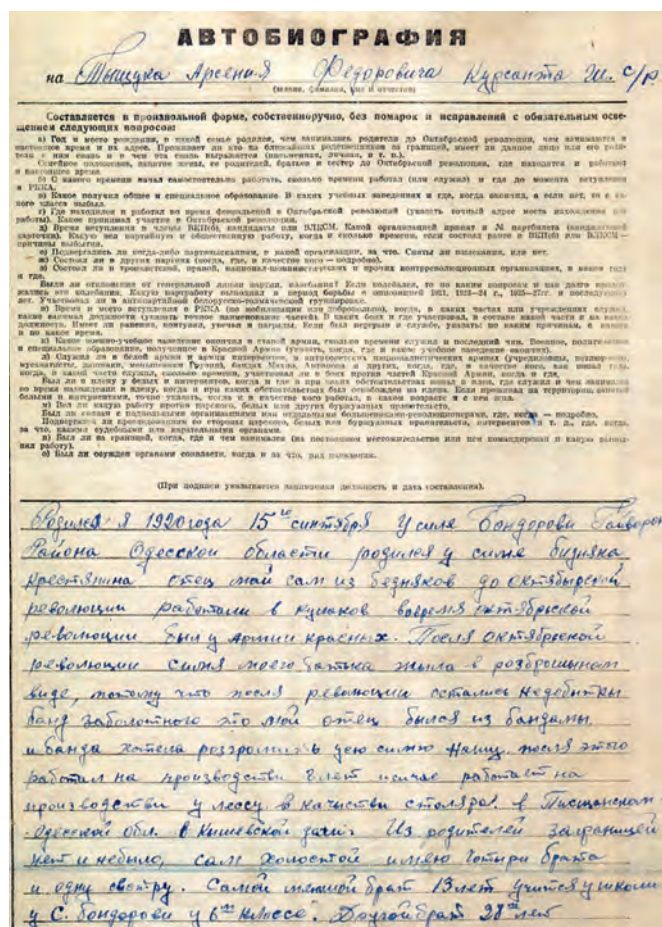
Глухое село

Дорога в триста с чем-то километров от украинской столицы до деревни Бандурово выдалась не из легких. Если несколько часов по прямой трассе «Киев-Одесса» раскаленный на палящем солнце автомобиль проехал без проблем, то труднопроходимые проселочные дороги стали для авто настоящим испытанием. Спустя километры по кочкам и выбоинам, мы выехали на узкую дорогу, ведущую в деревню. Особой радости от этого не было — еще полчаса автомобиль тряся по брусчатке, заставляя водителя переживать о сохранности транспортного средства. Что до журналистов, то их гораздо больше заботила встреча с кем-то из родственников погибшего летчика. Ведь, отправляясь в дальнейшее путешествие, мы имели на руках только телефонный номер местного почтальона, который единственный на все село располагает мобильной связью. Серия длинных гудков, короткий уточняющий разговор и вот мы уже едем по деревне на встречу с почтальоном — на стареньком мопеде она показывает дорогу к хате племянника нашего героя. Несмотря на то, что согласно Википедии, именно в этой забытой Богом деревне в 1958-м году родился один из заместителей премьер-министра РФ Дмитрий Козак, она мало чем отличается от тысяч таких же забытых и заброшенных деревень Украины. Молодежь в поисках лучшей жизни давно разъехалась, а село с несколькими сотнями домов представлено в основном людьми старшего и преклонного возраста.

Странная встреча

Но вопреки ожиданиям радостной встреча не получилась. Проникновенный рассказ о судьбе давно погибшего летчика и родственника не нашли отклика в сердце племянника, которому перевалило за седьмой десяток.

«Да зачем мне его документы?», — неожиданно для нас заявил Иван Тихонович на предложение по-



Автобиография стрелка-радиста А.Ф. Тыщука

смотреть папку с регалиями родственника. «Я вообще мало что о нем помню. Да, дед и бабушка рассказывали, что он пропал без вести, вот и все, мы не особо дружили с его семьей. Ну, всего вам доброго, а мне надо работать», — и на этом дед закрыл калитку.

Понимая, что вот так просто поездка за сотни километров может оказаться напрасной, а цель командировки не выполненной, мы еще с полчаса пытались найти хоть какую-то зацепку и оказались вознаграждены за упорство. Сопровождавшая нас почтальон неожиданно и, очевидно, что для себя самой, вспомнила, что в деревне есть женищина, которую тоже считают родственницей Арсения Тыщука.

Боль родителей

Километр-два по селу и вот, расположившись под увесистой яблоней, мы слушаем рассказ внучатой племянницы Арсения Тыщука Софии Ковальчук (в девичестве Тыщук). С неподдельным интересом рассматривая сканы документов родственника, она делится обрывками воспоминаний. Хотя их, понятное дело, не много.

«Когда я была еще маленькой, родители Арсения Федоровича, дед Федор и баба Феодосия, рассказывали о том, что их сын совсем молодым парнем ушел на войну и пропал без вести, — рассказала она. — После того как война закончилась, они несмотря на

то, что у них было еще трое детей, продолжали поиски своего сына – делали запросы, писали письма в разные инстанции. В общем, по-настоящему переживали о том, что случилось с Арсением и какова его судьба. Тем не менее, ничего узнать о сыне так и не получилось – никакой информации о нем не было, и они где-то в середине 1960-х так и умерли в тоске и неведении. После них какое-то время поиском хоть каких-то известий занималась сестра Арсения, Александра, но и ей тоже не удалось что-нибудь узнать о брате».

По словам женщины, с тех пор прошло уже больше тридцати лет, а те, кого, возможно, и волновала судьба погибшего летчика, сами давно покинули этот мир. Поэтому можно только представить, как сильно удивились те оставшиеся редкие и очень дальние родственники, когда их известили, что в России спустя 70 лет отыскивали останки Арсения Тыщука.

«Из Тыщуков в деревне остались только я да Иван, который хоть и считает себя родственником, говорит, что это все ему не надо. Я часто с ним спорила – ведь некоторые даже чужих людей хоронят, почему ж мы не интересуемся, пусть и дальним, но все-таки родным человеком. Как ни крути, одно дело, когда человек просто пропал без вести и когда погиб геройской смертью. Теперь на кладбище возле могилы его родителей мы поставим крест, может, их души хоть теперь успокоятся. Да и в церкви теперь можно будет ставить свечки за упокой, ведь раньше никто не знал – жив он или умер, Царствие ему небесное».

21 августа 2016 года найденные останки захоронены на месте падения самолета, здесь установлена памятная стела с именами погибших летчиков. Также их имена увековечены на воинском мемориале в д. Шепелево Ломоносовского района Ленинградской области.

А полевая поисковая работа продолжилась. В августе 2016 года на острове была проведена очередная экспедиция, о которой рассказывает корреспондент телекомпании «Вести-Россия» Екатерина Фесенко.

«На острове Большой Тютерс в Финском заливе перезахоронены останки двух пилотов самолета Пе-2, сбитого в годы Великой Отечественной войны. На траурную церемонию приехали родственники погибших. В будущем году поисковики продолжат работы на острове, чтобы найти тело третьего члена экипажа».

70 с лишним лет Великая Отечественная война для этих людей не заканчивалась. Две семьи искали своих родных, и только сейчас стало известно, что деды героически погибли на острове Большой Тютерс.

Бомбардировщик Пе-2 упал в лесу. Монолитная гранитная скала треснула, а обломки самолета разлетелись по огромной территории. В лесу затерялся и до сих пор не найден хвост Пе-2 с останками

воздушного стрелка-радиста. Весь этот квадрат перекопали, сквозь пальцы пропустили землю, но тонкий пласт все еще выдает обломки.

Процедура прощания у скромного памятника. Точно как в фильме «В бой идут одни старики». Но в этом бою были почти дети, мальчишки. Старшим 23 года, у кого-то всего 40 часов налета. На довоенных фотографиях Михаил Ткаченко. Два его племянника с детьми приехали на место гибели летчика. Семейные легенды гласили, что дядя не погиб. После удара вроде кто-то видел раскрывшийся парашют. Искали в списках пленных. О том, что погиб, узнали только этим летом.

Михаила Казакова на войну провожали все соседские девчонки. Первый парень на деревне. Жениться, конечно, не успел. На место гибели приехали его внучатая племянница с сыном, удивительно похожим на своего двоюродного прадеда».

* * *

В сентябре 2020 года при очередном посещении острова Большой Тютерс в рамках проведения реконструкции для организации в 2021 году очередной поисковой экспедиции Артем Валерьевич Хуторской вывез с острова заинтересовавшие нас для реставрации обломки самолета Пе-2. А в ноябре 2021 года эти фрагменты были переданы представителям инициативной группы проекта Александру Коноплеву и Илье Прокофьеву в Москве.

И эти небольшие фрагменты легендарного пикирующего бомбардировщика Пе-2 станут крупницей Памяти, позволяющей в рамках реализации проекта «Крылья Татарстана. Восстановить легенду» рассказать о судьбах членов экипажа самолета.



Памятник на месте гибели экипажа. Остров Большой Тютерс



Пе-2 в районе Шамшевой дороги, Тихвинский район Ленинградской области

Весной 2021 года к участию в проекте «Крылья Татарстана» присоединились наши коллеги из Вологодской региональной общественной организации «Вологодское объединение поисковиков», передав нам для проекта обломки самолета. Теперь эти фрагменты самолета Пе-2, обнаруженные при проведении поисковых работ в Тихвинском районе Ленинградской области, будут использованы при восстановлении пикирующего бомбардировщика в Казани. А история обнаружения, поиска и подъема обломков «пешки» началась в августе 2020 года.

8-9 августа вологодские поисковики проводили разведывательную экспедицию в Тихвинском районе. Обследовались места в районе так называемой Шамшевой дороги, где поздней осенью 1941-го и зимой 42-го гремели ожесточенные бои Тихвинской оборонительной операции (с 16 октября по 18 ноября 1941 года) и следом Тихвинской стратегической наступательной операции Красной Армии (с 10 ноября по 30 декабря 1941 г.).



Александр Метелкин у обломков мотора самолета



Номер мотора

Как рассказывал руководитель экспедиции Александр Юрьевич Метелкин, один из местных жителей, которых опрашивали поисковики, вдруг вспомнил, что рядом с небольшим болотом есть место падения советского самолета. Участники разведывательного выезда решили обследовать данное место. Действительно на краю небольшого болотца оказалась большая воронка. Рядом с ней были разбросаны немногочисленные обломки самолета. По характерным фрагментам сразу удалось выяснить, что этот самолет – бомбардировщик Пе-2. Было видно, что в послевоенное время обломки самолета разбирали для сдачи в металлолом. Но, самое главное, рядом валялся коленчатый вал одного из моторов. На нем сохранились два поршня в гильзах охлаждения, которые не смогли снять заготовители металла. Внимательно осмотрев остатки мотора, поисковики нашли его заводской номер – ПА 145-297.

На сайте организации появилось сообщение: *«В минувшие выходные состоялся разведывательный выезд МОО «Вологодские объединение поисковиков» и Вологодского отделения РВМО в Тихвинский район Ленинградской области. В выезде были задействованы два болотохода, позволившие оперативно передвигаться по местам боевых действий в районе Шамшевой дороги. В результате при помощи местных жителей было обнаружено место падения самолета, предположительно Пе-2. По найденным номерным деталям сейчас устанавливаются судьбы членов экипажа, после чего будет принято решение о дальнейших работах на месте крушения самолета».*

Узнав от А.Ю. Метелкина обстоятельства нахождения места падения самолета и установленный номер одного из моторов, мы проверили его по своей базе данных на потерянные в ходе боевых действий самолеты и моторы, которая сформирована на основе архивных документов. Картина по этому мотору выяснилась следующая. Изначально мотор М-105 № ПА 145-297 был установлен на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер № 31211494). Данный самолет и мотор находились в 1942 году в составе 520-го истребительного авиационного полка (ИАП) 2-й Резервной авиационной группы, которая была подчинена в оперативном отношении войскам Волховского фронта.

В марте 1942 года (точная дата в документе, к сожалению, не видна, но донесение подписано 28.03.42 г.) летчик командир 1-й АЭ 520-го ИАП старший лейтенант Филиппов Виктор Тимофеевич при посадке на данном самолете потерпел аварию. В воздухе сдал мотор. Летчик совершил вынужденную посадку в районе д. Ключевцы на пересеченную местность, не дотянув до аэродрома Красница (Маловишерский район Новгородской обл.). Самолет получил повреждения и был эвакуирован в ремонт. Летчик при вынужденной посадке не пострадал.

5 апреля 1942 года летчик 520-го ИАП старший лейтенант Иван Иванович Избинский возвращаясь с боевого задания на этом самолете (уже был отремонтирован) при посадке врезался в стоянку самолетов на аэродроме Гремячево (Киришский район Ленинградской обл.) и скапотировал. Самолет был разбит, летчик тяжело ранен. При этой аварии погиб механик авиавооружения Алексей Осипович Голубчиков, занимавший в этот момент ремонт самолета, в который врезался Избинский. После этой аварии мотор был снят с самолета и отправлен в ремонт.

Дальше мотор засветился уже в штате 4-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка (280-я БАД 14-я ВА) в ведомости наличия моторесурса на моторах от 25 февраля 1943 года. И последняя запись о нем нашлась в архивных документах 280-й смешанной авиационной дивизии.

Самолет Пе-2 № 16/72 с моторами М-105 №№ па145-297 и в13-591 из состава 4 гв.бап сбит истребителями противника 26 марта 1943 года в районе Струнино (район Ситомля) Тихвинского района Ленинградской области. В донесении говорится, что штурман и стрелок выпрыгнули с парашютами, летчик погиб.

В экипаж самолета входили:

- летчик гвардии лейтенант ЯКИВЕЦ Петр Григорьевич, 1913 г.р.,
- штурман гвардии старший лейтенант ОНУФРИЕНКО Федор Фомич, 1918 г.р.,
- воздушный стрелок-радист гв. старший сержант КАЛАШНИКОВ Григорий Дмитриевич, 1919 г.р.

Выяснив все эти сведения, мы оперативно связались с вологодскими поисковиками и передали им информацию. Получив данные, что вместе с самолетом погиб летчик, наши коллеги из МОО «Вологодское объединение поисковиков» приняли решение провести экспедицию с целью обнаружения останков пилота.

Поездка была организована и проведена в конце августа 2020 года. Вот как о результатах этой экспедиции писало информационное агентство ТАСС 1 сентября 2020 года.

«Вологодские поисковики завершили работы на месте крушения самолета Пе-2, сбитого в марте 1943 года в Тихвинском районе Ленинградской области. Все найденные детали самолета будут переданы в музей Героя Советского Союза летчика Ев-



Вологодские поисковики на месте падения самолета Пе-2

гения Преображенского, открытый в прошлом году в городе Кириллове Вологодской области, рассказал ТАСС во вторник руководитель Вологодского отделения Российского военно-исторического общества (РВИО) Александр Метелкин.

«Самолет показали нам местные жители в августе этого года. Тогда мы нашли одну номерную деталь, провели по ней сложный поиск по архиву и установили, что стрелок и штурман выпрыгнули с парашютами из этого сбитого самолета и остались живы, нам даже удалось найти их фото в архивах, а летчик погиб. В прошедшие выходные мы завершили всю поисковую работу на месте крушения самолета и установили там памятный знак. Сейчас разыскиваем родственников летчика», – рассказал ТАСС представитель РВИО.

По его словам, несмотря на тщательный поиск, отыскать останки летчика не удалось. «Самолет упал с высоты 7 500 м. Был страшнейший удар о землю, поскольку второй двигатель, который мы нашли, ушел в глину на глубину более шести метров, остальные части самолета сильно искорежены. Вероятнее всего, что летчик покинул самолет, но парашют не раскрылся. Найденные детали передадим в музей Преображенского, часть находок оставим на память для родственников летчика, которых сейчас разыскиваем. Экспедиция финансировалась Российским военно-историческим обществом», – рассказал Метелкин.

Занимаясь архивно-исследовательской работой в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации удалось найти сведения, которые описывают потерю найденного поисковиками бом-



бардировщика. Эти документы находились в фондах 280-й бомбардировочной авиадивизии (в разное время эта дивизия носила название смешанной – САД, штурмовой – ШАД и бомбардировочной – БАД) и 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка.

Журнал боевых действий 4 гв.БАП (документ № 58): «26 марта 1943 года. Экипаж: Якивец-Онуфриенко-Калашников. Цель: разведка. Время над целью: 8.30. Высота: 7000 метров. Налет: 1 час 05 минут. Самолет загорелся от атак истребителей противника. Погиб Якивец, Онуфриенко и Калашников выбросились с парашютами...».

Журнал боевых действий 4 гв.БАП (документ № 35): «26 марта 1943 года. Телеграммой за № 1101 от 26.03.43г., полученной в 6.00 от Штаба 280 БАД, полку поставлена задача: одним экипажем со спаренными фотоаппаратами выполнить задачу в составе 35-го ББАП. Двумя экипажами вести разведку по маршрутам № 2 и № 3 согласно приказа по разведке Штаба 280 БАД № 16 от 17.03.43г...».

В записи за 17 марта, в журнале боевых действий полка, приводится текст этого приказа, с расшифровкой номеров маршрутов: «Приказание № 16 от 17.03.43г. Задача в период с 17 марта по 1 апреля 1943 года ежедневной разведкой 4 Пе-2 и с приданными 2 Пе-2 от 8-й ДРАЭ установить характер и интенсивность перевозок противника по железнодорожным, шоссейным и грунтовым дорогам по маршрутам № 1-2-3 с попутным фотографированием аэродромов противника: Красногвардейск, Сиворицы, Сиверская, Коростовичи, Городец, Гривочки, Рельбицы, Сольцы, Кресты, Карамышево, Коровье Село, Новоселье и передовых посадочных площадок Лезье, Бородулино, Жары, Вяжище.

Напряжение два вылета на самолет.

(...) Маршрут № 2 Мга-Саблино-Вырица-Оредеж-Огорелье-Любань-устье р. Тигода;

Маршрут № 3 Грузино-Вяжище-Сольцы-Псков-Луга-Финев Луг

(...) Разведданные передавать с борта самолета по радио с места наблюдения и после посадки через 20 минут на КП штаба дивизии...».

Определив маршруты, по которым действовали экипажи 26 марта 1943 года, давайте снова вернемся к записи за этот день.

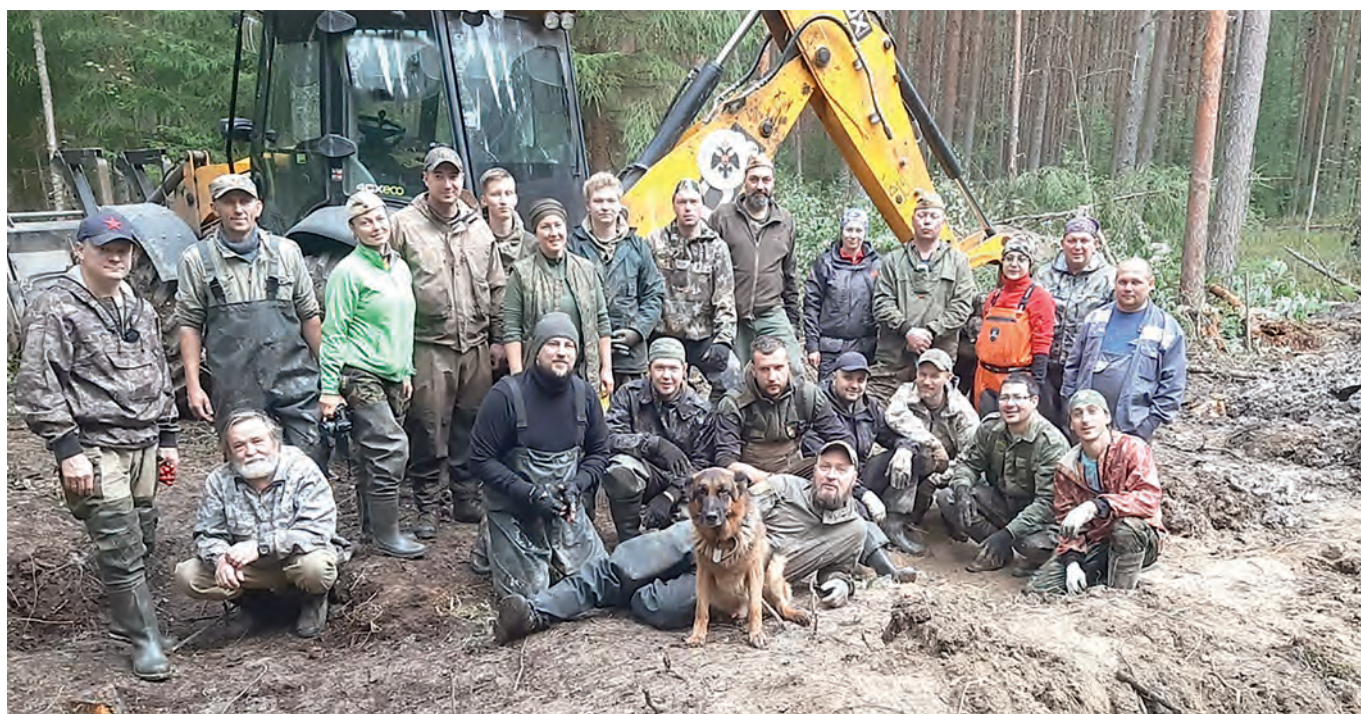
«Экипаж Якивец, Онуфриенко, Калашников в 8 часов 29 минут вылетел на разведку по маршруту № 2. Через 30 минут полета с борта самолета получена радиogramма «прошел линию фронта, все в порядке», после этого связь с экипажем прекратилась. Экипаж с боевого задания не вернулся.

(...) в 17.00 по телефону из штаба дивизии сообщили, что стрелок-радист Калашников находится в Ситомля, выбросился с парашютом с высоты 7500 метров. За ним выслана автомашина.

В 18.00 по телефону из Ситомля позвонил Онуфриенко, он так же выпрыгнул на парашюте. О судьбе Якивца ни стрелок-радист, ни штурман ничего не знают.

На самолете У-2 гвардии капитан Семак и гвардии майор Жерновой вылетели на поиск самолета Якивца в район Ситомля. Самолет не обнаружили. Старший лейтенант Онуфриенко остался в Ситомля на розыск самолета и летчика Якивца. Стрелок-радист Калашников в 19.00 прибыл в часть...».

По сведениям из вышеприведенных документов получается, что место падения пытались найти сразу после гибели самолета и выяснить судьбу летчи-



Участники экспедиции по подъему обломков самолета Пе-2

ка Петра Якивца. Но, скорее всего, тогда поиски не увенчались успехом, так как в донесениях о безвозвратных потерях полка и дивизии, составленных в начале мая 1943 года, Петр Григорьевич стал значиться в списках пропавших без вести: «26 марта 1943 года сбит истребителями противника, предположительно в районе дер. Струнино Тихвинского района Ленинградской области...».

Деревня Струнино находилась в 4 км северо-западнее от д. Ситомля, в которой оказались выпрыгнувшие с парашютами штурман и стрелок-радист самолета. В действительности же место падения находилось в районе 10 км на юго-восток от этих населенных пунктов.

А еще 12 апреля 1943 года семье летчика командованием полка была отправлена похоронка – извещение о пропаже без вести...

Как стало ясно из рассказов поисковиков, останки летчика на месте катастрофы найдены не были. Но, скорее всего, он погиб в обломках самолета, так как среди искореженных фрагментов был найден один карабин от парашюта, причем карабин был застегнут, а это подразумевает, что парашют находился на пилоте... Поэтому вологодские поисковики установили рядом с местом падения самолета мемориальную табличку с рассказом об экипаже самолета и нанесенной фамилией погибшего летчика.

Вот как Александр Юрьевич Метелкин описал все эти события.

«Павел Ятвицкий, один из пионеров поиска в Вологодской области, давно мечтал побывать в местах, где начинал поисковую работу. Было это в начале 90-х годов в Тихвинском районе Ленинградской области около так называемой Шамшевой дороги. В те годы они находили очень много верховых бойцов.

Не меньше трех лет мы с ним планировали съездить туда, но всегда находились какие-то дела и неурядицы. А тут карантин и перенос экспедиции «Вороново 2020» с весны на осень очень удачно дали шанс на этот выезд.

И вот 7 августа 2020 года, погрузив на прицепы два болотохода «Лесник Турист» (один, подаренный Вологодскому объединению поисковиков производителем, и самодельный Сан Саныча Коновалова) мы выдвинулись в путь.

Не с первого раза среди болот и старых полянок нашли мы Шамшеву дорогу, но там нас ждал неприятный сюрприз. Ураганом была повалена полоса леса шириной метров 600, как раз по краю болота, где проходили боестолкновения.

Поползав среди ветровала, мы нашли большое количество металлических находок, но прекратили поиск ввиду сложности перемещения по поваленному лесу.

Казалось бы, можно загрузить, но было то, что радовало нас: местный житель, у которого мы оставили машины с прицепами пообещал показать место падения самолета.



Вологодские поисковики работают на месте падения Пе-2

Километров пять на болотоходах, полтора пешком – и перед нами большая воронка, из которой в 80-е годы при прокладке мелиоративной канавы были частично вынуты экскаватором обломки самолета. На глаза сразу попались колесный вал и стойка шасси. При обследовании воронки удалось найти и номерные детали.

При помощи Управляющего делами РОМО «Объединение «Отечество» РТ» Ильи Геннадьевича Прокофьева по найденному номеру двигателя установлены обстоятельства и время гибели найденного бомбардировщика Пе-2.

Самолет Пе-2 № 16/72 с моторами М-105ра №№ 145-297 и В13-591 из состава 4 зв. бат 280 бад 14 ВА сбит ИА противника 26.03.43г. в районе Струнино (в р-не Ситомля), Тихвинский район Ленинградской области. В донесении говорится, что штурман и стрелок выпрыгнули с парашютами, а летчик погиб.

● Летчик зв. лейтенант ЯКИВЕЦ Петр Григорьевич, 1913 г.р. Уроженец: Украинская ССР, Киевская обл., Черкасский р-н, с. Кумейки. Жена Петрова Мария Андреевна, проживала (указаны два адреса): Вологодская обл., Кадуйский район, с. Уйта; второй адрес – Калининская обл., Высоцкий район. Кадровый.

Мы приняли решение, не откладывая в долгий ящик, обследовать место падения самолета. Финансовую поддержку проекту оказало Российское военно-историческое общество. С 27 по 31 августа члены МОО «Вологодское объединение поисковиков» и Вологодского отделения РВИО перебрали все от-



валы, оставшиеся после мелиораторов, после чего осушили воронку и при помощи экскаватора расширили ее и углубили. На глубине 6 метров был найден второй мотор М-105РА с номером в 13-591. Летчика и каких-либо личных вещей обнаружено не было.

При дополнительном опросе местных жителей было выяснено, что мелиораторы в 80-е годы ни летчика, ни парашюта не находили. Но еще один местный житель вспомнил, что в 60-е годы его дед находил в лесу летчика с нераскрывшимся парашютом. Возможно это и был гв. лейтенант Якивец, однако информацию о месте, где прихоронил летчика, дед унес с собой в могилу.

На месте падения самолета был установлен памятный знак, найденные детали будут переданы в музей Героя Советского Союза летчика Евгения Преображенского в г. Кириллов Вологодской области, открытый в прошлом году Российским военно-историческим обществом.

Поиск родственников пока не дал результатов, но будет продолжен.

А.Ю. Метелкин, Председатель регионального отделения РВИО в Вологодской области.

Но судьба летчика оставалась для нас загадкой. К сожалению, учетные архивные документы больше запутывали, чем приближали к истине.

Так нам стало известно, что летчик самолета Петр Григорьевич Якивец, родился в 1913 году. Но в четырех, как минимум, документах указаны три разных места его рождения. В одной учетной карточке (УПК) и в списках безвозвратных потерь полка (дивизии и армии) запись, что П.Г. Якивец родился в деревне Кумейки Черкасского уезда Киевской губернии. В другой УПК местом рождения является Антрацитовский район Ворошиловградской области Украинской ССР (в 1913 году – Таганрогский округ Области войска Донского). В третьей же УПК указано совсем другое место рождения: Латвийская ССР, г. Даугавпилс (в 1913 году – г. Двинск Витебской губернии). И как видим, все три места находятся совсем не рядом друг с другом.

Но, когда вологодским поисковикам в феврале 2022 года удалось разыскать родных Петра Григорьевича, все встало на свои места. Вот что написала внучка летчика Светлана Валериевна Дмитриук.

«Я, Дмитриук Светлана Валериевна, внучка погибшего летчика, гв. лейтенанта Яковца Петра Григорьевича, 1913 года рождения, уроженца села Кумейки Киевской области Украинской ССР. Недавно я натолкнулась на информацию, что Вологодские поисковики подняли самолет ПЕ-2, сбитый в марте 1943 года в Ленинградской области.

Дочка Петра Григорьевича – Дмитриук Валентина Петровна – моя мама жива. Сейчас мы проживаем в г. Черкассы на Украине. Подтверждающие родство документы есть: Свидетельство о рождении мамы и похоронка, которую получила Петрова Мария Андреевна, моя бабушка.



Летчик гвардии лейтенант Яковец П. Г. (слева)

Трудно описать те чувства, которые я испытала, когда увидела данную информацию, так как все годы мы не знали о том, где и как погиб дедушка. Мне трудно выразить свою благодарность, за ту работу, которую вы делаете. Еще раз огромное вам спасибо!!!!».

В учетных документах говорится, что Петр Григорьевич Яковец был кадровым военным. В Красной Армии с 1939 года. В карточках указаны воинские части, где он проходил службу: сначала 311-й разведывательный авиаполк (РАП) и 4 гв. БАП. Вполне возможно, что после окончания военного авиационного училища (ВАШ) он был направлен в состав 311-го РАП, который был сформирован в 1940 году. На начало Великой Отечественной войны полк находился в подчинении Ленинградского военного округа и имел на вооружении 50 самолетов (31 самолет СБ и 19 самолетов Р-5 и Р-З) и 65 летных экипажей. Авиаэскадрильи полка дислоцировались на аэродромах: Сиверская, Вехмайнен и Рауту. Это подтверждает фотография летчика отправленная родным перед войной. Фото-

графия подписана, что сделана в городе Ленинграде 9 ноября 1940 года. На ней П.Г. Якивец изображен в звании младшего лейтенанта ВВС РККА.

Но в начавшейся войне полк принять участие не успел, так как через два дня после начала войны был расформирован, и в соответствии с мобилизационным планом разделен на четыре отдельные разведывательные эскадрильи – 116, 117, 118, 119, которые вошли в состав ВВС Ленинградского фронта и ВВС 7-й Отдельной армии, которая действовала на Карельском участке фронта.

24 сентября 1941 года младший лейтенант Петр Григорьевич Якивец попадает в авиазвено ВВС 7-й Отдельной армии, а 8 января 1942 года был переведен в отдельную авиационную эскадрилью связи (ОАЭС) ВВС 7-й Отдельной армии, которая действовала на Петрозаводском направлении.

В представлении к награждению в марте 1942 года командир ОАЭС ВВС 7-й ОА капитан Щербак пишет: «...за этот период времени тов. Якивец имеет 122 вылета, 115 часов налета днем, на самолете У-2, на связь с наземными войсками. Овладел ночными полетами на самолете У-2. Произвел 17 боевых самолето-вылетов ночью в тыл противника на разведку, бомбометание, сбрасывание листовок. Налетал при этом 28 часов 10 минут.

(...) 5 февраля 1942 года тов. Якивец после выполнения боевого задания ночью, пренебрегая отдыхом, изъявил желание лететь на самолете У-2 на выполнение задания днем. В этот день его сбили истребители противника, самолет был разбит, а тов. Якивец остался жив, но это не охладило его. Тов. Якивец еще с большей энергией и умением продолжает работать на защиту своего Отечества».

Приказом по войскам 7-й Отдельной армии от 2 мая 1942 года П.Г. Якивец был награжден орденом Красного Знамени.

После был переведен в состав 4-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка, где освоил полеты на самолете Пе-2.

В архивных документах фонда 280-й БАД есть упоминание о том, что в январе 1943 года во время учебно-тренировочного полета из-за отказа моторов летчик самолета гвардии лейтенант Якивец смог совершить вынужденную посадку в районе 8 км от своего аэродрома Сарожа (Тихвинский район). Самолет Пе-2 (заводской номер 3/37) был отправлен в ремонт, экипаж при посадке не пострадал.

На момент боевого вылета 26 марта 1943 года Петр Григорьевич Якивец был женат на Марии Андреевне Петровой. Но опять же в документах указывались два разных адреса ее проживания. В апреле 1943 года извещение о пропаже без вести было выслано по адресу: Вологодская область, Кадуйский район, деревня Уйта. Второй адрес – в приказе об исключении из списков Красной Армии: Калининская область, Высоцкий район. (Так записано в документах, но правильно – Высоковский район. – Акт.)

А вот дальше были вообще указаны необъяснимые (пока) даты. Так в двух карточках УПК записи:

1) дата поступления на службу: 1941 год. Дата окончания службы: 23.08.1946 г.;

2) дата поступления на службу: 10.02.1945г. Дата окончания службы: 13.01.1948 г.

Причем ФИО, год рождения, номера воинских частей и звание полностью совпадают.

* * *

А теперь расскажем о членах экипажа самолета, которые выжили в этом полете.

• Штурман гвардии старший лейтенант Федор Фомич ОНУФРИЕНКО родился 6 октября 1918 года в



селе Волнухино Луганского уезда Донецкой губернии (в годы войны – Успенский район Ворошиловградской области, в настоящее время – Лутугинский район Луганской области). На службу в Красную Армию был призван Котовским РВК Днепропетровской области 20 ноября 1938 года. В 1940 году после окончания Краснодарского военного авиачилища летчиков-наблюдателей был направлен для прохождения дальнейшей

службы в состав 31-го скоростного бомбардировочного авиаполка Прибалтийского ВО (с декабря 1941 года 4 гв.БАП), с которым прошел все годы войны.

В одном из боевых вылетов 26 июня 1941 года самолет СБ, на котором лейтенант Онуфриенко исполнял обязанности младшего летчика-наблюдателя, был сбит. В этот день 31-й СБАП наносил бомбоштурмовые удары по войскам наступающего противника в районе Двинска. К счастью, Федор Фомич остался в живых и вернулся в полк. Но в штабе полка успели на него оформить извещение о гибели. Ошибочный приказ об исключении из списков ВВС Красной Армии был отменен только в 1956 году.

В наградных листах (за разные годы) описаны некоторые события его фронтовой биографии:

«...Один раз 26.06.1941г. с горящего самолета выпрыгнул на парашюте, через 4 дня прибыл в часть и снова с большим желанием летает в бой».

«...Активное участие принимал в Синявинской операции сентября – октября 1942 года. В одном из воздушных боев самолет на котором находился тов. Онуфриенко был подожжен истребителями противника. В этом бою тов. Онуфриенко получил пулевое ранение и ожоги рук и лица. После двухмесячного излечения в госпитале возвратился в часть и снова включился в активную боевую работу по прорыву блокады с города Ленинграда».



В журнале боевых действий 4 гв. БАП этот вылет описан следующим образом:

«12 сентября 1942 года. 1 АЭ в составе 6 самолетов в 14.50 с высоты 1300 метров под прикрытием истребителей бомбардировала огневые точки, войска и оборонительные сооружения противника на участке по дороге на юго-восток от Рабочего Поселка № 6. Отмечены прямые попадания по землянкам и оборонительным сооружениям противника. Обстреляны огнем ЗА и атакованы 9 истребителями противника Ме-109. В результате сбит самолет Пе-2 с экипажем летчика Иванова, штурмана Онуфриенко, стрелка-радиста Иващенко. Сбито 2 самолета противника Ме-109 (Данюшин, Храмов)...».

За годы войны Ф.Ф. Онуфриенко принимал участие в воздушных боях на Северо-Западном, Карельском, Ленинградском, Волховском, 3-м и 2-м Прибалтийских фронтах.

Уволен в запас 23 марта 1959 (1953) года в звании подполковника. Проживал в Москве.

За годы войны и службы награжден орденами Красной Звезды (06.06.1942, 10.02.1943, 19.11.1951, 20.02.1955), Красного Знамени (30.04.1945, 05.11.1954), Отечественной войны I степени (1985), медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За боевые заслуги» (15.11.1950).

* * *

Григорий Калашников 26 марта 1943 года выпрыгнул с парашютом и остался жив, но, к сожалению, до Победы не дожил. Он погиб в небе войны 20 июля 1944 года.

• Воздушный стрелок-радист гвардии старший сержант Григорий Дмитриевич КАЛАШНИКОВ



родился в 1919 году в селе Богородицкое Медвеженского уезда Ставропольской губернии (в годы войны – Развилинский район Ростовской обл., в настоящее время – Песчанокоспский район Ростовской обл.). Там же проживал его отец Дмитрий Васильевич. В Красную Армию был призван Развилинским РВК в 1939 году. В 1940 году окончил школу младших авиационных специалистов в городе Торжке, и был направлен в состав 31-го СБАП (Прибалтийский ВО). В Отечественной войне с первого дня.

21 июля 1943 года был награжден медалью «За оборону Ленинграда».

Приказом по 4 гв.БАП от 10 августа 1943 года гвардии сержант Калашников Г.Д. был награжден медалью «За отвагу». В наградном листе говорилось: «28 июля 1943 года, возвращаясь с боевого задания, самолет на



Поисковики отмывают обломки самолета

котором летел тов. Калашников был атакован двумя истребителями ФВ-190. Вовремя заметив их, сообщил экипажу и вступил в неравный бой. В этом бою тов. Калашников подбил одного ФВ-190, но в это время у него отказал верхний пулемет, самолет Пе-2 стал гореть, и только тогда воспользовался парашютом...».

В этом боевом вылете вместе с самолетом погибли летчик гвардии лейтенант Александр Михайлович Минеев и штурман самолета гвардии старший лейтенант Виктор Васильевич Иванов. Самолет Пе-2 (заводской номер 17/69) был подбит юго-западнее Вороново и упал в районе деревни Петровщина Мгинского (сейчас Кировского) района Ленинградской области.

Гвардии старший сержант Григорий Калашников погибнет при катастрофе самолета 20 июля 1944 года в районе аэродрома Гривочки (ст. Дно Псковской области). Вместе с ним в самолете Пе-2 (заводской номер 12/166) погибли летчик гвардии младший лейтенант Алексей Никитич Брантюков и штурман старший сержант Григорий Васильевич Бугай. Они были похоронены в братской могиле в д.Гористая Дновского района Ленинградской (сейчас Псковской) области. В 1956 году их останки были перенесены в братскую могилу находящуюся в д. Искра Дновского района Псковской области.

Самолет Пе-2 в районе села Ямм Гдовского района Псковской области

Начало октября 2020 года. Погода стоит теплая, днем градусов 16-18. Мы же снова сорвались из дома, машины наши мчатся по трассам автодорог. Путь неблизкий, надо преодолеть 1800 километров. Проезжая знак на границе республики, мы машем рукой: «Пока, Татарстан, мы скоро вернемся!..».

Опять из дома, опять зовут нас поисковые дороги, ждут встречи с людьми. В любом новом месте мы знакомимся с коллегами-поисковиками, местными жителями и остаемся на долгие годы друзьями, продолжаем общаться не только в сфере профессиональных интересов... В походах нас ждут новые открытия, новые страницы Великой войны. Сейчас наш путь – в Псковскую область, Гдовский район.

Об этой «пешке» мы узнали от руководителя гдовского отряда «Неизвестный солдат» Андрея Владимировича Нудьги. В августе 2020 года он написал Рузалю Хабибуллину, специалисту ВИПЦ и активному участнику проекта «Крылья Татарстана». Андрей сообщал, что местные охотники показали им на болоте Чистый Мох обломки самолета. По местной легенде, весной-летом 1944 года подбитая машина села на болото, экипаж остался жив. Говорили, что в годы войны один из моторов сняли и вывезли, а вот второй, вроде, остался там, так как пикировщик при посадке зацепил крылом поверхность болота, двигатель оторвался и утонул.



Андрей Нудьга и Константин Тарасов

Решено было попробовать поднять мотор. Мы еще несколько раз созванивались с Андреем, согласовывая сроки и технические вопросы организации и проведения экспедиции. В начале октября 2020-го выехали в район села Ямм Гдовского района Псковской области. Из Казани стартовали 1 октября, вернулись 6-го. От Татарстана в работах принимали участие Владимир и Артур Котенковы, Антон Хакимов, Николай Иванов, Илья Прокофьев и Рузаль Хабибуллин (отряды «Разведка», г. Казань, «Татнефть-Поиск», г. Альметьевск). Работали с нами поисковики отряда «Неизвестный солдат» Андрей Владимирович Нудьга и Константин Станиславович Тарасов.

Экспедиция была организована при содействии Псковского регионального отделения «Поискового движения России» и «Военно-патриотического поискового объединения «След Пантеры». Руководитель названных организаций Геннадий Владимирович Корольков и начальник штаба Александр Эдуардович Маркин также приняли участие в работах.

Нам очень повезло с погодой: в эти дни было тепло и сухо. Забегая вперед, скажем, что дожди накрыли нас только на обратной дороге.

Мы заранее предупредили Геннадия Владимировича Королькова о приезде и, подъезжая к Пскову, позвонили, а он уже ждал нас на обьездной. Обговорили детали, условились о следующей встрече (Геннадий Владимирович пообещал приехать к вечеру следующего дня) и направились в сторону Гдова.

В этот раз наша команда была на двух машинах с прицепами, куда было загружено лагерное и полевое снаряжение (палатка, печка, костровое и котловое имущество, топливо, лопаты, продукты и пр.), а также гусеничный вездеход «Арго» и прицеп к нему.

Подъехав к селу Ямм, которое находится между Псковом и Гдовом, на отвороте на полевую дорогу мы увидели две машины встречающих нас Андрея Нудьги и Константина Тарасова. Здесь обговорили рабочие моменты, съездили в село и набрали питьевой воды из колодца. Завершив совещание, наша колонна выехала на наезженную песчаную дорогу через сосновый бор, вдоль большого болота Чистый Мох, которое от села Ямм простирается на запад до перешейки между Чудским и Псковским озерами, вплоть до границы с Эстонией. Проехали мы около 10 километров. Откровенно говоря, если бы не местные поисковики, вряд ли мы сами смогли найти место здесь, на краю болота, где можно разбить палаточный лагерь. В октябре сумерки наступают быстро, проехали полпути, как уж стемнело, и последние километры мы катили во тьме, лишь скачущие лучи фар выхватывали из мрака стволы деревьев и дорогу.

На месте первым делом мы завели генератор и развесили на деревьях прожекторы, которые осветили небольшую песчаную полянку на самом краю болота, покрытую сухим мхом. Здесь все дружно стали выгружать вещи из машин, затем развернули большую палатку-шатер, поставили стол и кухню. Даль-



ше одни пошли устанавливать утепленную палатку с печкой, а другие – разводить костер и готовить еду. Спустя два часа лагерь был оборудован, в казане на огне бурлил, маня ароматом, куриный супчик.

Утро выдалось теплым, но пасмурным. Только сейчас нам открылась вся красота окружающей природы, осеннего хвойного леса, и стало понятно, какое отличное место для лагеря выбрали наши друзья. Позавтракав, мы занялись выгрузкой «Арго» и прицепа. Так как вездеход в прицеп помещается и перевозится без гусениц, некоторое время было потрачено, чтобы обустроить нашего «боевого коня». В это время к нам присоединились Андрей с Константином, которые не остались ночевать, а вернулись по домам. Одевшись потеплее, все двинулись в путь. Стоянка находилась на самом краю леса, и поэтому нам не пришлось прорубать дорогу, вездеход спокойно выехал на болото.

Путь к самолету занял около 40 минут. К счастью, большая часть маршрута пролегла по довольно плотному мху. Ближе к конечной точке нам стали попадаться окна – участки на болоте с открытой водой. Иногда такие окна бывают глубокими. Но мы смогли подъехать прямо к торчащим из болота фрагментам самолета. Судя по расположению обломков можно было однозначно сделать вывод, что «пешка» совершила вынужденную посадку. По направлению посадки было ясно, что самолет заходил со стороны Чудского озера, в сторону Середки. К сожалению, от самой машины осталось совсем немного.

Забегаю вперед, скажем, что при тщательном обследовании места падения и поиска фрагментов в болоте, мы установили, что самолет разбирали еще в годы войны. Это позже подтвердилось архивными документами, где было зафиксировано, что техниче-

ская команда ВВС Красной Армии по эвакуации самолетов пыталась вытащить эту «пешку» в течение трех месяцев. Также было понятно, все, что не вывезли военнотружущие Красной Армии, в послевоенное время, собирало местное население, все могло стодиться в хозяйстве. А дальше прошлись сборщики металлолома: это особенно видно на фрагменте заднего лонжерона центроплана, дюраль которого была жестко вырублена топором.

Вернемся к началу обследования нами обломков. На поверхности были видны только обе центральные стойки шасси, причем одна из них по ходу посадки самолета оказалась вырванной и находилась метрах в 30 от основных частей. Вторая стойка с остатками заднего лонжерона и фрагментами нижней части кабины штурмана находилась почти на поверхности. Было видно, что совсем недавно дюраль пола кабины пытались вытащить – это поработали уже наши местные коллеги в первый раз появившись на этом месте, которое поисковикам показал охотник из села Ямм. Кстати, пока мы ехали на вездеходе к месту гибели «пешки», нам по пути попало несколько охотничьих засидок на гуся и утку.

В общем, это все, что было видно на поверхности болота от когда-то большого и массивного самолета Пе-2. Поэтому мы первым делом стали обследовать видимые обломки на предмет обнаружения заводских номеров. Дальше нужно было искать другие фрагменты, которые, по нашему мнению, должны были остаться в болоте под мхом.

Так наша работа здесь растянулась на три дня. Одетые в забродные костюмы Владимир и Артур Котенковы, Антон Хакимов и Рузаль Хабибуллин обследовали место падения, и зацепив какой-нибудь обломок вытаскивали руками или с помощью лебедки, установленной на вездеходе «Арго». Николай Иванов с помощью инструментов отстыковывал фрагменты, которые нам были необходимы для реставрации.

В ходе осмотра обломков самолета удалось обнаружить три заводских номера самолета, и все разные: на створке бомболюка был выбит номер 4/136, на небольшом капоте, который прикрывал маслорадиатор, – 20/86, а на нижней крышке капота мотора – 135/13 (последняя тройка явно была перебита с 9). Разные номера говорят о том, что самолет использовался продолжительное время и неоднократно ремонтировался в связи с повреждениями, полученными в воздушных боях и вылетах.

Удалось обнаружить и вытащить из болота уникальные, хорошо сохранившиеся фрагменты, которые сейчас используются для реставрации и восстановления бомбардировщика Пе-2 в Казани.

В один из дней к нам на бивак приезжали корреспонденты телекомпании «Вести-Псков», которые сняли репортаж о проводимых работах на месте падения пикирующего бомбардировщика. Интересно было наблюдать реакцию телевизионщиков, когда мы стали готовиться к выезду на болото, надевать бо-



А. Хакимов, В. Котенков, А. Котенков, А. Нудьга, Р. Хабибуллин



Найдены разные номера самолета



лотные сапоги и забродные штаны. Они-то, оказывается, приехали к нам совсем в маленьких сапожках, и не подумали, что в такой обуви и шагу нельзя сделать на болоте. Пришлось переобувать гостей, попутно снабжая их теплыми шапками и перчатками.

Как мы говорили, эти места – прекрасные охотничьи угодья. И в один из дней к нам приехал местный охотовед и, оставив свой УАЗик в нашем лагере, отправился пострелять гусей, мы каждый день видели и слышали, как огромные стаи гусей пролетали и садились на болото. Вечером наш гость поделился с нами добычей – в нашем меню появилась свежая гусятина и наваристый бульон. Но, сказать по правде, радовались мы недолго. Часть мяса оставили на завтрак, положив в сковороду и предусмотрительно прикрыв другой... Но утром нас ждало жестокое разочарование: зайдя в шатер, обнаружили сковороды на земле и ни единого кусочка гусятины... Дело в том, что к нам в лагерь повадился ночью приходить какой-то зверь (скорее всего, лиса), и если раньше он рылся в мешке с отходами и мусором, то в эту ночь ему подфартило...

Еще запомнилась эта поездка обилием белых грибов. Несмотря на октябрь, в этих хвойных лесах их было еще много. Оставшиеся дневальные, отойдя чуток в сторонку, могли за час набрать пакет грибов.

Так незаметно пронеслись дни на псковской земле. Вернувшись из поездки и выгрузив привезенные фрагменты самолета и полевое имущество в мастерские, можно было приступить к изучению архивных документов, которые могли бы рассказать нам об экипаже самолета.

В базе данных потерянных в этом районе при выполнении боевых заданий самолетов у нас значился экипаж самолета Пе-2 из состава 742-го ОРАП 14-й ВА, сбитый 9 марта 1944 года. Самолет был подбит зенитной артиллерией противника и потом еще атакован истребителями в районе Чудского озера. Летчику младшему лейтенанту Александру Михайловичу Григорьеву удалось



Григорьев А.М.

спастись, выбросившись с парашютом, а вот штурман младший лейтенант Макар Кондратьевич Петрухин и воздушный стрелок-радист старший сержант Николай Сергеевич Чернов погибли вместе с машиной. Еще в годы войны их тела были найдены и похоронены в отдельной могиле у воинского захоронения на станции Ямм.

Но этот экипаж нам не подходил, так как мы работали на месте вынужденной посадки, а эта «пешка» была оставлена летчиком на высоте и упала вместе с оставшимися членами экипажа. К тому же Константин Эдуардович Бувеч, руководитель поискового отряда «Авиатор» (г. Псков), сообщил нам номера самолета и моторов из состава 742-го ОРАП. Мы же нашли совсем другие номера.

Проверив обнаруженные нами номера по базе, мы не нашли соответствия с потерянными самолетами. Единственное, что можно было сказать: серии 135 и 136 выпускались казанским авиазаводом № 22 в период конца 1942 года, а 86 серия и того раньше, весной 1942 года. Что еще раз подтверждало, что самолет до 1944 года успел повоевать. Пришлось внимательно изучать различные архивные документы: журналы боевых действий, оперативные сводки, документы инженерно-технических служб 13-й и 14-й воздушных армий и частей ВВС КБФ, из чьих составов могли быть потеряны самолеты этом участке фронта. Временной отрезок документов тоже мог быть довольно обширным, с февраля по октябрь 1944-го.

И вот в документах 58-го Краснознаменного бомбардировочного авиаполка (276-я БАД 13-й ВА) попадает упоминание о самолете Пе-2, который подбитым 31 марта 1944 года совершил вынужденную посадку на болоте именно в нужном нам районе. Причем номер самолета в документах указан, как 19/135. А как вы помните, на найденном нами номере 135/13 последняя цифра 3 тоже явно была перебита с девятки.

Получалось, что указанное в архивных документах место вынужденной посадки самолета 58-го КБАП почти совпадало с местом, где обнаружены обломки, а один из найденных номеров имел первоначальный вид 19/135. То есть, с большой долей вероятности можно утверждать, что это и есть место вынужденной посадки указанного самолета.

Итак, журнал боевых действий 276-й БАД за март 1944 года.



«31 марта 1944 года. Задача:

– Бомбардировочными действиями разрушать узлы сопротивления и уничтожать огневые позиции противника южнее Пскова и способствовать продвижению наземных войск на участке: погост Чирски, Суслово, Марьино, Баженово, Орехова Гора (цели № 20 и № 25);

– Вести систематическую разведку перевозок противника на участке Валга – Петсери (город Печоры. – Авт.) и действиями групп бомбардировщиков по данным разведки на себя, не допустить подход резервов противника к линии фронта.

Визуальным наблюдением экипажей в течение дня уничтожено 8 орудий, взорвано 3 склада с боеприпасами, подавлен огонь 4-х арт.батарей, уничтожено 4 пулеметных ДЗОТ, разрушено 10 зданий с которых противник вел огонь по нашим войскам. В расположении целей вызвано 2 взрыва и 4 очага пожаров.

При массированном ударе противник противодействия не оказывал. В последующие вылеты группами истребителей и огнем ЗА оказывал противодействие боевой деятельности наших бомбардировщиков, в результате чего 2 экипажа младший лейтенант Селин, штурман младший лейтенант Юров, воздушный стрелок-радист сержант Петриенко и младший лейтенант Новиков, штурман младший лейтенант Болдырев, воздушный стрелок-радист сержант Гончар не вернулись с боевого задания.

Самолет младшего лейтенанта Шибаева, в результате полученного повреждения маслосистемы при посадке сгорел, экипаж невредим...»

Сразу оговоримся, в этом документе был перепутан состав экипажей самолетов, так воздушный стрелок-радист сержант Петриенко был в экипаже Новикова–Болдырева, а воздушный стрелок-радист Гончар – в экипаже Селина–Юрова. Кстати, в 2005 году псковские поисковики обнаружили место падения «пешки» Селина–Юрова–Гончара в районе деревни Забелино Печорского района Псковской об-

ласти, и сейчас имена летчиков увековечены на мемориале воинского кладбища в городе Печоры.

Но давайте вернемся к архивным документам. Как видно из вышеприведенного отрывка журнала боевых действий дивизии экипаж самолета Пе-2 Новиков–Болдырев–Петриенко не вернулся с боевого задания. Подтверждение находим в журнале боевых действий полка с более подробным описанием.

«Два Пе-2 ведущий младший лейтенант Селин, штурман старшина Юров, стрелок-радист Гончар и ведомый младший лейтенант Новиков, штурман младший лейтенант Болдырев, стрелок-радист Петриенко взлетев в 18.25 с задачей бомбардировать ж/д станцию Петсери с задания не возвратились по неизвестной причине...»

«31 марта 1944 года при полете двух экипажей на бомбардирование ж/д ст. Петсери без прикрытия по неизвестной причине с задания не возвратились:

1) Самолет Пе-2 № 12/217 экипаж в составе: летчик младший лейтенант Селин, штурман старшина Юров, стрелок-радист сержант Гончар;

2) Самолет Пе-2 № 19/135 экипаж в составе: летчик младший лейтенант Новиков, штурман младший лейтенант Болдырев, стрелок-радист младший сержант Петриенко...»

В документах полка за апрель 1944 года есть записи: «...кроме того самолет Пе-2 № 19/135 показан в отчете за март месяц как не возвратившийся с боевого задания, находится северо-западнее 18 км Середка и невозможно эвакуировать...».

«5 апреля 1944 года... Экипаж в составе младшего лейтенанта Новикова, штурмана младшего лейтенанта Болдырева и стрелка-радиста младшего сержанта Петриенко, не возвратившийся с боевого задания 31 марта 1944 года, прибыл с места вынужденной посадки, подбитого над целью огнем ЗА...».

В документах за май и июнь 1944 года самолет все еще значился на месте вынужденной посадки, а в дальнейшем был списан как боевая потеря полка.



Владимир Котенков обследует воронку от падения самолета глубинным металлодетектором

Таким образом, мы окончательно убедились, что на болоте Чистый мох нами было обнаружено место вынужденной посадки самолета 58-го Краснознаменного бомбардировочного авиаполка.

Экипаж Пе-2 состоял из летчика Новикова Н.С., штурмана Болдырева В.И., воздушного стрелка-радиста Петриенко А.Н. Теперь мы можем рассказать о судьбах этих людей.

• Летчик младший лейтенант Николай Степанович **НОВИКОВ** родился 22 июля 1922 года в деревне Гарезна Чериковского уезда Гомельской губернии (в годы войны – Краснопольский район Могилевской области Белорусской ССР). До поступления на воинскую службу жил в станице Белореченская Краснодарского края (ул.Советская, д.81).



28 декабря 1940 года он поступил в Омскую авиационную школу пилотов, которую закончил в 1943-м с присвоением воинского звания младшего лейтенанта. После авиашколы направлен на должность летчика в резерв 9-го запасного авиаполка 8-й запасной авиабригады (г. Казань, Татарская АССР). После прохождения обучения боевому применению самолета Пе-2 был направлен 23 января 1944 года в распоряжение командующего 13-й воздушной армии Ленинградского фронта, где его назначают на должность летчика в состав 58-го БАП 276-й БАД.

Первый боевой вылет Новиков совершил 11 февраля 1944 года. К 10 июля 1944 года у него 29 боевых вылетов – тогда он был представлен командованием полка к ордену Красного Знамени.

В наградном материале, помимо описания других боевых вылетов, упоминается вылет 31 марта 1944 года: «...при выполнении боевого задания на разведку по принципу «охотника» был атакован ИА противника в количестве 3-х самолетов, в результате воздушного боя сбил истребителя противника и несмотря на то, что самолет получил повреждения, благополучно посадил его на свой аэродром».

Оставим в стороне неточности в наградном документе, немного приукрасившие боевой вылет: летчик и истребитель противника сбил, и свой самолет на аэродром посадил. В принципе, такое встречается часто, тем более награждать и так было за что: вылеты на Псковском и Выборгском направлениях, бомбоштурмовые удары по немецким войскам в Эстонии. И ведь каждый такой вылет не бывает простым: тут тебе и атаки истребителей, и обстрелы зениток. «...боевые задания выполнял при сильном противодействии ИА и ЗА противника...» – так говорится в наградном листе.

Приказом командующего войсками 13-й ВА от 17 июля 1944 года Николай Новиков награжден орденом Отечественной войны I степени.

А 29 января 1945 года его самолет не вернулся из боевого вылета на немецкий город-крепость Кенигсберг в Восточной Пруссии...

К описанию этого трагического дня мы еще вернемся в конце рассказа.

• Штурман младший лейтенант Василий Исаакович **БОЛДЫРЕВ** родился 25 января 1911 года в селе



Ямполь Изюмского уезда Харьковской губернии (в годы войны – Красно-Лиманский район Сталинской области Украинской ССР). В Красную Армию поступил 5 декабря 1936 года. В 1938 году окончил Киевскую школу летчиков-наблюдателей. Начало Великой Отечественной войны встретил в составе 226-го ближнебомбардировочного авиаполка Киевского Особого военного округа.

В это время полк дислоцировался на аэродромах Соломенка и Бузовая под Киевом и имел на вооружении самолеты Су-2.

С первых же дней войны полк начал действовать на направлениях Дубно, Ровно, Житомир и Киев. В августе 1941 года полк был выведен на переформирование, и в это время В.И. Болдырев был переведен в состав 892-го БАП (Киевский ОВО). Но полк полностью сформировать не удалось, и личный состав был выведен в тыл (Северо-Кавказский ВО). Здесь Болдырева переводят в штат переменного состава 18-го запасного авиаполка, а затем 9-го запасного авиаполка (оба входили в состав 8-й запасной авиабригады, г. Казань, Татарская АССР, Приволжский ВО). В январе 1944 года Василий Исаакович направлен в состав 58-го БАП 276-й БАД 13-й ВА.

21 июля 1944 года Болдырев награжден орденом Красной Звезды за совершенные 26 боевых вылетов.

В 1945 году воевал штурманом экипажа в составе 33-й отдельной авиаэскадрильи связи (1-я ВА), 1-й агитационной авиаэскадрильи (1-я ВА), которая выполняла задания политуправления 3-го Белорусского фронта. Войну В.И. Болдырев закончил в составе 406-го ночного бомбардировочного авиаполка (1-я ВА), в котором участвовал в штурме г. Кенигсберга.

После войны Василий Исаакович продолжил службу в строевых частях ВВС. Уволен из рядов ВС СССР 22 июня 1956 года в звании капитана. Награжден двумя орденами Красной Звезды (1944 г., 1954 г.), Отечественной войны II степени (1985 г.), медалями «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1945 г.), «За взятие Кенигсберга» (1945 г.), «За боевые заслуги» (1947 г.)



• Воздушный стрелок-радист Александр Николаевич ПЕТРИЕНКО, родился в 1924 году в селе Арысь Чимкентского уезда Сырдарьинской губернии (в годы войны – Арысский район Южно-Казахстанской области Казахской ССР, сейчас Туркестанская область Республики Казахстан). В 1942 году был призван в армию Арысским РВК. После окончания учебы в 65-й школе воздушных стрелков-радистов был направлен в штат 9-го запасного авиаполка (8-я ЗАБр, г. Казань ТАССР). С 15 марта 1944 года младший сержант А.Н. Петриенко на должности воздушного стрелка-радиста в составе 58-го БАП (276-я БАД 13-й ВА).

В сентябре 1944 года Александра Петриенко командование полка представляет к награждению орденом Красной Звезды. К этому времени воздушный стрелок-радист совершил 30 боевых вылетов, участвовал в двух воздушных боях. Но приказом командира дивизии от 2 октября 1944 года награжден медалью «За отвагу».

Жизненный путь Александра Николаевича Петриенко оборвался при выполнении боевого задания 29 января 1945-го над городом Кенигсбергом. В этом вылете экипаж Пе-2 был в составе: командир звена лейтенант Новиков Николай Степанович, штурман младший лейтенант Щукин Георгий Александрович. Их самолет был сбит над северо-западной частью Кенигсберга.

А завершить эту историю мы хотим фрагментом из книги «Штурман пикирующего бомбардировщика» ветерана 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка Владимира Тимофеевича Анисимова.

В первой книге «Крылья Татарстана» мы рассказывали о В.Т. Анисимове и о его творчестве.

Сейчас мы напомним, что Владимир Тимофеевич прибыл в 34-й гв. БАП (братский полк 58-го БАП, оба полка были в составе 276-й БАД) на должность штурмана самолета в январе 1944 года, после прохождения обучения боевого применения самолетов Пе-2 на базе 9-го запасного авиаполка в Казани. Его родина Татарстан. Также после увольнения из армии Владимир Тимофеевич долго жил и работал в Елабуге, где в годы войны находились его родители. Потом он переезжает в г. Гатчину Ленинградской области, где мы с ним познакомились и временами общались по интересующим меня вопросам истории полка и дивизии.

В 2006 году выходит его первая книга-воспоминания «Штурман пикирующего бомбардировщика». В 2009 году выходит вторая, доработанная книга под названием «Судьба пикирующего бомбардировщика»,

более документальная. Мы с коллегами, историками авиации Олегом Корытовым и Константином Чиркиным, помогали Владимиру Тимофеевичу в ее издании. К сожалению, книга вышла в свет уже после кончины автора.

Надо добавить, что летчик Николай Новиков и автор книг Владимир Анисимов в январе 1944 года были в одной команде, прибывшей из 9-го ЗАП в состав 276-й БАД на Ленинградский фронт.

И еще. Анисимов в своих книгах по каким-то причинам изменил фамилию Николая Новикова, назвав его Небесков. К сожалению, узнать у него причину такого перевоплощения уже невозможно. Мы в 2009 году, работая с воспоминаниями ветерана, видели данное несоответствие, но почему автор изменил фамилию, я уже не вспомню. Видимо, такая была авторская идея. Они ведь хорошо знали друг друга и дружили. Причем другие фамилии и имена летчиков, штурманов, воздушных стрелков и техников Владимир Тимофеевич не изменил.

В первых же строках книги Анисимов описывает Николая, когда они прибывают в Ленинград.

«...Коля – единственный в команде пилот. Нас, штурманов, он в шутку называет «голубой кровью», «интеллиге на одной ноге», сам же себя гордо величал командиром. Любимой присказкой Коли была – «черт лохматый», что служило предметом частого подтрунивания. Коля был добродушен, незлобив и в меру говорун. Мне он нравился...»

Прибыв в штаб дивизии, одна часть команды, куда попал Анисимов, была определена в 34-й гвардейский БАП, а Николай Новиков (Небесков) – в 58-й БАП. Но на протяжении всей книги встречаются описания событий из жизни Николая, причем и сугубо личные: его знакомство и долгая дружба с ленинградской Нонной Сухановой, рождение сына.



Щукин Г.А.



На месте вынужденной посадки самолета Пе-2



Владимир Котенков и Андрей Нудьга

Самое главное, на страницах книги описывается вылет экипажа Новикова 31 марта 1944 года.

«В этот день экипаж Николая Небескова сделал два боевых вылета. С утра в составе группы ребята «работали» по переднему краю немцев. Чувствовалось, что противнику достается от наших: зенитный огонь был неплотным, истребителей в воздухе не попадалось. Полет показался нетрудным, похожим на учебный.

Команда на второй вылет поступила под вечер.

– По данным разведки, на станции Петсери находится эшелон с боеприпасами. Приказываю вашему экипажу уничтожить эшелон, – Жуков обвел глазами стоящих перед ним Селина и Небескова. – Высоту бомбометания определяйте по обстановке, предварительно держите 1800 метров. Маскируетесь облачностью. Полетите без прикрытия. Будьте готовы к встрече с истребителями немцев, Селин – ведущий...

До цели пара долетела незамеченной истребителями противника и, пробивая завесу зенитного огня, стала на боевой курс. Самолет Небескова резко качнуло. Летчик понял, что произошло прямое попадание снаряда с вытекающими отсюда тяжелыми последствиями. Но машина не потеряла управления и продолжает полет. Снова качнуло, но легче – это штурман сбросил бомбы на цель.

Зенитный огонь прекратился так же внезапно, как и начался.

– Домой, Коля! – прокричал в наушники штурман. – Накрыли этот чертов эшелон, вечная ему память!

– Идём... – летчик не успел договорить фразу, увидев, что самолет ведущего вспыхнул и стремительно понёсся вниз.

– Командир, нас атакуют «мессера», – взволнованным голосом доложил радист, вклинившись в разговор летчика со штурманом.

– Вижу! – крикнул Николай и резко развернул самолет. Держитесь, ребята, отгоните их!

Но пулеметы Болдырева и Петренко (верно Петриенко. – Авт.) уже выплевывали длинные трассы разноцветных пуль.

«Один против трех», – мелькнуло в голове. И в это время тот «мессершмит», что заходил к ним в хвост, внезапно задымился и стал падать.

«Пронесло?! – Небесков резко бросил самолет в пике. Мелькнуло: выдержит ли подбитая машина увеличенную в несколько раз нагрузку? Только у самой земли они вдвоем со штурманом впились руками в штурвал, сумели выйти из пикирования. Маневр удался, «мессера» потеряли их из вида.

На малой высоте пересекли Чудское озеро – слава Богу, своя территория. По поверхности озера потекли сумерки, вселяя надежду, что атак истребителей больше не последует. Но появилась другая опасность: застучал и остановился правый мотор, стал давать перебои левый.

– Будем садиться на фюзеляж! – подал команду летчик. – Вася, обхвати меня покрепче и сам держись. Саша, будь осторожней!

Небесков выбрал для приземления поляну у мелко-го леса. Самолет по инерции проскользнул по снегу несколько метров и остановился.

В полк экипаж вернулся через четыре дня усталыми, но невредимыми...

Как говорилось выше, Анисимов хорошо знал Николая Новикова. Но также можно понять, что автор был хорошо знаком и с членами экипажа своего друга: Болдыревым и Петриенко. На страницах книги часто можно встретить упоминания и о них. Ведь оба полка, 34-й и 58-й, входили в одну дивизию, часто базировались на одних и тех же аэродромах. Хотя встречи были редки. «...да и Николая никогда больше не видел, хотя во время случайных встреч с его однополчанами справлялся о нем и передавал приветы...» – пишет В.А. Анисимов.

В июне 1944 года в жизни автора книги Владимира Тимофеевича Анисимова происходит страшное. В одном из вылетов их самолет был сбит, экипажу пришлось выбраться с парашютами над территорией противника. После приземления и скитаний по немецким тылам Анисимов попал в плен, в котором пробыл до октября 1944 года. Пройдя спецпроверку, был направлен в родной полк, куда прибыл 21 января 1945 года. В это



время полк базировался в районе Каунаса. На соседнем аэродроме базировался полк, где служил его друг Новиков (Небесков). А 29 января 1945 года Анисимов вылетел на боевое задание после полугодового перерыва. В тот день 34-й гв. БАП бомбил окраину города Кенигсберга – Кведнау. На Кенигсберг работали и экипажи 58-го БАП.

«Зенитки залаяли сразу, словно собаки, сорвавшиеся с цепи. Небо мгновенно потемнело от разрывов снарядов. Мохнатые шапки разрывов появлялись то справа, то слева, словно специально создавали коридор, чтобы в конце его захлопнуть тройку самолетов в железный капкан.

«Маневр!» – скомандовал Небесков и, повинаясь непостижимому властному чувству, рванул штурвал на себя. Самолет резко взмыл вверх, вслед за ним ринулись ведомые. Зенитки быстро изменили прицел, опять поймали звено в поле огня. «Хрен вам, черти лохматые! Маневр!». В этот раз он резко толкнул штурвал от себя, чуть не до приборной доски, «свалив» «пешку» в пике.

– Жора, где главная цель? Лови в прицел!

– Есть! Атакуем, – скомандовал Щукин ведомым и нажал кнопку бомбосбрасывателя.

Сильный толчок на мгновение словно остановил самолет, сразу плеснуло в лицо обжигающие пламя. Небесков в горячах не почувствовал ни его коварства, ни боли от удара зубами о приборную доску, не приметил сползшего на пол штурмана, у которого из рта тонкой струйкой стекала кровь. Он видел только огненную завесу, застилающую фонарь кабины, и проглядывающую сквозь неё чавкающую свиную морду. «Что за наваждение? Чур!» Словно издали, из-за тысяч миль, он поймал в наушниках едва различимый голос ведомого: «Коля, возвращайся!» – «Поздно», – пытается ответить Николай, но заполнившие рот кровь и крошево зубов мешают это сделать. Возвращаться или покинуть самолет бессмысленно, шансов на спасение никаких. Николай понимал это. Яростная злость вскипела в нём с необычайной силой. «...и что положено кому... – про-

мелькнуло в голове. – Мне положено, мне... А как же жизнь? Нонна? ... Мне положено...».

Вот уже близко пушки, которые продолжают в него стрелять. Сквозь развевающееся пламя он их видит и сейчас уничтожит!

Не знал летчик Николай Небесков, что поднимал в воздух свой самолет последний раз, что уготована ему героическая смерть в огненной пучине в бою за город Кенигсберг. И никогда не узнает он, что в ту самую минуту, когда его душа умчится в заоблачные дали, в далеком Ленинграде заявит о своем появлении на свет Божий новый гражданин Советского Союза, плоть от плоти, кровь от крови его, Николай Степановича Небескова, сын...»

Так описал гибель своего друга Николая Новикова Владимир Тимофеевич Анисимов. Понятно, что описание художественное, к тому же написано спустя 60 лет после пережитого.

Но на самом деле правда войны была еще страшнее. Вот выдержки архивных документов. Из акта расследования летной боевой потери самолета Пе-2 № 5/305: «29 января 1945 года экипаж младшего лейтенанта Новикова, взлетев, не пристроившись к группе эскадрильи, пошел на цель самостоятельно, не пристроившись даже к другим группам. Над целью в 15.23 на высоте 1500 метров к самолету Новикова пристроился командир звена этой же эскадрильи лейтенант Сороков и продолжая полет, прижимаемые низкой облачностью пара, ведомая Новиковым снизилась до 200-250 метров. Попад в дым пожаров г. Кенигсберга Сороков потерял Новикова уйдя резко вверх, пробив облачность и возвратился на свой аэродром с бомбами.

Заключение командования: предположительно сбит ЗА противника. Бомбардировал в составе 6 самолетов город Кенигсберг. Причина не установлена.

Так завершился жизненный путь летчика Николая Новикова и воздушного стрелка Александра Петриенко, членов экипажа бомбардировщика Пе-2, обнаруженного поисковиками в болоте под городом Гдовом Псковской области.



Участники поисковой экспедиции. г.Гдов, 2020

Список самолетов Пе-2, фрагменты которых использованы в проекте «Крылья Татарстана» и список членов экипажей данных самолетов

1. Самолет Пе-2 из состава 1-й авиаэскадрильи ВВС Красной Армии по перегонке самолетов Пе-2 при заводе № 22 (г. Казань). Разбился в катастрофе при выполнении приемо-сдаточного полета 25 мая 1942 года. Экипаж: летчик-испытатель 22-го завода майор Битюцкий Григорий Прохорович (выпрыгнул с парашютом, жив); штурман, военный представитель на заводе № 22 военинженер 3-го ранга Косолапов Иван Михайлович (выпрыгнул с парашютом, жив); воздушный стрелок-радист младший сержант Ляпин Михаил Иванович (погиб). Место падения обнаружено в 2013 году в районе с. Пиголи Лаишевского района Республики Татарстан.
2. Самолет Пе-2 из состава 603-го бомбардировочного авиаполка. Разбился в катастрофе при выполнении учебно-боевого вылета 22 июля 1942 года. Экипаж: летчик сержант Адамов Евгений Петрович (погиб); штурман старший сержант Печников Алексей Васильевич (погиб); воздушный стрелок-радист старший сержант Пронин Борис Петрович (погиб). Место падения обнаружено в 2014 году в районе д. Кошаково Пестречинского района Республики Татарстан.
3. Самолет Пе-2 из состава 321-го бомбардировочного авиаполка 77-й САД Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 12 октября 1941 года. Экипаж: летчик сержант Евграфов Николай Кириллович (выпрыгнул с парашютом, жив), штурман младший сержант Авоянц Вазген Александрович (погиб), воздушный стрелок-радист младший сержант Комлев Дмитрий Иванович (погиб). Место падения обнаружено в 2010 году в районе д. Бородухино Малоярославецкого района Калужской области.
4. Самолет Пе-2 из состава ВВС Западного фронта. Погиб при выполнении боевого задания в конце 1941 года. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 2016 году в районе д. Макеиха Рузского района Московской области.
5. Самолет Пе-2 из состава 260-го бомбардировочного авиаполка 6-й САД ВВС Северо-Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 21 августа 1941 года. Экипаж: летчик старший лейтенант Ахалашвили Николай Григорьевич (погиб), штурман старший лейтенант Троценко Тихон Никифорович (погиб), воздушный стрелок-радист старший сержант Божков Степан Сергеевич (погиб). Место падения обнаружено в 2016 году в районе урочища Пустыня Демянского района Новгородской области.
6. Самолет Пе-2 из состава 514-го бомбардировочного авиаполка ВВС Северо-Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 5 июня 1942 года. Экипаж: летчик лейтенант Козлов Григорий Филиппович (выпрыгнул с парашютом, жив. 27 июня 1945 года присвоено звание Героя Советского Союза); штурман Кобка Григорий Прокофьевич (выпрыгнул с парашютом, попал в плен, вернулся, жив); воздушный стрелок-радист младший сержант Ястребов Николай Васильевич (погиб). Место падения обнаружено в 2016 году в районе урочища Пустыня Демянского района Новгородской области.
7. Самолет Пе-2 из состава 608-го бомбардировочного авиаполка 7-й ВА Карельского фронта. Не вернулся с боевого задания 12 августа 1942 года. Экипаж: летчик лейтенант Егоров Алексей Николаевич (погиб), штурман лейтенант Трифонов Михаил Мартынович (погиб), воздушный стрелок-радист старший сержант Елисеенков Яков Андреевич (погиб). Место падения обнаружено в 2010 году в районе озера Кольгмасъяур, Печенгский район Мурманской области.
8. Самолет Пе-2 из состава ВВС Западного фронта. Погиб при выполнении боевого задания в конце 1941 года. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 2015 году в районе станции Фруктовая Луховицкого района Московской области.
9. Самолет Пе-2 из состава 136-го бомбардировочного авиаполка 46-й САД ВВС Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 6 ноября 1941 года, сев на вынужденную посадку, подбитый истребителями противника. Экипаж: командир авиаэскадрильи старший лейтенант Кустов Виктор Васильевич (жив, погиб позже – 30 ноября 1941 года), штурман АЭ лейтенант Солдатенко Василий Трифонович (погиб), данные воздушного стрелка-радиста самолета не установлены (нет в архивных документах, выпрыгнул с парашютом, жив). Место падения обнаружено в 2016 году в районе д. Ожогино Солнечногорского района Московской области.
10. Самолет Пе-2 из состава 72-го отдельного разведывательного авиаполка 6-й ВА Северо-Западного фронта. Разбился при катастрофе при выполнении боевого задания 28 августа 1943 года. Экипаж: командир полка подполковник Завражнов Иван Дмитриевич (погиб, посмертно 28 сентября 1943 года присвоено звание Героя Советского Союза), штурман полка майор Симончук Дмитрий Илларионович (погиб), воздушный стрелок-радист начальник связи авиаэскадрильи младший лейтенант Рождественский Георгий Илларионович (выпрыгнул с парашютом, жив). Место падения обнаружено в 2018 году на болоте Сучан Парфинского района Новгородской области.
11. Самолет Пе-2 из состава 202-го бомбардировочного авиаполка 263-й БАД 1-го БАК 3-й ВА Калининского фронта. Не вернулся с боевого задания 18 января 1943 года. Экипаж: летчик старший сержант Созинов Аркадий Петрович (погиб), штурман лейтенант Шаповалов Трофим Маркович (погиб), воздушный стрелок-радист сержант Калиниченко Виктор Кондратьевич (выпрыгнул с парашютом, жив). Место падения обнаружено в 2009 году в районе д. Сеньково Невельского района Псковской области.
12. Самолет Пе-2 из состава 204-й бомбардировочной авиадивизии 1-й ВА Западного фронта. Не вернулся с боевого задания в конце 1942 – начале 1943 года. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 2015 году в районе села Огорь Жиздринского района Калужской области.
13. Самолет Пе-2 из состава 13-й воздушной армии Ленинградского фронта (предположительно 13-й ОРАП).



Не вернулся с боевого задания в 1944 году. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 2018 году на болоте Пятницкий мох, Кингисеппский район Ленинградской области.

14. Самолет Пе-2 из состава 140-го бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА Ленинградского фронта. Подбитым совершил вынужденную посадку 9 марта 1944 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Катунев Алексей Степанович (жив), штурман младший лейтенант Емец Михаил Алексеевич (жив), воздушный стрелок-радист младший сержант Неведов Сергей Георгиевич (жив). Экипаж в этом же составе погиб позже – 16 августа 1944 года. Место падения обнаружено в 2002 году на болоте Пятницкий мох, Кингисеппский район Ленинградской области.
15. Самолет Пе-2 из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА Ленинградского фронта. Не вернулся с боевого задания 15 февраля 1944 года. Экипаж: летчик гвардии младший лейтенант Грищенко Иван Игнатьевич (жив, погиб позже – 4 апреля 1944 года), штурман звена гвардии лейтенант Степанов Михаил Петрович (погиб), воздушный стрелок-радист гвардии старшина Курьянов Александр Евстафьевич (погиб). Место падения обнаружено в 2003 году в районе д. Калливере Кингисеппского района Ленинградской области.
16. Самолет Пе-2 из состава 125-го бомбардировочного авиаполка 2-й САД ВВС Ленинградского фронта. Не вернулся с боевого задания 23 сентября 1941 года. Экипаж: летчик лейтенант Лобач Петр Кузьмич (выпрыгнул с парашютом, жив), штурман младший лейтенант Гнутенко Константин Федорович (погиб), воздушный стрелок-радист младший сержант Костылев Митрофан Ефимович (погиб). Место падения обнаружено в 2015 году в районе д. Кобона Кировского района Ленинградской области.
17. Самолет Пе-2 из состава 3-й ВА Калининского фронта. Не вернулся с боевого задания в 1943 году. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 2018 году в районе урочища Кривцы Гагаринского района Смоленской области.
18. Самолет Пе-2 из состава 29-го бомбардировочного авиаполка ОМАГ ВВС СФ. Погиб при выполнении учебно-боевого задания 14 августа 1942 года. Экипаж: командир АЭ капитан Щербинин Георгий Павлович (погиб), штурман АЭ старший лейтенант Зильберг Исаак (Игорь) Александрович (погиб), воздушный стрелок-радист, начальник связи АЭ младший лейтенант Пластинин Леонид Кириллович (погиб). Место падения обнаружено в 2018 году на дне озера Среднее Ваенгское, ЗАТО г. Североморск Мурманской области.
19. Самолет Пе-3 из состава 95-го истребительного авиаполка ВВС СФ. Погиб во время учебно-тренировочного полета 5 декабря 1944 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Вартанов Юрий Леонидович (погиб), штурман младший лейтенант Левданский Михаил Николаевич (погиб). Место падения самолета обнаружено в 2017 году в районе озера Кривое, ЗАТО г. Североморск Мурманской области.
20. Самолет Пе-2 из состава 39-го бомбардировочного авиаполка 10-й САД ВВС Западного фронта. В 1941 году был захвачен немцами разбитым на аэродроме полка в г. Пинске (Республика Беларусь). В октябре 1941 года выкуплен финнами и восстановлен. Использовался финскими ВВС как самолет-разведчик в составе 48-й авиаэскадрильи. Сбит советскими зенитчиками 10 февраля 1943 года. Финский экипаж установлен (летчик погиб, штурман умер в госпитале, стрелок выжил). Место падения обнаружено в 2018 году в районе реки Онда, Сегежский район Республики Карелия.
21. Самолет Пе-2 из состава 2-го авиаполка дальней разведки ГК РККА. Не вернулся с боевого задания 12 октября 1941 года. Экипаж: командир звена младший лейтенант Бердник Павел Александрович (погиб), штурман звена старший лейтенант Пухальский Павел Васильевич (погиб), воздушный стрелок-радист сержант Комаров Валентин Иванович (погиб). Место падения обнаружено в 2017 году в районе д. Ильинское Малоярославецкого района Калужской области.
22. Самолет Пе-2 из состава 602-го бомбардировочного авиаполка 12-й БАД ВВС Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 5 ноября 1941 года. Экипаж: летчик лейтенант Краснощеков Николай Никанорович (погиб), штурман младший лейтенант Широков Степан Алексеевич (погиб), воздушный стрелок-радист сержант Волотов Дмитрий Никифорович (жив, погиб позже – 16 января 1942 года). Место падения обнаружено в 2006 году в районе д. Сохинки Чеховского района Московской области.
23. Самолет Пе-2 из состава 119-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи 7-й ВА Карельского фронта. Погиб в катастрофе 3 сентября 1944 года. Экипаж: летчик лейтенант Долматов Петр Федорович (погиб), штурман звена старший лейтенант Виноградов Евгений Александрович (погиб), воздушный стрелок-радист старший сержант Казаков Семен Николаевич (умер после катастрофы – 11 сентября 1944 года), механик авиационный старший сержант Суворов Даниил Дмитриевич (жив). Место падения обнаружено в 2018 году в районе станции Боярская Лоухского района Республики Карелия. Выяснилось, что на этом самолете летал Герой Советского Союза, командир звена лейтенант Анохин Алексей Васильевич, но в момент гибели самолета он находился в отпуске.
24. Самолет Пе-2 из состава 108-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи 7-й ВА Карельского фронта. Не вернулся с боевого задания 23 июля 1944 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Бачин Борис Васильевич (погиб), штурман лейтенант Бритов Иван Никонорович (погиб), воздушный стрелок-радист младший сержант Яковлев Василий Гаврилович (выпрыгнул с парашютом, жив). Место падения обнаружено в 2015 году в районе урочища Леметти Суоярвского района Республики Карелия.
25. Самолет Пе-2 из состава 46-го бомбардировочного авиаполка 263-й БАД 1-го БАК. Разбился при выполнении боевого задания при столкновении с другим самолетом 11 февраля 1943 года. Экипаж: командир звена младший лейтенант Филимошин Иван Георгиевич (погиб), штурман звена старший лейтенант Третьяков Владимир Дмитриевич (погиб), воздушный стрелок-радист сержант Гладков Борис Ефимович (выпрыгнул с парашютом, жив). Место падения обнаружено в 2015 году в районе урочища Леметти Суоярвского района Республики Карелия.

- ружено в 2004 году в районе урочища Кородыня Тосненского района Ленинградской области.
26. Самолет Пе-2 из состава 35-го бомбардировочного авиаполка 1-й УАГ 14-й ВА Волховского фронта. Не вернулся с боевого задания 8 мая 1942 года. Экипаж: летчик батальонный комиссар Долгобаев Николай Александрович (выпрыгнул с парашютом, вернулся в полк), штурман лейтенант Станкевич Николай Григорьевич (выпрыгнул с парашютом, погиб), воздушный стрелок-радист старший сержант Лопатин Павел Андрианович (выпрыгнул с парашютом, попал в плен, вернулся). Место падения обнаружено в 1991 году в районе 21-го квартала Любанского лесничества, Тосненский район Ленинградской области.
 27. Самолет Пе-2 из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА Ленинградского фронта. Не вернулся с боевого задания 24 января 1944 года. Экипаж: летчик старший гвардии лейтенант Андреев Григорий Лаврентьевич (погиб), штурман гвардии младший лейтенант Успенский Василий Евменович (погиб), воздушный стрелок-радист гвардии сержант Семкин Николай Степанович (погиб). Место падения обнаружено в 2015 году в районе д. Парицы Гатчинского района Ленинградской области.
 28. Самолет Пе-2 из состава 11-го отдельного разведывательного авиаполка 3-й ВА Калининского фронта. Не вернулся с боевого задания 26 августа 1942 года. Экипаж: летчик лейтенант Демидов Николай Владимович (выпрыгнул с парашютом, жив), штурман младший лейтенант Хромов Николай Семенович (выпрыгнул с парашютом, жив), воздушный стрелок-радист старший сержант Серегин Василий Парфильевич (погиб). Место падения обнаружено в 2018 году в районе д. Алексино Зубцовского района Тверской области.
 29. Самолет Пе-2 из состава 116-й отдельной армейской авиационной разведывательной эскадрильи ВВС Волховского фронта. Не вернулся с боевого задания 8 января 1942 года. Экипаж: летчик лейтенант Лихачев Леонид Васильевич (погиб), штурман старший лейтенант Кузнецов Степан Петрович (погиб), воздушный стрелок-радист старший сержант Дианов Анатолий Николаевич (погиб). Место падения обнаружено в 1992 году в районе станции Радофинниково Тосненского района Ленинградской области.
 30. Самолет Пе-2 из состава 608-го ближнебомбардировочного авиаполка 7-й ВА Карельского фронта. Подбитым совершил вынужденную посадку 13 июня 1942 года. Экипаж: летчик лейтенант Корниенко Иван Трофимович (жив, погиб позже – 7 марта 1943 года), штурман сержант Антонов Алексей Михайлович (жив), воздушный стрелок-радист младший сержант Адаменко Александр Александрович (жив). Место падения обнаружено в 2018 году в районе озера Пляйве, Кольский район Мурманской области.
 31. Самолет Пе-2 из состава 527-го бомбардировочного авиаполка 211-й БАД 3-й ВА Калининского фронта. Не вернулся с боевого задания 21 августа 1942 года. Экипаж: летчик старший сержант Томко Николай Дорофеевич (погиб), штурман старший сержант Лентюгов Николай Кузьмич (погиб), воздушный стрелок-радист младший сержант Скорпнев Петр Григорьевич (погиб). Место падения обнаружено в 2019 году в районе п. Победа Ржевского района Тверской области.
 32. Самолет Пе-2 из состава 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 280-й САД 14-й ВА. Не вернулся с боевого задания 23 октября 1942 года. Экипаж: летчик гвардии капитан Хижняк Владимир Николаевич (выпрыгнул с парашютом, попал в плен, расстрелян немцами 7 апреля 1944 года), штурман гвардии старший лейтенант Подуто Федор Андреевич (погиб), воздушный стрелок-радист гвардии старший сержант Касьян Борис Александрович (выпрыгнул с парашютом, жив). Место падения обнаружено в 1967 году в районе станции Радофинниково Тосненского района Ленинградской области.
 33. Самолет Пе-2 из состава 793-го бомбардировочного авиаполка 211-й БАД 3-й ВА Калининского фронта. Экипаж: командир АЭ старший лейтенант Колесников Иван Павлович (выпрыгнул с парашютом, жив), штурман АЭ майор Коровин Сергей Федорович (погиб), воздушный стрелок-радист сержант Дрокинов Иван Петрович (выпрыгнул с парашютом, жив, погиб позже – 30 мая 1943 года). Место падения обнаружено в 2016 году в районе д. Фролово Зубцовского района Тверской области.
 34. Самолет Пе-2 из состава 11-го отдельного разведывательного авиаполка 3-й ВА Калининского фронта. Не вернулся с боевого задания 25 августа 1942 года. Экипаж: летчик сержант Алмакаев Николай Платонович (погиб), штурман звена младший лейтенант Рыбак Владимир Кузьмич (погиб), воздушный стрелок-радист старший сержант Маслов Егор Васильевич (погиб). Место падения обнаружено в 2019 году в районе д. Бели Старицкого района Тверской области.
 35. Самолет Пе-2 из состава ВВС Западного фронта. Погиб в период конца 1941 – начала 1942 года. Экипаж не установлен. Место падения обнаружено в 2019 году на границе Смоленской и Калужской областей, в районе села Климов Завод.
 36. Самолет Пе-2 из состава 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 257-й САД 7-й ВА Карельского фронта. Не вернулся с боевого задания 5 июля 1942 года. Экипаж: летчик гвардии младший лейтенант Перцев Николай Федорович (попал в плен, освобожден, жив), штурман гвардии младший лейтенант Салтыков Георгий Яковлевич (погиб), воздушный стрелок радист гвардии старшина Герасименко Василий Яковлевич (попал в плен, освобожден, жив). Место падения обнаружено в 2020 году в районе поселка Ильинского Олонечского района Республики Карелия.
 37. Самолет Пе-2 из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА Ленинградского фронта. Не вернулся с боевого задания 30 сентября 1943 года. Экипаж: командир АЭ гвардии майор Гречишкин Василий Николаевич (погиб, посмертно 4 февраля 1944 года присвоено звание Героя Советского Союза), штурман АЭ гвардии капитан Перегудов Алексей Иванович (погиб, посмертно 4 февраля 1944 года присвоено звание Героя Советского Союза), воздушный стрелок-радист гвардии старшина Марченко Иван Федорович (выпрыгнул с парашютом, попал в плен, освобожден, жив). Место падения обнаружено в



- 2020 году в районе д. Павкуля Ломоносовского района Ленинградской области.
38. Самолет Пе-2 из состава 40-го бомбардировочного авиаполка ВВС Черноморского флота. Не вернулся с боевого задания 25 сентября 1942 года. Экипаж: командир звена капитан Ключев Владимир Андреевич (погиб), штурман звена старший лейтенант Яковлев Анатолий Александрович (погиб), воздушный стрелок-радист старшина Рыбальченко Николай Иванович (погиб). Место падения обнаружено в 2019 году на дне Черного моря, на траверзе города Анапы Краснодарского края.
39. Самолет Пе-2 из состава 240-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи ВВС Северо-Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 28 декабря 1941 года. Экипаж: летчик лейтенант Рогозин Сергей Александрович (погиб), штурман лейтенант Темченко Семен Яковлевич (погиб), воздушный стрелок-радист младший сержант Никифоров Гавриил Иванович (погиб). Место падения обнаружено в 2020 году в районе г. Кириши Ленинградской области.
40. Самолет Пе-2 из состава 58-го Краснознаменного скоростного бомбардировочного авиаполка 2-й САД ВВС Ленинградского фронта. Подбитым совершил вынужденную посадку 20 августа 1941 года. Экипаж: командир звена старший лейтенант Спиридонов Виктор Дмитриевич (жив, погиб позже – 24 июля 1943 года), штурман лейтенант Любченко Даниил Спиридонович (жив, погиб позже – 19 июня 1944 года), воздушный стрелок-радист старшина Чагодин Василий Ильич (жив, погиб позже – 22 апреля 1945 года). Место падения обнаружено в 1992 году на болоте Соколий Мох, Киришский район Ленинградской области.
41. Самолет Пе-2 из состава 225-го ближнебомбардировочного авиаполка 3-й РАГ ВВС Ленинградского фронта. Не вернулся с боевого задания 19 сентября 1941 года. Экипаж: летчик лейтенант Быстров Владимир Степанович (погиб), штурман лейтенант Антонов Алексей Алексеевич (погиб), воздушный стрелок-радист младший сержант Морозов Николай Алексеевич (выпрыгнул с парашютом, жив, погиб позже – 26 февраля 1942 года). Место падения обнаружено в 2007 году на болоте Соколий Мох, Киришский район Ленинградской области.
42. Самолет Пе-2 из состава 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 280-й БАД 14-й ВА Волховского фронта. Не вернулся с боевого задания. Экипаж: командир АЭ гвардии майор Трубицын Иван Иосифович (погиб), штурман АЭ гвардии капитан Смирнов Николай Федорович (погиб), воздушный стрелок-радист начальник связи эскадрильи гвардии младший лейтенант Корнев Иван Никитович (выпрыгнул с парашютом, жив). Место падения обнаружено в 2002 году на болоте Ширицкий Мох, Киришский район Ленинградской области.
43. Самолет Пе-2 из состава 80-го ближнебомбардировочного авиаполка 7-й ВА Карельского фронта. Подбитым сел на вынужденную посадку 10 марта 1943 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Булдаков Казимир Антонович (жив), штурман лейтенант Ивченко Константин Родионович (жив), воздушный стрелок-радист старший сержант Малюченко Иван Сафронович (жив). Место падения обнаружено в 2020 году в озере Сенном, Кандалакшский район Мурманской области.
44. Самолет Пе-2 из состава 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ. Не вернулся с боевого задания 9 сентября 1943 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Казаков Михаил Константинович (погиб), штурман младший лейтенант Ткаченко Михаил Егорович (погиб), воздушный стрелок-радист сержант Тыщук Арсений Федорович (погиб). Место падения обнаружено в 2016 году на острове Тюттерс в Финском заливе, Ленинградская область.
45. Самолет Пе-2 из состава 4-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 280-я БАД 14-й ВА Волховского фронта. Не вернулся с боевого задания 26 марта 1943 года. Экипаж: летчик гвардии лейтенант Якивец Петр Григорьевич (погиб), штурман гвардии старший лейтенант Онуфриенко Федор Фомич (выпрыгнул с парашютом, жив), воздушный стрелок-радист гвардии старший сержант Калашников Григорий Дмитриевич (выпрыгнул с парашютом, жив, погиб позже – 20 июля 1944 года). Место падения обнаружено в 2020 году в районе Шамшевой дороги, Тихвинский район Ленинградской области.
46. Самолет Пе-2 из состава 58-го Краснознаменного бомбардировочного авиаполка 276-я БАД 13-й ВА Ленинградского фронта. Подбитым сел на вынужденную посадку 31 марта 1944 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Новиков Николай Степанович (жив, погиб позже – 29 апреля 1945 года), штурман младший лейтенант Болдырев Василий Исаакович (жив), воздушный стрелок-радист младший сержант Петриенко Александр Николаевич (жив, погиб позже – 29 апреля 1945 года). Место падения обнаружено в 2020 году в районе села Ям Гдовского района Псковской области.
47. Самолет Пе-2 из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА Ленинградского фронта. Не вернулся с боевого задания 26 марта 1944 года. Экипаж: летчик гвардии сержант Смирнов Алексей Алексеевич (выпрыгнул с парашютом, жив), штурман гвардии младший лейтенант Крылов Анатолий Михайлович (погиб), воздушный стрелок-радист гвардии старшина Капустин Анатолий Иванович (погиб). Место падения обнаружено в 2006 году в районе урочища Варваровщина Гдовского района Псковской области.
48. Самолет Пе-2 из состава 778-го бомбардировочного авиаполка 284-й БАД 15-й ВА. Не вернулся с боевого задания 17 июля 1942 года. Экипаж: летчик старшина Смыков Петр Петрович (выпрыгнул с парашютом, жив), штурман младший лейтенант Старостин Виктор Иванович (выпрыгнул с парашютом, попал в плен, освобожден, жив), воздушный стрелок-радист старший сержант Полуянов Николай Михайлович (погиб). Место падения обнаружено в 2014 году в районе с. Лебяжье Рамонского района Воронежской области.
49. Самолет Пе-2 из состава 32-го бомбардировочного авиаполка 284-й БАД 15-й ВА. Не вернулся с боевого задания 31 июля 1942 года. Экипаж: летчик старшина Косымалиев Турдукоджо (погиб), штурман лейтенант Сизов Алексей Иосифович (погиб), воздушный

- стрелок-радист сержант Пискарев Иван Иванович (погиб). Место падения обнаружено в 2014 году в районе с. Лебяжье Рамонского района Воронежской области.
50. Самолет Пе-2 из состава 50-го бомбардировочного авиаполка. Не вернулся с боевого задания в 1942 году. Имена членов экипажа пока не установлены. Место падения обнаружено в 2017 году в районе базы отдыха «Лесная сказка», Рамонский район Воронежской области.
 51. Самолет Пе-2 из состава ВВС Западного фронта. Погиб в период конца 1941 – начала 1942 года. Имена членов экипажа пока не установлены. Место падения обнаружено в 2014 году в районе д. Чаусово Жуковского района Калужской области.
 52. Самолет Пе-2 из состава ВВС Ленинградского фронта. Подбитым сел на вынужденную посадку в период конца 1941 – начала 1942 года. Имена членов экипажа пока не установлены. Место падения обнаружено в 2000 году в районе д. Захожа Тихвинского района Ленинградской области.
 53. Самолет Пе-2 из состава ВВС Ленинградского фронта. Подбитым сел на вынужденную посадку в период конца 1941 – начала 1942 года. Имена членов экипажа пока не установлены. Место падения обнаружено в 2000 году в районе д. Стремление Кингисеппского района Ленинградской области.
 54. Самолет Пе-2 из состава 118-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи 7-й ВА Карельского фронта. Не вернулся с боевого задания 3 сентября 1944 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Демин Алексей Кузьмич (выпрыгнул с парашютом, попал в плен, освобожден, жив), штурман сержант Филиппов Михаил Иванович (погиб), воздушный стрелок-радист младший сержант Кожушко Григорий Терентьевич (погиб). Место падения обнаружено в 2020 году в районе п. Титовка Печенгского района Мурманской области.
 55. Самолет Пе-2 из состава 80-го бомбардировочного авиаполка 7-й ВА Карельского фронта. Не вернулся с боевого задания 13 марта 1943 года. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 2020 году в районе п. Титовка Печенгского района Мурманской области.
 56. Самолет Пе-2 из состава 34-го бомбардировочного авиаполка 301-й БАП 16-й ВА. Не вернулся с боевого задания 17 июля 1943 года. Экипаж: командир АЭ капитан Глазунов Зелих Ильич (выпрыгнул с парашютом, жив, погиб позже – 24 июля 1943 года), штурман АЭ старший лейтенант Журбаев Константин Дмитриевич (погиб), воздушный стрелок-радист старший сержант Шестеркин Василий Николаевич (погиб). Место падения обнаружено в 2020 году на берегу реки Снова у села Дружевец, на границе Глазуновского и Поньковского районов Курской области.
 57. Самолет Пе-2 из состава 119-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи 7-й ВА Карельского фронта. Погиб при катастрофе 15 октября 1944 года. Экипаж: летчик лейтенант Бережнов Иван Самойлович, штурман младший лейтенант Матюхин Владимир Егорович, воздушный стрелок-радист старший сержант Аисов Загар (Занир) Зилатович, техник звена старший техник-лейтенант Климов Виктор Александрович. Место падения обнаружено в 2021 году в районе п. Чупа Лоухского района Республики Карелия.
 58. Самолет Пе-3 из состава 95-го авиаполка ВВС СФ. Погиб при перелете 8 мая 1943 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Свириденко Иван Ермолаевич; штурман младший лейтенант Лудцев Степан Федорович; механик по радио старший техник-лейтенант Бойцов Иван Николаевич; авиамеханик старший техник-лейтенант Грудин Василий Александрович. Место падения обнаружено в 2021 году в районе села Варзуга Терского района Мурманской области.
 59. Самолет Пе-2 из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 13-й ВА Ленинградского фронта. Погиб при катастрофе 28 июля 1943 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Скопцов Иван Павлович, штурман младший лейтенант Данилов Анатолий Романович, воздушный стрелок-радист красноармеец Теплов Николай Николаевич, техник старшина Попов Иван Георгиевич. Место падения обнаружено в 2012 году в районе станции Тешемля Бабаевского района Вологодской области.
 60. Самолет Пе-2 из состава 30-го бомбардировочного авиаполка 204-й БАП 1-й ВА Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 23 февраля 1943 года. Экипаж: летчик старшина Нескормный Иван Иванович, штурман старший сержант Кондрашов Дмитрий Зотович, воздушный стрелок-радист старшина Новиков Николай Семенович. Место падения обнаружено в 2019 году в районе г. Жиздра Калужской области.
 61. Самолет Пе-2 из состава 10-го отдельного разведывательного авиаполка 1-й ВА Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 3 июня 1943 года. Экипаж: командир звена капитан Зубков Василий Иванович, штурман звена капитан Русаков Иван Андреевич, воздушный стрелок-радист старший сержант Шалашов Василий Яковлевич. Место падения обнаружено в 2019 году в районе г. Жиздра Калужская область.
 62. Самолет Пе-2 из состава 514-го бомбардировочного авиаполка 6-й САД ВВС Северо-Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 13 января 1942 года. Экипаж: командир звена лейтенант Чернышев Петр Владимирович, штурман полка старший лейтенант Федотов Николай Константинович, воздушный стрелок-радист сержант Тельнов Василий Тимофеевич. Место падения обнаружено в 2012 году в районе Лютицкого болота, Демянский район Новгородской области.
 63. Самолет Пе-2 из состава 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ. Не вернулся с боевого задания 21 мая 1943 года. Экипаж: командир звена старший сержант Чубинидзе Александр Иванович, штурман звена старший сержант Мошкарь Леонид Федорович, воздушный стрелок-радист сержант Посудневский Кузьма Максимович. Место падения обнаружено в 2019 году в районе озера Судачьего, Кингисеппский район Ленинградской области.
 64. Самолет Пе-2 из состава 225-й авиационной дивизии 29-й ВА Дальневосточного военного округа. Разбит при вынужденной посадке в 1945 году. Обнаружен в 2017 году в районе аэродрома Буревестник на острове Итуруп, Сахалинская область.



65. Самолет Пе-2 из состава 225-й авиационной дивизии 29-й ВА Дальневосточного военного округа. Обнаружен в 2017 году в районе аэродрома Буревестник на острове Итуруп, Сахалинская область.
 66. Самолет Пе-2 из состава 225-й авиационной дивизии 29-й ВА Дальневосточного военного округа. Обнаружен в 2017 году в районе аэродрома Буревестник на острове Итуруп, Сахалинская область.
 67. Самолет Пе-2 из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА Ленинградского фронта. Не вернулся с боевого задания 25 июля 1943 года. Экипаж: летчик гвардии младший лейтенант Поляков Александр Михайлович, штурман звена гвардии старший лейтенант Пыхтунов Василий Иванович, воздушный стрелок-радист сержант Прохоров Константин Павлович (выпрыгнул с парашютом, попал в плен). Найден в 2022 году в районе п. Форносово Тосненского района Ленинградской области.
 68. Самолет Пе-3 из состава 95-го авиаполка ВВС СФ. Погиб при перелете 8 мая 1943 года. Экипаж: летчик старшина Новиков Иван Никифорович, штурман младший лейтенант Соколов Михаил Дмитриевич, старший авиамеханик старший техник-лейтенант Дробный Иван Михайлович, механик звена старший техник-лейтенант Бройтман Цезарь Петрович, военный комиссар 2-й АЭ капитан Стерин Григорий Абрамович. Место падения обнаружено в 2022 году в районе села Варзуга Терского района Мурманской области.
 69. Самолет Пе-2 из состава 1-й воздушной армии. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 2022 году в районе с. Серго-Ивановского Гагаринского района Смоленской области.
 70. Самолет Пе-2 из состава 1-й воздушной армии. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 2022 году в районе урочища Казариново Гагаринского района Смоленской области.
 71. Самолет Пе-2 из состава 72-го отдельного разведывательного авиаполка 6-й ВА Северо-Западного фронта. Не вернулся с боевого задания 25 декабря 1942 года. Экипаж: летчик младший лейтенант Григорьев Василий Васильевич (выпрыгнул с парашютом, попал в плен), штурман старшина Баранов Сергей Григорьевич, воздушный стрелок-радист младший сержант Еременко Иван Петрович. Место падения обнаружено в 2021 году в районе д. Рамушево Старорусского района Новгородской области.
 72. Самолет Пе-2 из состава 58-го бомбардировочного авиаполка 241-й БАД 6-й ВА. Не вернулся с боевого задания 5 сентября 1942 года. Экипаж: летчик лейтенант Васильев Александр Емельянович, штурман старший лейтенант Романенко Филипп Егорович, воздушный стрелок-радист старший сержант Серов Сергей Александрович. Место падения обнаружено в 2022 году в районе д. Дуброви Демянского района Новгородской области.
 73. Самолет Пе-2 из состава 72-го бомбардировочного авиаполка 241-й БАД 6-й ВА. Не вернулся с боевого задания 29 апреля 1942 года. Экипаж: командир звена старший лейтенант Захаров Сергей Никитович, штурман старший лейтенант Олешко Иван Михайлович, воздушный стрелок-радист старшина Пантелеев Александр Павлович. Экипаж совершил вынужденную посадку на болото и спустя несколько дней вышел к своим. Место падения обнаружено в 2023 году в районе д. Силеево Поддорского района Новгородской области.
 74. Самолет Пе-2 из состава 50-го бомбардировочного авиаполка ВВС 24-й армии Резервного фронта. Не вернулся с боевого задания 30 августа 1941 года. Экипаж: командир АЭ капитан Степанов Сергей Николаевич, штурман АЭ старший лейтенант Мирхайдаров Абдулла Мухаметович, воздушный стрелок-радист младший лейтенант Шкуратов Николай Иванович (летчик и стрелок спаслись на парашютах, штурман погиб). Место падения обнаружено в 2018 году в районе д. Большие Савки Кировского района Калужской области.
 75. Самолет Пе-2 из состава 46-го бомбардировочного авиаполка 263-й БАД 1-го БАК. Не вернулся с боевого задания 11 февраля 1943 года. Экипаж: летчик старший сержант Черный Василий Иванович, штурман младший лейтенант Костюковский Григорий Зельманович, воздушный стрелок-радист сержант Сергеев Георгий Ефимович (экипаж выпрыгнул с парашютами, летчик и штурман остались живы, стрелок расстрелян немцами в воздухе). Место падения обнаружено в 2024 году в районе урочища Кородыня Тосненского района Ленинградской области.
 76. Самолет Пе-2 из состава 14-й воздушной армии. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 2024 году в районе урочища Зенино Тосненского района Ленинградской области.
 77. Самолет Пе-3 из состава 95-го авиаполка ВВС СФ. Не вернулся с боевого задания 26 апреля 1942 года. Экипаж: летчик лейтенант Туликов Григорий Захарович, воздушный стрелок-бомбардир старший лейтенант Пеньковский Леонид Иванович. Место падения обнаружено в 1984 году в районе озера Вайявр, Кольский район Мурманской области.
 78. Самолет Пе-3 из состава 95-го авиаполка ВВС СФ. Не вернулся с боевого задания 26 апреля 1942 года. Экипаж пока не установлен. Место падения обнаружено в 1998 году в районе горы Намвара, Кольский район Мурманской области.
- Итого на 1 ноября 2024 года в проекте используются фрагменты 78 самолетов Пе-2. Установлены имена и судьбы 176 членов экипажей данных самолетов.
- Кроме того, на страницах книги упоминается самолет Пе-2 из состава 80-го бомбардировочного авиационного полка 261-й БАД 7-й ВА Карельского фронта. Не вернулся с боевого задания 10 марта 1943 года. Экипаж: командир АЭ капитан Попов Павел Федорович (погиб), штурман АЭ капитан Попов Константин Николаевич (погиб), воздушный стрелок-радист начальник связи АЭ лейтенант Брижатюк Борис Софронович (погиб). Место падения обнаружено в 1982 году в Мурманской области. Но найти повторно данный самолет пока не удалось.

Алфавитный 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

- Адаменко Александр Александрович .. 107, 110
 Алмакаев Николай Платонович .. 146, 147, 151, 152
 Андреев Григорий Лаврентьевич .. 81, 82
 Антонов Алексей Алексеевич .. 201, 202, 204
 Антонов Алексей Михайлович .. 107, 108, 109
 Бачин Борис Васильевич .. 53, 55, 56, 57
 Битюцкий Григорий Прохорович .. 8, 9
 Болдырев Василий Исаакович .. 244, 245, 247
 Брижатюк Борис Софронович .. 34, 218
 Бритов Иван Никонорович .. 53, 55, 56, 57
 Булдаков Казимир Антонович .. 218, 223, 224
 Быстров Владимир Степанович .. 201, 204
 Виноградов Евгений Александрович .. 49
 Герасименко Василий Яковлевич .. 159, 161, 162–168
 Гладков Борис Ефимович .. 62, 62, 66
 Гнутенко Константин Федорович .. 28
 Гречишкин Василий Николаевич .. 169–172, 174–178, 180
 Демидов Николай Вадимович .. 84–88
 Дербышев Николай Григорьевич .. 33
 Дианов Анатолий Николаевич .. 89, 91, 93, 95–101
 Долгобаев Николай Александрович .. 75, 77, 78
 Долматов Петр Федорович .. 49
 Дрокинов Иван Петрович .. 137, 142, 144
 Евграфов Виктор Николаевич .. 33
 Евсеев Василий Петрович .. 7
 Емец Михаил Алексеевич .. 26, 27
 Завражнов Иван Дмитриевич .. 18
 Завьялов Анатолий Иванович .. 7
 Зильберг Исаак (Игорь) Александрович .. 38, 44–48
 Золотаренок Василий Дмитриевич .. 5
 Ивченко Константин Родионович .. 223, 224
 Казаков Михаил Константинович .. 226–230, 233
 Казаков Семен Николаевич .. 49
 Калашников Григорий Дмитриевич .. 235, 240
 Калинин Виктор Кондратьевич .. 22, 23, 24
 Касьян Борис Александрович .. 123, 127, 133–136
 Катунов Алексей Степанович .. 26
 Ключев Владимир Андреевич .. 183, 185
 Кобка Григорий Прокофьевич .. 14, 16, 17
 Козлов Григорий Филиппович .. 14, 15, 16, 17
 Колесников Иван Павлович .. 137, 142, 143, 144
 Корнев Иван Никитович .. 207, 208, 209, 215, 216, 217
 Корниенко Иван Трофимович .. 107, 108
 Коровин Сергей Федорович .. 136–143
 Корпачев Иван Иванович .. 5
 Косолапов Иван Михайлович .. 8, 9, 10
 Костылев Митрофан Ефимович .. 28
 Костюковский Григорий Зельманович .. 62, 63, 67, 68
 Кузнецов Виталий Алексеевич .. 11
 Кузнецов Степан Петрович .. 89, 91, 93, 94, 95, 99, 100
 Курпатенко Василий Семенович .. 33
 Лентюгов Николай Кузьмич .. 112, 114, 116, 118, 119, 120
 Лихачев Леонид Васильевич .. 89–93, 97, 101, 101
 Лобач Петр Кузьмич .. 28, 31, 32
 Любченко Даниил Спиридонович .. 194–197
 Лопатин Павел Андрианович .. 75, 77, 78, 79
 Львов Петр Михайлович .. 5, 6
 Давыдов Сергей Иванович, летчик
 самолета Як-9 из состава 195-го ИАП .. 220, 221, 223, 224
 Ляпин Михаил Иванович .. 8, 9
 Малюченко Иван Сафронович .. 223, 224
 Марченко Иван Федорович .. 169, 170, 172, 175, 179–181
 Маслов Егор Васильевич .. 146, 147, 148, 151
 Мороз Сергей Филиппович .. 157
 Морозов Николай Алексеевич .. 201, 204, 205
 Нефедов Сергей Георгиевич .. 26
 Никифоров Гавриил Иванович .. 192
 Новиков Николай Степанович .. 245, 246, 247
 Онуфриенко Федор Фомич .. 235, 236, 239, 240
 Павленко Григорий Иванович .. 11
 Перегудов Алексей Иванович .. 169, 170–178, 180, 181
 Перцев Николай Федорович .. 159, 161–165, 168
 Петриенко Александр Николаевич .. 245–248
 Пластинин Леонид Кириллович .. 38, 46, 47, 48
 Подуто Федор Андреевич .. 121–123, 127, 132, 133, 136
 Попов Константин Николаевич .. 34, 218
 Попов Павел Федорович .. 34, 218
 Рогозин Сергей Александрович .. 191
 Рождественский Георгий Илларионович .. 18, 19
 Рыбак Владимир Кузьмич .. 146, 147, 148, 151
 Рыбальченко Николай Иванович .. 183, 185
 Салтыков Георгий Яковлевич .. 159, 162, 163, 164, 166
 Сафиуллин Исмагил Абдуллович .. 154, 157
 Святненко Яков Никитич .. 11
 Семкин Николай Степанович .. 81
 Серегин Василий Парфильевич .. 84, 85
 Сергеев Георгий Ефимович .. 62, 63, 64, 68
 Симончук Дмитрий Илларионович .. 18
 Скорпнев Петр Григорьевич .. 112, 114, 116, 119, 120
 Смирнов Николай Федорович .. 207–210, 214, 215, 216
 Совет Петр Демьянович .. 12, 13
 Созинов Аркадий Петрович .. 22, 23, 24
 Спиридонов Виктор Дмитриевич .. 194–197
 Станкевич Николай Григорьевич .. 75, 77, 78
 Стрыбань Григорий Федорович .. 5, 6
 Суворов Даниил Дмитриевич .. 49
 Суров Александр Александрович .. 7
 Темченко Семен Яковлевич .. 191
 Ткаченко Михаил Егорович .. 226, 228–233
 Томко Николай Дорофеевич .. 112, 114, 115, 117, 118, 120
 Третьяков Владимир Дмитриевич .. 59, 62–66
 Трубицын Иван Иосифович .. 168, 207–217
 Тышук Арсений Федорович .. 226, 227, 229–233
 Успенский Василий Евменович .. 81
 Хижняк Владимир Николаевич .. 123, 127–132
 Хромов Николай Семенович .. 84, 88
 Филмошин Иван Георгиевич .. 59, 62–66, 68, 71
 Чагодин Василий Ильич .. 194
 Черный Василий Иванович .. 62, 63, 66, 67
 Шаповалов Трофим Маркович .. 22, 24, 25
 Шарай Григорий Ефимович .. 7
 Щербинин Георгий Павлович .. 38–42, 44, 46–48
 Якивец Петр Григорьевич .. 235–239
 Яковлев Анатолий Александрович .. 183, 185
 Яковлев Василий Гаврилович .. 53, 55, 56
 Ястребов Николай Васильевич .. 14, 17
 Шульга Николай Данилович, летчик
 самолета ЛаГГ-3 из состава 193-го ИАП .. 150, 151



Особую благодарность за помощь и поддержку в реализации проекта «Крылья Татарстана» поисковики и инициативная группа проекта выражают:

Минниханову Рустаму Нургалиевичу – Раису Республики Татарстан
Сафарову Асгату Ахметовичу – руководителю администрации Раиса Республики Татарстан
Песошину Алексею Валерьевичу – Премьер-министру Республики Татарстан
Фазлеевой Лейле Ринатовне – заместителю Премьер-министра Республики Татарстан
Маганову Наилу Ульфатовичу – генеральному директору ПАО «Татнефть»
Мамину Ренату Рауфовичу – заместителю генерального директора ПАО «Татнефть» по социальному развитию
Садыкову Ринату Наильевичу – министру по делам молодежи Республики Татарстан
Евменкову Владимиру Васильевичу – главе ЗАТО г.Североморск
Таранову Андрею Леонидовичу – временно исполняющему должность директора Департамента Министерства обороны Российской Федерации по увековечению памяти погибших при защите Отечества
Яценко Ивану Борисовичу – генеральному директору вертолетного центра «Хели-драйв»
Радову Владимиру Марковичу – генеральному директору ООО «Транснефть-Балтика»
Барскову Игорю Александровичу – первому заместителю полномочного представителя Северной Осетии – Алании при Президенте Российской Федерации
Горнову Александру Александровичу – генеральному директору АНО ДПО «Аэроклуб ВВС»

Автор выражает искреннюю благодарность всем кто помогал подготовить к изданию данную книгу, кто помогал в сборе, обработке и анализе информации, кто предоставил свои воспоминания и фотографии, кто ценит дружбу и помнит историю своей страны.

Агафонов Евгений Николаевич (Владимир)
Азаров Андрей Александрович (Жиздра)
Александров Александр Александрович (Казань)
Алексеев Владислав Аркадьевич (Казань)
Алексеев Михаил Федорович (Казань)
Андрянов Вячеслав Андреевич (Дмитров)
Антонов Михаил Александрович (Кремёнки)
Артемьев Андрей Леонидович (Казань)
Артемьев Вадим Павлович (Казань)
Арбузов Олег Владимирович (Казань)
Арсентьев Петр Васильевич (Ерыкла)
Бандуркин Дмитрий Олегович (Москва)
Барсков Игорь Александрович (Москва)
Батуров Александр Николаевич (Казань)
Белоусов Дмитрий (Нижнекамск)
Бровко Владимир Алексеевич (Санкт-Петербург)
Бувеч Константин Эдуардович (Псков)
Валеев Ильдар Анварович (Казань)
Василевич Вадим Николаевич (Мурманск)
Васильев Станислав Брониславович (Санкт-Петербург)
Веремейченко Николай Николаевич (Казань)
Вдовин Александр Николаевич (Кремёнки)
Вдовин Евгений Николаевич (Кремёнки)
Виноградов Андрей Александрович (Москва)
Ворона Павел Павлович (Рябово)
Галимов Ильдар Ринатович (Казань)
Галимов Ринат Рафаэльевич (Казань)
Гараева Камила Айдаровна (Казань)
Гартман Александр Владимирович (Лазаревское)
Герасимова Ольга Васильевна (Октябрьский)
Герман Павел (Старая Русса)
Геуст Карл Фридерик (Финляндия)
Гиздатуллин Ильдар Котдусович (Нижнекамск)
Гирник Алексей Петрович (Октябрьский)
Глотов Виктор Иванович (Великий Новгород)
Головин Дмитрий Вячеславович (Казань)
Голубев Константин (Колпино)
Гомонов Дмитрий Александрович (Работово)

Горева Ирина Георгиевна (Калининград)
Горнов Александр Александрович (Кубинка)
Давыдов Борис Владимирович (Москва)
Дворецкий Виктор Иванович (Петрозаводск)
Дийков Алексей Евгеньевич (Петрозаводск)
Долгополов Евгений Вячеславович (Казань)
Дудин Виктор Николаевич (Санкт-Петербург)
Дьяков Иван Александрович (Вологда)
Дьякова Оксана Андреевна (Вологда)
Дякин Святослав Михайлович (Москва)
Животкова Елена Васильевна (Смоленск)
Журавлев Андрей Алексеевич (Нурма)
Заворина Юлия Александровна (Таганрог)
Зайцев Вадим Игоревич (Васильево)
Закиров Рушан Наилевич (Казань)
Зиярова Фарида Амировна (Бавлы)
Зотеев Вадим Александрович (Петрозаводск)
Ибрагимов Фаиль Фаизович (Ижевск)
Иванов Николай Григорьевич (Столбище)
Иванова Регина Геннадьевна (Казань)
Игнатьев Павел Вениаминович (Санкт-Петербург)
Ильинский Александр Александрович (Зеленоборский)
Ионенкова Ирина Геннадьевна (Казань)
Калинин Евгений Викторович (Казань)
Камышанский Владимир Леонидович (Тверь)
Катков Сергей Михайлович (Москва)
Каширский Анатолий Викторович (Мурманск)
Каюмов Наиль Раитович (Набережные Челны)
Кислицина Татьяна Николаевна (Казань)
Комаров Александр Борисович (Умба)
Комаров Дмитрий Александрович (Умба)
Коноплев Александр Юрьевич (Казань)
Копытков Андрей Леонидович (Сафоново)
Корольков Геннадий Владимирович (Псков)
Костюкович Виктор Викторович (Кингисепп)
Котилевский Сергей Сергеевич (Великий Новгород)
Котенков Артур Владимирович (Нижнекамск)
Котенков Владимир Викторович (Нижнекамск)

Котенков Глеб Владимирович (Нижнекамск)
 Котенкова Милеуша Муллахметовна (Нижнекамск)
 Краснопевцева Мария Юрьевна (Казань)
 Кузьмин Михаил Юрьевич (Северодвинск)
 Куксенко Сергей Сергеевич (Кириши)
Кун Игорь Викторович (Великий Новгород)
 Кун Юрий Юрьевич (Великий Новгород)
 Куренин Евгений Владимирович (Набережные Челны)
 Кустовский Виталий Яковлевич (Казань)
 Кутышев Вадим Михайлович (Казань)
 Кутышева Ирина Михайловна (Казань)
 Лазарев Николай Алексеевич (Петрозаводск)
 Лебедев Кирилл Геннадьевич (Санкт-Петербург)
 Лейко Олег Юрьевич (Москва)
 Логвинов Андрей Иванович (Мурманск)
 Мадраимов Сергей (Старица)
 Макаренко Алексей Владимирович (Никольское)
 Макаров Сергей Валерьевич (Казань)
 Максимов Владимир Георгиевич (Чебоксары)
 Маркин Александр Эдуардович (Псков)
 Матвеюк Светлана Юрьевна (Тюмень)
 Мачинский Сергей Александрович (Санкт-Петербург)
 Меринов Вячеслав Александрович (Казань)
 Меринова Елена Александровна (Казань)
 Механиков Николай Николаевич (Петрозаводск)
 Механикова Тамара Табриковна (Петрозаводск)
 Миронов Эдуард Анатольевич (Североморск)
 Метелкин Александр Юрьевич (Вологда)
 Метелкина Ирина Игоревна (Вологда)
 Михайлов Николай Анатольевич (Санкт-Петербург)
 Морзунов Александр Петрович (Валуево)
 Мосейчук Петр Петрович (Нурма)
 Москвин Константин Юрьевич (Колпино)
 Нагибина Ольга Николаевна (Северодвинск)
 Некрасова Наталья Изотовна (Новосибирск)
 Никитин Дмитрий (Ржев)
 Николаев Николай Вадимович (Петрозаводск)
 Николаев Петр Александрович (Казань)
 Ничипорук Альберт Николаевич (Заполярный)
 Нудьга Андрей Владимирович (Гдов)
Ольховский Артур Валерьевич (Тюмень)
 Осиев Александр Николаевич (Петрозаводск)
 Осиева Марина Владимировна (Петрозаводск)
 Павлов Николай Геннадьевич (Петрозаводск)
 Пашинский Александр (Казань)
 Пекарш Алексей (Москва)
 Плетнев Павел Петрович (Нижнекамск)
 Поляков Андрей Владимирович (Казань)
 Порфирьев Евгений Александрович (Краснодар)
 Пустовалов Андрей Николаевич (Мурманск)
 Пустовалов Игорь Николаевич (Мурманск)
 Пущин Федор Вадимович (Наро-Фоминск)
 Райкевич Анатолий Васильевич (Петрозаводск)
 Ратников Кирилл Сергеевич (Петрозаводск)
 Рахимов Марат Хакович (Казань)
 Рахмонова Диляфруз Иномовна (Казань)
 Решетов Евгений Владимирович (Мурманск)
 Рован Ксения Олеговна (Кремёнки)
 Романов Андрей Владимирович (Калуга)
Романов Михаил Николаевич (Пустошка)
 Рыбин Юрий Валентинович (Москва)

Рыбьяков Виктор Вениаминович (Москва)
 Румянцев Олег Михайлович (Алакуртти)
 Румянцев Сергей Олегович (Мга)
 Сакс Герман Юрьевич (Санкт-Петербург)
 Салахияев Рафик Рашитович (Казань)
 Салахияева Мария Юрьевна (Казань)
 Санаев Марат Тешабаевич (Стрежевой)
 Свойский Юрий Михайлович (Москва)
 Сергеев Сергей Борисович (п. Калашниково)
 Сергеев Олег Анатольевич (Тверь)
 Сильванская Лидия Сергеевна (Москва)
 Скляров Дмитрий Сергеевич (Петрозаводск)
 Скоков Вячеслав Геннадьевич (Санкт-Петербург)
Скорюков Анатолий Николаевич (Казань)
 Смирнов Валерий Федорович (Тверь)
 Смышляев Александр Валентинович (Нижнекамск)
 Смышляев Евгений Александрович (Нижнекамск)
 Соловьев Сергей Николаевич (Анапа)
 Сорокин Виктор Николаевич (Казань)
 Сотников Алексей Васильевич (Курск)
 Спичкин Олег Евгеньевич (Казань)
 Способов Андрей Михайлович (Красное)
 Степанов Дмитрий (Видлица)
 Степанова Татьяна Васильевна (Видлица)
 Стрельбицкий Константин Борисович (Москва)
 Тарасов Константин Станиславович (Ям)
 Тимин Михаил Валерьевич (Москва)
 Тихомиров Сергей Иванович (Зеленоборский)
 Торгашев Антон Игоревич (Москва)
 Торгашев Дмитрий Антонович (Москва)
 Тумашев Виктор Михайлович (Набережные Челны)
Тютюнников Вячеслав Михайлович (Тотьма)
 Ульяновкин Денис (Москва)
 Филатова Ирина Васильевна (Калачинск)
 Филиппов Вячеслав Викторович (Москва)
 Фрыгин Валерий Юрьевич (Старица)
 Хабибуллин Рузаль Масхудович (Казань)
 Хаертдинов Ильгизар Миннисламович (Ульяновск)
 Хакимов Антон Сергеевич (Нижнекамск)
 Халамов Евгений Васильевич (Кириши)
 Халамов Евгений Евгеньевич (Кириши)
 Харитонов Владислав Юрьевич (Васильево)
 Хитущенко Андрей Витальевич (Санкт-Петербург)
 Хуторская Екатерина Юрьевна (Москва)
 Хуторской Артём Валерьевич (Москва)
 Цема Олег Игоревич (Москва)
 Чекмарёв Кирилл Владимирович (Москва)
 Черненко Павел Николаевич (Смоленск)
 Черненко Евгения Андреевна (Смоленск)
 Чернышов Валерий Петрович (Воронеж)
 Чернышов Владимир Валерьевич (Мурманск)
 Чугуров Андрей Анатольевич (Билярск)
 Чуприн Владимир Васильевич (Рождествено)
 Шульц Валентин Владимирович (Альметьевск)
 Шумских Владимир Петрович (Альметьевск)
Щекатуров Владимир Геннадьевич (Тосно)
 Щёкотова Юлия Владимировна (Вологда)
 Щигринцов Денис Александрович (Кремёнки)
 Этингф Юри Абрамович (Санкт-Петербург)
 Юрин Павел (Старица)
 Якомаскин Никита Александрович (Нижнекамск)



Использованные источники и литература

Архивы:

Центральный архив Министерства обороны РФ
(г. Москва)
Филиал Центрального архива Министерства обороны
Российской Федерации (архив Военно-морского флота)
(г. Гатчина)
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)
Государственный архив Республики Татарстан
(г. Казань)
Центральный государственный архив
кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга
(г. Санкт-Петербург)

Использованная литература

Никольский М., статья об истории Центра боевого при-
менения ВВС в журнале «Авиация и Космонавтика».
Июнь, 2008 г.
Наталья Кириллова, Вячеслав Семенов
«Трагедия белорусских деревень»
(сборник документов). Минск – Москва, 2011
Жарко В.Т., Глебов М.М., Синицкий А.Г. «Воздушные
разведчики». Издательство Беларусь. г. Минск, 1987г.
Гапеёнок Н. И. «Дороги победы. Боевой путь
81-го гвардейского бомбардировочного авиационного
полка. Книга памяти». — Щёлково: МУП «Редакция
журнала «Щёлково», 2002.
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.
Рыбалко Н.Я. «Старорусцы». Киев, 1994г.
«И возвращались с победой: Сборник воспоминаний/
[Сост. Н. Я. Кондратьев]. — Л.: Лениздат, 1986.
Семенов Г.К. «Испанский закал». г. Харьков.
Федоров А. Г. Авиация в битве под Москвой. —
М.: Издательство «Наука», 1975.
Сборник. За чистое небо / Составители: Н.Ф. Минеев,
М.И. Ялыгин. — Лениздат, 1978
Шигин Г.А. Битва за Ленинград: крупные операции,
«белые пятна», потери. — Москва: АСТ, 2004.
Мощанский И. Б. Города-крепости. — Москва:
ООО «Издательский дом «Вече», 2009.
Мощанский И. Б. Прорыв блокады Ленинграда. Эпизоды
великой осады. 19 августа 1942 – 30 января
1943 года. — М.: Вече, 2010.
Статья Зайцев Ю.М. «Советские военные моряки и
флотские летчики – кавалеры американских наград»,
Военно-Исторический журнал, 09.2019г.
Борщёв С.Н. От Невы до Эльбы. — Второе, переработан-
ное и дополненное. — Л.: Лениздат, 1973.

Зефилов М.В. Кто есть кто. Скорость. — М.: АСТ, 2010 г.
Иноземцев И. Г. В небе Заполярья и Карелии:
Военно-исторический очерк боевых действий ВВС
Карельского фронта и 7-й воздушной армии в годы
Великой Отечественной войны. — М.: Воениздат, 1987
Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe
1934 bis 1945. Объемы 10-11. Соавтор Jochen Prien.
Издатель Struve-Druck, 2000
Цапов И.И., Конев В.Н., Мясников Ю.А. Гвардейцы
Балтики крылатой. — М.: ООО «Дельта НБ», 2006.
Митрофанов В.Г., С крылатыми героями Балтики. —
Л.: Лениздат, 1988.
Михайлов А. Jagdverbände на Восточном фронте,
1941–1943 гг. г. Санкт-Петербург.
В небе фронтовом: Сборник воспоминаний и очерков.
Составители: Казаринова М. А., Полянцева А. А. —
М.: Молодая гвардия, 1962.
Дьяков И.А., Щёктова Ю.В. «Госпитали Вологодчины:
фотолетопись работы госпиталей периода Великой
Отечественной войны на территории
Вологодской области. — Вологда. Арника, 2021г.
Дьяков И.А. «Застывшие в граните: каталог воинских
захоронений периода Великой Отечественной
войны на территории Вологодской области». —
Вологда. Арника, 2015г.
Дьяков И.А., Щёктова Ю.В. «Застывшие в граните:
реестр воинских захоронений периода Великой
Отечественной войны на территории
Вологодской области». — Вологда, Арника, 2018г.

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.ru).
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).
Буланов Б.П. Воспоминания (wiki.cologne)
Сайт Центрального государственного архива
кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга
(spbarchives.ru/cgakffd)
Сайт ВОО «Русское географическое общество» www.rgo.ru
ru/article/bolshoy-tyuters-raskryvaet-svoi-tayny
Сайт газеты «Комсомольская правда»
www.kp.ru/daily/26544.5/3561126/

Оглавление

От автора.....	3	Самолет Пе-2 в районе Красная Горка – Радофинниково, Тосненский район Ленинградской области	121
По страницам первой книги.....	4	Самолет Пе-2 в районе Фролово Зубцовского района Тверской области.....	136
Листая страницы первой книги: деревня Исаково	5	Пе-2 в районе д. Бели Старицкого района Тверской области	145
Листая страницы первой книги: село Елизаветино	7	Самолет Пе-2 в районе села Климов Завод на границе Калужской и Смоленской областей.....	153
Листая страницы первой книги: деревня Пиголи	8	Самолет Пе-2 в районе поселка Ильинский Олонечкого района Республики Карелия	158
Листая страницы первой книги: деревня Кошаково	11	Пе-2 в районе Павкуля Ломоносовского района Ленинградской области	169
Листая страницы первой книги: урочище Пустыня.....	14	Самолет Пе-2 со дна Черного моря	182
Листая страницы первой книги: болото Сучан	18	Самолет Пе-2 в районе города Кириши Ленинградской области	187
Листая страницы первой книги: деревня Сеньково	20	Пе-2 58-го СБАП на болоте Соколий Мох. Киришский район Ленинградской области	193
Листая страницы первой книги: болото Пятницкий мох. Второй самолет	26	Пе-2 225-го СБАП на болоте Соколий Мох. Киришский район Ленинградской области	200
Листая страницы первой книги: Кобона	28	Самолет Пе-2 на Ширинском болоте. Киришский район Ленинградской области	206
Листая страницы первой книги: река Неман	33	Самолеты Пе-2 и Як-9т в озере Сенное Кандалакшский район Мурманская область	218
Листая страницы первой книги: поселок Алакуртти	34	Пе-2 на острове Большой Тютерс. Финский залив, Ленинградская область	226
Листая страницы первой книги: озеро Среднее Ваенгское.....	38	Пе-2 в районе Шамшевой дороги, Тихвинский район Ленинградской области	234
Листая страницы первой книги: станция Боярская	49	Самолет Пе-2 в районе села Ямм Гдовского района Псковской области	241
Самолет Пе-2 в районе д. Большое Стремление Кингисеппского района Ленинградской области.....	52	Список самолетов Пе-2, фрагменты которых использованы в проекте «Крылья Татарстана» и список членов экипажей данных самолетов	249
Самолет Пе-2 в районе урочища Леметти, Республика Карелия	53	Алфавитный 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	255
Самолет Пе-2 в районе урочища Кородыня Тосненского района Ленинградской области	58	Благодарности	256
Самолет Пе-2 на границе Киришского и Тосненского районов Ленинградской области	69	Использованные источники и литература.....	258
Самолет Пе-2 в районе д. Парицы Гатчинского района Ленинградской области.....	80		
Пе-2 в районе Алексино Зубцовского района Тверской области	83		
Самолет Пе-2 на болоте Тушинский мох. Граница Новгородской и Ленинградской областей	89		
Самолет Пе-2 в районе озера Пяйве Кольский район Мурманской области	105		
Самолет Пе-2 в районе поселка Победа Ржевского района Тверской области	111		

Историко-мемориальное издание

Прокофьев Илья Геннадьевич

**«Крылья Татарстана». Восстановить легенду
Том 2**

Редактор, художественное оформление, компьютерная верстка:
Кислицина Т.Н.

Подписано в печать 2.11.2024. Формат 60×84 1/8.
Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура «OfficinaSerifC». Усл. печ. л. 30.2.
Тираж 500. Заказ 11-24/04-1.

Издательство «Отечество»
420032, г.Казань, ул. Шоссейная, 22а
Тел./факс: (843) 554-37-22
E-mail: otechestvo_poisk@mail.ru



Отпечатано в ИД «Логос».
420108, г.Казань, ул.Портовая, д.25а.
Тел.: (843) 5-777-343, 5-777-347.
E-mail: citlogos@mail.ru
www.logos-press.ru