Региональная Общественная Молодежная Организация
«Объединение «Отечество» Республики Татарстан

Всероссийский информационно-поисковый центр

И.Г. Прокофьев

«Крылья Татарстана». Восстановить легенду

Том 3

Казань
«Отечество»
2026

ББК 63.3(2)622,88я1
УДК 94(470″1941/1945″)(092)
П80

Издается с использованием гранта ПАО «Татнефть»



Проект «Крылья Татарстана»
реализуется 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., Салахиев Р.Р., Салахиева М.Ю.

Прокофьев И.Г.
П80 **«Крылья Татарстана». Восстановить легенду. Том 3.** – Казань: «Отечество», 2026. – 300 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, краеведам, исследователям истории отечественной авиации.

ISBN 978-5-9222-1952-5

© И. Г. Прокофьев, 2026
© РОМО «Объединение «Отечество» РТ, 2026



Посвящается
моим родителям –
маме Нине Тихоновне
и отцу Геннадию Алексеевичу
Прокофьевым…

Вот выходит и третья книга, рассказывающая о проекте «Крылья Татарстана». В ней мы продолжаем рассказ об экспедициях на места падений самолетов, о предшествовавших им событиях, о друзьях и коллегах, кто находит и возвращает из небытия имена защитников Отечества.

Как автор я поставил цель – читатели должны увидеть и узнать на снимках поисковиков: кто вытаскивает из глубоких воронок, поднимает со дна рек, озер и морей, ищет на бескрайних просторах болот обломки боевых машин – советских самолетов; и исследователей: кто неделями и месяцами за компьютером или в читальном зале, перелопачивая различные архивные документы, выискивает заветные строчки. Эти документы откроют имена и судьбы летчиков, штурманов и воздушных стрелков-радистов, ушедших в грозное небо войны. И главное, именно поисковики возвращают потомкам ПАМЯТЬ о предках. Этим занимаются обыкновенные люди: кто постарше, кто помоложе. Объединяет их одно – Поиск.

А чтобы читатель понял в общих чертах, кто такие поисковики, как они попадают в Поиск, расскажу немного о себе.

Родился, вырос, учился и работал я в Городе-герое Ленинграде. С детства я увлекся военной историей. Толчком послужили рассказы родителей, которых военное лихолетье застало еще детьми. Оба моих родителя – мама Нина Тихоновна и папа Геннадий Алексеевич – в годы войны побывали под оккупацией, отец – в Псковской области (раньше Ленинградской), а мама – в Могилевской области Белоруссии. Летние месяцы родительских отпусков мы проводили в деревне отца, где истории о войне находили материальные свидетельства: ржавые каски и гильзы от снарядов, а также другие артефакты, пылящиеся на чердаках старых домов. Одной из моих первых игрушек стала 82-мм минометная мина, точнее, ее корпус, так как тол из нее был извлечен в послевоенные годы: деревенские жители выплавляли тол, измельчали его и этим порошком посыпали раны на ногах животных. Считалось, что так они быстрее заживают. Ну и, конечно, любовь к чтению пробудила интерес к истории. Книги о войне были моими любимыми. А еще мы, мальчишки, не отрываясь смотрели шедевры отечественного кинематографа – про войну и героев.

И взрослели мы рано. У многих одноклассников дачи находились на станции Апраксин или у платформы 11 км, железнодорожной ветки Мга – Невдубстрой. Тем, кто знает эти места, и так все ясно… Но поясню для тех, кто не знаком с географией Ленинградской области: это все печально известные места боев в годы Великой Отечественной войны. Станция Апраксин – почти на линии Волховского фронта, рядом бывшие деревни Тортолово, Гайтолово, Гонтовая Липка, Вороново, Мишкино, Поречье. Платформа 11 км – территория между знаменитым Невским пятачком, где полегли десятки тысяч советских солдат, и бывшим поселком Синявино. Здесь навстречу войскам Ленинградского фронта пробивались дивизии и бригады Волховского фронта, чтобы разорвать блокадное кольцо. Здесь было проведено три Синявинских операции за 1941–1942 годы. А если вспомнить и другие проходившие здесь операции наших войск: «Искра», Мгинская, Карбусельская, то можно понять весь масштаб боевых действий.

Мальчишеский интерес не ограничивался книжками и фильмами. Наша юность и молодость проходила там, где следы войны были видны, мы могли своими глазами увидеть и потрогать ржавые патроны и снаряды, стволы ржавых винтовок и автоматов.

И вот случился день, который я запомнил на всю жизнь. И дату запомнил, так как с собой на лесные вылазки брал фотоаппарат (спасибо родителям, пристрастившим меня к фотоделу). Я фоткал все находки, а проявив и напечатав снимки (мини-лаборатория в ванной комнате), писал на обороте (так учила мама): где и когда сделана фотография. Этот день – 10 августа 1983 года. Тогда на открытом болоте у дороги Синявино – Гонтовая Липка, так называемом Архангельском тракте (позже я узнал, изучая трофейные

карты, что это болото у немцев обозначалось «нос Венглера», по фамилии подполковника Максимилиана Венглера, командира 366-го пехотного полка Вермахта), я нашел торчащую из-подо мха советскую каску, перевернув ее, увидел человеческий череп с пустыми глазницами. Рядом торчали носки двух солдатских ботинок. Убрал мох руками, и вот передо мной останки нашего солдата. Для меня это был шок. Я читал в газетах и книгах о «красных следопытах», о том, что они находят останки солдат. Но вот так! Самому! Прямо под открытым небом, под сантиметровым слоем мха! И это все в 40 км от дома! Собрав останки в небольшой мешочек, вынес я их тогда к дороге и прикопал в небольшом окопчике, на повороте одной из траншей. Соорудил самодельный деревянный крест. К сожалению, кроме фрагментов от противогаза, каски, саперной лопатки больше у солдата ничего не было. Да еще в кармане истлевшей шинели нашел отстрелянную гильзу от 20-мм немецкого «Эрликона». Зачем она была нужна солдату? В 2001 году, руководя Общественным фондом поисковых отрядов Ленинградской области, когда мы проводили очередную Вахту Памяти, нашел я все же тот окопчик, достал солдатика, похоронили мы его торжественно под залпы траурного салюта в одну из братских могил на мемориале «Синявинские высоты». Но до этого еще далеко было.

За детством пришла юность. В стране началась перестройка, в газетах стали появляться статьи о поисковиках, о благородном деле, которым они занимаются – поиске останков погибших и незахороненных солдат. Уже в училище вступил я в поисковый отряд «Балтика», которым руководила преподаватель истории Ирина Федоровна Голованова. Затем была работа в поисковом объединении «Победа» при Ленинградском обкоме комсомола, где вместе со «взрослыми дядьками» мы выезжали в первые поисковые экспедиции на Невский пятачок, в Синявино, в Мясной Бор. И вот там, уже набравшись кое-какого поискового опыта, столкнулся я с еще одним открытием, определившим всю мою последующую жизнь! Меня позвали «на самолет». Именно так это и прозвучало. «Поедешь завтра со мной на самолет?» – спросил меня Андрей Евгеньевич Стеняев, один из поисковиков объединения «Победа». Это было 16 февраля 1990 года в кабинете начальника отдела военно-патриотического воспитания Ленинградского обкома ВЛКСМ Володи Карамышева. Рядом на диванчике, хитро посматривая на меня, сидели мои поисковые «начальники» Александр Сергеевич Рувимов и Василий Иванович Груздов.

На следующее утро на Московском вокзале мы встретились с Андреем. Сели на электричку и поехали до станции Поповка, затем час шли по заваленному снегом лесу до небольшой полянки, в центре которой была видна большая воронка, а рядом запорошенные снегом сваленные в кучу рваные куски дюраля, каких-то труб и разбитый коленчатый вал от мотора, на котором были видны несколько поршней. «Вот он самолет», – сказал Андрей Евгеньевич.

Объясню, почему мы ездили на место катастрофы самолета зимой. Мы тогда на простых зимних детских саночках вывезли найденные обломки: искореженные от удара авиационную пушку ШВАК и авиационный пулемет УБ. Их мы потом передали в Музей обороны города Ленинграда. А летчика с этого самолета похоронили тогда безымянного. И лишь спустя 32 года, в феврале 2020-го, мне удалось установить его имя. Рассказ об этом был опубликован на сайте нашей организации – *https://otechestvort.ru/news/2020/010_tsamo.html*

Поиск погибших самолетов, оставшихся лежать в лесах и болотах под Ленинградом, стал на многие годы моим основным направлением исследовательской работы. Мне часто задают один вопрос: сколько за эти годы найдено и поднято самолетов? Что сказать… После пятисотого я считать перестал. И если география моих экспедиций раньше ограничивалась северо-западом страны: Ленинградской, Новгородской, Псковской областями, Республикой Карелия, то за последние 15 лет расширилась от Черного до Баренцева моря, от Республики Беларусь до Сахалина. А проект «Крылья Татарстана», о котором мы сейчас рассказываем в наших книгах, стал логическим продолжением этой интересной работы…

В этой книге мы также возвращаемся к историям, рассказанным в предыдущих томах. Работая в различных архивах, нам встречаются новые документы, которые помогают дополнить, дорассказать истории. Иногда удается сделать открытия, которые позволяют по-новому осмыслить ранее проведенные исследования. В некоторых случаях установление судьбы одного самолета влечет за собой возможность установить обстоятельства гибели другого. Одна ниточка дает возможность размотать весь клубок Тайны.

Сейчас есть возможность ознакомиться с документами, которые ранее были недоступны. Не потому что были засекречены, а находились в других архивах или музеях. Многие фонды сканированы и выставлены в сети Интернет. Например, фонды Национального архива Соединенных Штатов Америки (НАРА): там осели многие документы немецкого Вермахта, канцелярий концлагерей. Они были захвачены союзниками в зоне их наступления в Восточной Европе. Интересные свидетельства можно найти в национальных архивах зарубежных стран, которые были оккупированы или принимали участие в войне на стороне фашистской Германии.

То есть, мы уделяем много внимания архивно-исследовательской работе. Вот слова, которые я не устаю повторять молодому поколению поисковиков: «Полевая поисковая работа без изучения архивных документов неполноценна. Но и исследования, проводимые в архивах, когда мы обобщаем, анализируем, прогнозируем, строим гипотезы и делаем выводы, тоже не окончательны. Без подтверждения этих

знаний полевой работой, исследования бывают однобокими. Эта работа должна проводиться комплексно, быть многогранной. Полевая работа должна подтверждать (или опровергать) архивные исследования. А архивные документы должны быть использованы как подсказки поисковикам для проведения эффективной полевой экспедиции…».

Для нас это аксиома. Поэтому в книге много цитат и выдержек из архивных документов, много изложений воспоминаний ветеранов, опубликованных в советские годы, ссылок на исторические исследования, которые проводят мои коллеги историки авиации. Мои друзья всегда готовы поделиться своими открытиями и историями на страницах данной книги, за что им отдельное большое спасибо.

Порой архивная работа по выяснению судеб обнаруженного нами экипажа самолета приводит к полноценным исследованиям истории полка или конкретного эпизода большой войны. Нам удается узнать новые подробности жизни наших героев, рассказать об их подвигах.

В этой связи хочу процитировать слова историка, члена Союза писателей России Вячеслава Егоровича Звягинцева. *«О минувшей войне написаны горы литературы. Кажется, не должно остаться ни одного белого пятна, ни одной неизвестной страницы. Но это не так. Мы и сегодня не знаем всей правды о той войне. В частности, было вымарано, исчезло из исторических сочинений и большинства мемуаров то, что сегодня принято называть человеческим измерением войны. А без этого трудно почувствовать страшное ее дыхание. Трудно ощутить степень напряжения духовных и физических сил, которого требует от людей война. Свое внешнее проявление это находило не только в виде героических подвигов беспримерных образцов великой жертвенности и самоотречения. В то же время, нельзя лакировать историю. Наши дети и внуки должны знать – фронтовые будни состояли не только из геройских подвигов и дерзких рейдов по тылам. Лик войны грязен. Вспомним размышления героя романа К. Симонова генерала Серпилина о том, что война – «паскудное дело». Но писать правду об этом надо. Иначе правда о грозных сороковых будет неполной и частичной. А имена многих участников войны так и не будут возвращены из небытия и забвения…»*

К сожалению, в наш современный век многие публикации, особенно в Интернете, поверхностны, неинформативны. В них мало живого и совсем мало проверенной информации. Вместо фактов и переживаний, вымыслы и безразличие к теме. Мне запомнилась фраза одного из моих друзей-историков: «А вы, милые дамы и господа, заменили факты на мемы, историю – на хэштеги…». Это говорит о безразличии: главное тиснуть, запоститься, хайпануть. А это объясняется одним словом – равнодушие.

А как в последнее время стало забрасывать информационное поле текстами, написанными с помощью искусственного интеллекта! Это сейчас модно, но это, в основном, поверхностные работы, в них отсутствует уникальный авторский труд и стиль. Нет эмоций в сгенерированном материале. Но не будем о грустном.

Наша задача: донести до современников истории об их предках, о героических судьбах погибших, пропавших без вести, умерших от ран или оставшихся в живых и вернувшихся с полей сражений. О подвигах и жизни уникального поколения… Поколения Победителей!

Поэтому мы стараемся как можно более подробно рассказать о каждом, чье имя удалось установить в ходе поисковых работ. По архивным документам, по письмам родных, по легендам пытаемся проследить их путь. Судьбы этих людей – отражение истории нашей страны.

К сожалению, мы констатируем, что и третий том книги «Крылья Татарстана» не смог вместить все истории: о местах гибели советских крылатых машин, где нам случилось побывать; самолетах, фрагменты которых сейчас используются в проекте по восстановлению бомбардировщика Пе-2; судьбах летчиков.

Всего же, на момент издания третьего тома, в проекте «Крылья Татарстана» используются фрагменты 86 самолетов Пе-2 и Пе-3, установлены судьбы 194 членов их экипажей: летчики, штурманы, воздушные стрелки-радисты, технические специалисты советской авиации, сражавшиеся в огненном небе войны, приближавшие долгожданную Победу.

Работая в экспедициях в разных уголках нашей страны, не устаю восхищаться красотой и величием природы, красотой души людей. Радуют встречи со старыми друзьями-поисковиками, новые знакомства с интересными людьми. Новые открытия. Посетите с нами мысленно эти места. Вдохните опьяняющий воздух весенних полей русской равнины. Услышьте шелест карельских мачтовых сосен и писк комаров. Согрейтесь рядом у лесного костра в мокром ленинградском лесу. Окиньте взглядом простор мурманских сопок и сахалинских гор. Пройдитесь по бескрайним новгородским болотам. Преодолейте тысячекилометровые пробеги вместе с нами в машине и опуститесь с аквалангом на дно озера.

Давайте поговорим о жизни, о деле, о судьбах… И тогда вы поймете нас, поймете нашу поисковую душу… Листая страницы книги, убедитесь в этом сами. Вы увидите на снимках лица поисковиков, тех, кто помогает нам в нашей работе, родственников солдат Великой Отечественной, чьи имена мы вернули из небытия. И конечно, вглядитесь в лица тех, кто не вернулся с боевого вылета.

Переживите с ними и с нами события, которые выпали на их долю. Побудьте с нами бок о бок в экспедициях, где мы ставим одну задачу – вернуть имена…

С уважением ко всем читателям,
Илья Прокофьев.
Сентябрь 2026 года, г. Казань

Листая страницы: деревня Кощаково, Татарстан

В первых двух книгах «Крылья Татарстана. Восстановить легенду» есть истории об установлении судеб экипажей четырех самолетов Пе-2, потерпевших катастрофу во время Великой Отечественной войны в районе бывшего аэродрома 9-го запасного авиационного полка в Самосырово под Казанью. Погибшие были захоронены на сельском кладбище в деревне Кощаково Пестречинского района Татарской АССР. За послевоенное время их могилы почти затерялись на деревенском погосте.

К 2009 году, когда специалисты Всероссийского информационно-поискового центра приступили к работе по составлению каталога, а затем и реестра воинских захоронений на территории республики, на могильных обелисках сохранились лишь две фамилии из 10 погибших. До 2013 года ВИПЦ вел архивно-исследовательскую работу по установлению имен погибших. При тщательном изучении огромного количества архивных документов Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации обстоятельства гибели этих машин и имена экипажей были установлены. Удалось также у нескольких авиаторов разыскать родных и близких, которые 21 июня 2014 года приехали на торжественно-траурную церемонию открытия памятника с выбитыми на граните именами героев.

Предварительно также был проведен опрос населения: помнит ли кто-нибудь из старожилов о крушениях самолетов в этих местах. Из их рассказов удалось узнать точные места падений двух самолетов: первый экипаж из состава 202-го бомбардировочного авиаполка разбился 7 августа 1942 года у деревни Званка и второй экипаж 603-го ближнебомбардировочного авиаполка – 22 июля 1942 года за деревней Кощаково. А вот установить, куда упали обломки двух столкнувшихся в воздухе самолетов из состава 72-го бомбардировочного авиаполка на полигоне Самосырово 3 марта 1942 года, мы не смогли.

И если у деревни Званка место катастрофы в настоящее время оказалось застроено частными домами, то место падения второго находится в лесном массиве, за кощаковскими полями.



Корпус компаса одного из членов экипажа.



Фото из акта расследования катастрофы самолета Адамова Е.П.

В рамках реализации проекта «Крылья Татарстана» мы организовали и провели поисковую экспедицию в эти места, о которой и хотим рассказать.

30 мая 2024 года. Всего полчаса на машине от дома до села Кощаково в Пестречинском районе. Затем еще минут 15 по сельским дорогам, поднимая клубы желтой пыли. И вот мы в зеленой дубраве, тут прохладней. В Татарстане установилась жара: вчера было +28, а сегодня еще сносно +24. Но все равно даже утром душно. Выходим из машин, переодеваемся в полевую форму, готовим необходимые поисковые инструменты – лопаты и металлоискатели. Из-за появившихся в огромном количестве комаров и мошки, приходится опрыскаться разными «пшикалками». Но вместе с потом сходит и «защита» от кровососущих. У нас сегодня не просто прогулка по лесу – задача обследовать место падения советского самолета Пе-2, который упал в этих местах в жаркое лето 1942 года. Алюминиевые и железные обломки скрываются под слоем опавшей листвы и пожухшей прошлогодней травы. Свежая трава не сильно поднялась и еще не набрала жесткости. Поэтому катушка металлоискателя плавно и легко сканирует поверхность земли. «Металлики» пищат как сумасшедшие.

Рваные обломки самолета разной конфигурации и размера находятся на глубине 10–15 см. Работаем лопатами. Кучка деталей и обломков растет все больше. Попадаются характерные технологические лючки, которые устанавливались на фюзеляже и плоскостях самолета Пе-2. На местности в лесу видны две небольшие канавы – это, скорее всего, следы от удара самолета об землю. Именно в этих углублениях и вокруг них звучат громкие сигналы. В 10 метрах друг от друга выкапываем две больших железных пластины: часть бронезащиты кресла летчика и кабины воздушного стрелка-радиста. Попались детали из кабины летчика: шкала от прибора, который указывал высоту полета, куски оплетки фонаря, об-

ломанный рычаг, разломанная боковая панель приборов, куски плексигласа. И вдруг рядом с обломками попадается хромированный поясок от компаса кого-то из членов погибшего экипажа. Внимательно чистим выкопанные из земли находки. На многих видны штампы ОТК, которые указывают, что самолет был построен на нашем казанском авиазаводе № 22. Попадаются несколько отстрелянных гильз от авиационного крупнокалиберного пулемета УБ (универсальный Березина). Все датированы 1941 годом.

Но в результате этой трудоемкой работы были найдены фрагменты, которые мы используем в нашем проекте «Крылья Татарстана» по восстановлению и реставрации настоящего боевого самолета Пе-2. Тем более, для реставрации мы хотим использовать как можно больше подлинных агрегатов и элементов обнаруженных нами самолетов Пе-2.

Как мы уже упомянули выше, о месте падения этого самолета мы узнали от местных жителей. Несколько лет назад житель села Кощаково – Петр Сергеевич Антонов – показал нам это место. Его мать Вера Михайловна, 1928 года рождения, будучи подростком в годы войны стала свидетельницей данной трагедии. Она же и рассказала о могиле летчиков на Кощаковском кладбище, где в 2014 году мы установили памятник с именами погибших летчиков.

Этот Пе-2 разбился в результате авиационной катастрофы 22 июля 1942 года. В архивных документах говорилось, что самолет упал 3 км северо-восточнее аэродрома Самосырово: *«Экипаж в 7.36 вылетел на выполнение упражнения № 15 (бомбометание с пикирования). В 8.00 пришел на полигон, сделал заход по цели для уточнения данных. Затем зашел на второй заход, на высоте 2500 метров, и ввел самолет в пикирование. Сбросив бомбу, вывел самолет из пикирования. Летчик Адамов через стрелка-радиста Пронина передал радиограмму «Иду на аэродром из-за неисправности матчасти». Встав в круг на высоте 700-800 метров выпустил шасси, не доходя до третьего разворота самолет на высоте 300-350 метров произвел переворот через крыло, затем перешел в штопор и упал…»*

В результате отказа одного из моторов погиб экипаж 603-го бомбардировочного авиаполка в составе летчика сержанта Евгения Петровича Адамова, штурмана старшего сержанта Алексея Васильевича Печникова и воздушного стрелка-радиста Бориса Петровича Пронина.

Все члены экипажа были не новичками в летном деле, уже успели повоевать в 1941-м. Об этом говорят их учетно-послужные документы. А штурман самолета Алексей Печников был награжден медалью «За отвагу» за бои на Западном фронте.



Алексей Печников.

В завершение следует добавить, что еще в 2014 году удалось разыскать родных и близких штурмана самолета Алексея Васильевича Печникова. Тогда на открытие памятника со всей семьей приезжал его внучатый племянник Алексей Пельтман (названный в честь двоюродного деда). С ними мы также побывали и на месте гибели бомбардировщика, постояли у огромной сосны, свидетельницей, быть может, той трагедии. Алексей Пельтман вместе с сыном и супругой посадили рядом с воронками от падения стальной птицы росток дуба, привезенный с родины Алексея Васильевича, из деревни Копылы Тверской области.

А на память выкопали саженец дубка, росший на месте гибели деда, чтобы отвезти его на родину погибшего штурмана. Вот так молодые дубочки стали незримым мостиком между рождением и гибелью…



Валерий Шафиков, Илья Прокофьев, Рузаль Хабибуллин на месте падения самолета.

Листая страницы: Август – сентябрь 2018-го. Сегежский район Республики Карелии

В первой книге «Крылья Татарстана» есть рассказ о «пешке», найденной в Карелии. Предыстория такова. В 2018 году два охотника – Владимир Скориков и Сергей Ковыдин, живущие в карельском городе Сегежа, – отправились на охоту в район реки Войта и на одной из карельских каменных сопок нашли место падения самолета Пе-2. О своей находке они рассказали Андрею Борисовичу Мысливцу из поискового отряда «Раритет» (г. Жуковский Московской области), а тот, в свою очередь, рассказал о самолете нам.

Вот так, благодаря неравнодушному отношению карельских охотников к истории родного края, мы побывали на месте падения этого самолета и провели вместе с ними две плодотворные и удачные экспедиции. В ходе работ на месте катастрофы удалось найти номера обоих моторов, и по технологическим шильдам (биркам) определить серию самолета. Для проекта «Крылья Татарстана» мы смогли эвакуировать из карельской тайги уникальные фрагменты, которые уже сейчас используются в процессе сборки настоящего бомбардировщика Пе-2.

Установление судьбы самолета затянулось на некоторое время, так как оказалось, что он имеет отношение к ВВС Финляндии, которая в годы Великой Отечественной войны выступала на стороне фашистской Германии. Разобраться в этом нам также помог наш друг финский историк Карл-Фредрик Геуст.

Все подробности и перипетии архивных изысканий были описаны в первом томе книги «Крылья Татарстана. Восстановить легенду», вышедшей в 2019 году. Для тех, кто не читал нашу книгу, расскажем вкратце эту историю.



Сергей Ковыдин, Владимир Скориков, Илья Прокофьев.



Часть крыла самолета Пе-2.

Самолет Пе-2 13-й производственной серии (установлено по обнаруженным на месте падения технологическим биркам) был выпущен на московском заводе № 22 в конце мая 1941 года. По разнарядке Главного управления комплектования и формирования Красной Армии в июне 1941 года этот Пе-2 (всего отправлено девять) поступил в состав 39-го бомбардировочного авиаполка 10-й САД, который базировался на аэродромах в городе Пинске и деревне Жабчицы (в 10 км северо-западнее Пинска) Белорусской ССР. Здесь нужно добавить, что основными машинами, которые были на вооружении полка в то время, были самолеты СБ (скоростной бомбардировщик). Новые пикирующие бомбардировщики Пе-2 только-только стали появляться в частях, и личный состав авиационных подразделений только начинал осваивать их.

В первые же дни и часы Великой Отечественной войны аэродромы полка подверглись массированной бомбардировке самолетами противника. Незаправленные «пешки» взлететь не смогли, получив различной степени повреждения. При быстром продвижении противника и нашем тяжелом отступлении поврежденные самолеты были оставлены на аэродромах и достались врагу. Но на тот момент немцам они были не нужны. Чтобы использовать аэродром в Пинске они стащили все брошенные при отступлении Красной Армии самолеты в конец летного поля, назвав это «самолетной свалкой» (я ничуть не преувеличиваю! именно так в немецких трофейных документах, доступных сейчас исследователям истории авиации, значилось место, где стояли разбитые крылатые машины).

В августе 1941-го к немецкому командованию Люфтваффе обратились представители ВВС Финляндии. Их просьба заключалась в следующем: передать финнам для восстановления и дальнейшего использования брошенные советские самолеты. Как известно, еще в годы советско-финляндской войны они использовали захваченные на местах вынужденных посадок на территории Финляндии сбитые советские самолеты. Не имея своей авиационной промышленности (за исключением нескольких вспомогательных и учебных типов самолетов, спроектированных на Государственном авиазаводе в Тампере и построенных там же по лицензии), финны ставили на службу закупаемые в других странах самолеты. И поэтому советские трофейные машины восстанавливались и использовались в ВВС Финляндии (тем более проблем с запасными частями не было, можно было снять их с других подбитых самолетов, доставшихся в годы Зимней войны). Так вот, прошение о передаче самолетов финской стороне немецким командованием было одобрено. Но… Немцы не просто их передали союзникам. Они их продали!

21 октября 1941 года на «самолетную свалку» на аэродроме в Пинске прибыли представители ВВС Финляндии. Осмотрев представленные экземпляры, финны выкупили шесть Пе-2 разной степени комплектации (многие не имели части агрегатов).

После заключения сделки разукомплектованные самолеты отправили морским путем, а в Финляндию они были доставлены только 19 декабря 1941 года. Их восстановлением занялись финские специалисты на ремонтном авиазаводе в Тампере. И только 10 января 1942 года самолеты передали в строевые части финских ВВС. Все шесть самолетов поступили в состав 48-й бомбардировочной авиаэскадрильи, которая базировалась на аэродроме Онттола.

Вот так найденный в карельской тайге в 2018 году самолет в начале 1942-го получил финское обозначение – PE-212.

Повоевать на стороне неприятеля «пешка» успела чуть больше года. 10 февраля 1943 года экипаж финской 48-й авиаэскадрильи, в который входили пилот старшина Йоонас Харью, штурман младший лейтенант Онни Матти Юхо Коскимаа и воздушный стрелок-радист сержант Тойво Хеикки Канккунен, вылетел с аэродрома Иоэнсу на разведку восточной и западной части Беломорской Карелии (так записано в финских документах задание экипажу). Маршрут разведывательного полета пролегал по тыловому участку Карельского фронта в районе Беломорска (в документах в годы войны финны указывали прежнее название Беломорска – Сорока). Высоколетящий самолет на подлете к Беломорску был зафиксирован постом наблюдения 32-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона Карельского фронта. В донесении ПВО фронта говорилось: *«Самолет Пе-2 шел с финскими опознавательными знаками».* Зенитчики узнавали в небе по силуэту отечественный бомбардировщик Пе-2, но нанесенные вражеские опознавательные знаки – синяя свастика на белом фоне, – указывали, что теперь это самолет противника. И зенитным огнем 2-й батареи 32-го ОЗАД на высоте 1400 метров он был сбит.



Йоонас Харью.



Онни Матти Юхо Коскимаа.



Тойво Хеикки Канккунен.



Самолет Пе-2 в финских ВВС.

Получив попадание в топливные баки, летчик направил машину к финской территории. Но топливо утекало быстрее, и летчик старшина Харью стал снижаться и искать площадку для вынужденной посадки. Под ним были каменные сопки с покрывшими их соснами и елями. При жесткой посадке на камни самолет разбился. Летчик погиб сразу, штурман Коскимаа получил тяжелые травмы, стрелок Канккунен получил переломы обоих ног. В этот же день на место падения самолета была отправлена советская разведгруппа, которая и пленила раненых членов экипажа. Их доставили в госпиталь № 1438, который дислоцировался в городе Беломорске.

По результатам проведения архивных исследований было установлено: штурман Коскимаа получил ушибленные раны головы, ссадины лица, обморожение пальцев рук и кистей 3-й и 2-й степеней, обмо-

рожение левой стопы 3-й степени. Как ни пытались спасти его советские врачи, он скончался от ран 24 февраля 1943 года и был похоронен в отдельной могиле на городском кладбище в городе Беломорске. Воздушный стрелок-радист сержант Канккунен получил переломы обоих ног. Ему сделали несколько операций, но переломы не срастались. Для дальнейшего лечения он был переведен в госпиталь в город Архангельск, где врачи и поставили его на ноги. Затем Канккунен был направлен в транзитный лагерь для финских военнопленных в город Череповец. А после выхода Финляндии из войны в сентябре 1944 года финские военнопленные стали возвращаться по репатриации на родину. Домой Тойво вернулся 22 ноября 1944 года. Вот так сложились судьбы трех финских военнослужащих, которые вылетали для выполнения заданий на трофейном советском самолете Пе-2.



Геуст Карл-Фредрик.

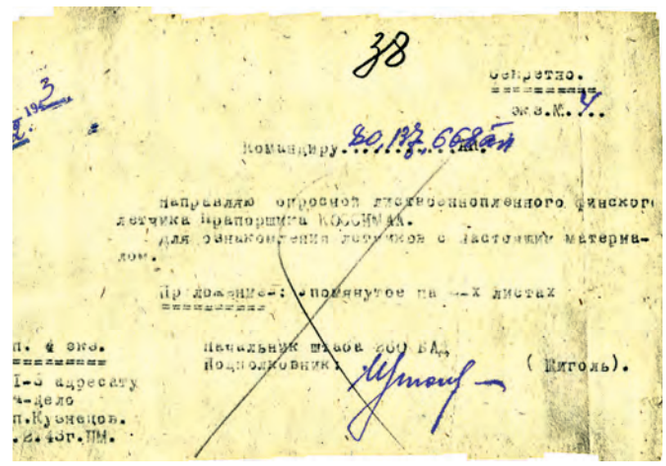
В 2020 году, работая с документами 7-й воздушной армии и других, входящих в нее, авиационных частей и подразделений, в фонде 260-й смешанной авиационной дивизии удалось найти интересное дело, где были собраны для ознакомления всеми подразделениями воздушной армии копии протоколов допросов, попавших в советский плен финских военнослужащих летно-подъемного состава. В этом деле я неожиданно увидел знакомые мне фамилии. Это были протоколы допроса штурмана Юхо Коскимаа и стрелка-радиста Тойво Канккунена. Публикуя этот документ на страницах нашей книги, мы сохраним стилистику изложения, написание имен и названий населенных пунктов. В скобках же укажем их правильные названия и верное произношение. С чем нам помог уже представленный выше историк авиации Карл Геуст. Вот что еще он писал мне в марте 2026 года: *«Я внес некоторые замечания-исправления в протокол допроса, который в целом довольно точно отражает состояние финских ВВС в феврале 1943 года…».*

Но сначала процитируем сопроводительный документ.

«22 февраля 1943 года № 0402. Командиру 80, 137, 668 АП. Направляю опросный лист военнопленного финского летчика прапорщика Коссимаа (правильно Коскимаа. – Авт.). *Для ознакомления летчиков с настоящим материалом. Приложение: упомянутое на 3 листах. Начальник штаба 260 БАД подполковник Шиголь».*

А вот и сам протокол допроса.

«Опросный лист военнопленного финского летчика прапорщика КОССИМАА



38

Командиру 80.137.668 АП

направляю опросный лист военнопленного финского летчика прапорщика КОССИМАА. для ознакомления летчиков с настоящим материалом.

Приложение: упомянутое на 3 листах

Начальник штаба 260 БАД подполковник (Шиголь).

Сопроводительное письмо к протоколам допросов штурмана и стрелка-радиста финского самолета.

Военнопленный член шюцкора. Мать его учительница. Имеет 300 га земли, из них: 40 га пахотной, 15 коров, 3 сельхозмашины, 5 батраков.

Служба в армии: срочную службу проходил в 1934–35гг., в городе Каухава, в школе летчиков-механиков. Окончил школу со званием младшего сержанта. В 1940 году окончил школу офицеров летчиков со званием прапорщика, обучался 6 месяцев. В школу поступил добровольцем. В армии с июля 1941 года по мобилизации. В июле был направлен на аэродром Тикшозеро в 10-ю отдельную эскадрилью (в настоящее время расформированная), где служил до декабря 1941 года. После чего, был переведен в 48-ю авиаэскадрилью, аэродром Ювяскюля (Jyväskylä = Luonetjärvi. – К.Г.), *а в сентябре перебазировались на аэродром Анттола* (Онттола – Авт.).

Военнопленный взлетел с аэродрома Анттола на самолете Пе-2, заводской номер самолета 212. Задача разведполет по маршруту: Иоэнсу-Надвоицы-Беломорск-Сумпасад-Суммаярви, бомбить по усмотрению пилота обнаруженные цели и выявлять точки ЗА на указанном маршруте и пунктах.

В районе Сумпасад три русских истребителя атаковали наш самолет (из архивных документов известно, что самолет был подбит 2-м дивизионом 32-ого ОЗАД ПВО Карельского фронта, заявок советских истребителей о сбитии финского самолета за этот день в документах истребительных частей 7-й ВА в архиве не найдено. – Авт.), *на высоте 1000 метров, в результате атак поврежден бензобак и пробита левая плоскость, поврежден левый мотор, который через 3-4 минуты отказал работать, а спустя 5 минут отказал второй мотор, в результате чего экипаж произвел вынужденную посадку в районе Ондозеро, не дотянул до своей территории.*

При посадке самолет задел плоскостью за дерево и разбился. Из состава экипажа остались живыми: штурман, который имеет легкие ушибы, и стрелок, который имеет тяжелые ушибы и перелом ноги, пилот умер.

Организация финских ВВС и их базирование.

Финские ВВС состоят из 5 полков: 1, 2, 3, 4 и 5. В первый полк входят: 12, 14, 16 авиаэскадрильи Штаб размещен в Иммола, командир полка полковник Реккола (Rekola. – К.Г.), *командир 14-й авиаэскадрильи майор Манусон* (R.Magnusson. – К.Г.), *командир 12-й авиаэскадрильи был майор Мауукуу* (Maunula. – К.Г.), *командир 16 авиаэскадрильи капитан или майор Солв* (Seeve. – К.Г.). *Первый авиаполк является истребительно-бомбардировочным, имеет до 60-70 самолетов типа Фоккер (3-х типов), ФР-ФК-ФО (типы самолетов Fokker, спроектированы в Голландии.* – Авт.*), Люсандер* (Westland Lysander – британский лёгкий самолёт. – Авт.), *Гл.Гладиатор* («Гладиатор» (британский истребитель-биплан Gloster Gladiator. – Авт.), *Брюстер* (американский истребитель Брюстер F2A-1. – Авт.), *Моран Сольниер* (французский истребитель Morane-Saulnier. – Авт.), *Культис* (скорее всего имеется в виду американский истребитель Curtiss P-40. – Авт.), *Харрикейн* (английский истребитель Hawker Hurricane. – Авт.), *Чайка* (советский истребитель И-153. – Авт.), *количество по типам военнопленный не знает.*

12 авиаэскадрилья базируется на аэродроме Петрозаводск и Гирвас.

14 авиаэскадрилья – на аэродроме Тикшозеро и несколько самолетов на аэродроме Нурмалица.

16 авиаэскадрилья – на аэродроме Петрозаводск, Гирвас, Нурмалица.

На Петрозаводском аэродроме базируется обыкновенно до 10 самолетов, аэродром используется как временный, для подскока.

На аэродроме Тикшозеро базируется свыше 20 самолетов истребителей и штурмовиков.

На аэродроме Нурмалица базируются до 10 самолетов.

2-й истребительный авиаполк входят 24, 26, 28 авиаэскадрильи, штаб полка Рауту, командир полка полковник Лоренсе (Lorentz. – К.Г.), *количество самолетов 80-90. Командир 26 авиаэскадрильи майор Карлсон* (Carlsson – К.Г.). *Командиров 24 и 28 эскадрилий не знает. 24 эскадрилья базируется на Рауту.*

(часть текста не читается)

…картофель с соусом, грибы, хлеб, иногда каша. Разное. Около двух недель тому назад русские бомбили ночью аэродром Нурмалица, в результате сгорело до 10 самолетов и бензохранилище. По боевой тревоге организация по телефону. Задание на боевой вылет дается накануне. Организацию ВВС Красной Армии финские летчики почти не знают. По их данным, что на аэродроме Сумпасад имеются истребители. Финны предполагают, что против них действует 200 самолетов, преимущественно истребителей типа Харрикейн, Томагавк, Чайки. Финны считают советских летчиков умелыми. Отрицательная их сторона – боятся летать на низкой высоте. Финны потеряли за период с сентября 1941 года по настоящее время из 48-й эскадрильи 4 самолета, из 10 самолетов.

Военнопленный знает аэродромы: Сегежа, Сумпасад, Беломорск, Лодейное Поле.

Ночная бомбардировочная авиация базируется на аэродроме Петрозаводск, Онттола, Вяртсиля, Тикшкозеро.

10 февраля 1943 года военнопленный будучи в полете над станицей Сорокская, заметил паровозы, но бомбить их не решился, так как очень сильно били зенитки. Сбросив две бомбы по 250 кг на ст. Сосновец. Летал на самолете Дб-3, учился 20 часов, обучал его майор Церетинен. Самолеты ДБ-3 собирались в г.Тампаре, затем одиночно пригонялись на аэродром Онттола. Военнопленный видел на этом аэродроме около 20 самолетов До-215 и Бр.Бленхейм. На аэродроме Онттола имеется три ангара: два больших и один маленький. Сюда доставляются на ремонт истребители. С августа по декабрь 1941 года военнопленный фотографировал участок от ст.Сорокская (в настоящее время – г. Беломорск в Карелии. – Авт.) *до Свири на самолете Фоккер.*

Экипаж МОТОВОСА (записано заглавными буквами. Но что это обозначает и Карл Геуст не знает. – Авт.) *2 человека и имеется фотоаппарат. Финские летчики мало летают по мнению военнопленного из-за нехватки горючего. Запас горючего на аэродроме Иоэнсу 260-300 бочек, емкостью 200 литров. Хранится оно в ямах глубиной 2 метра по 50-60 бочек. Бомбы также хранятся в подземных складах.*

Крейсерская скорость самолета Пе-2 500 километров в час, вооружение 4 пулемета калибра 7,6 и 2,13 (2 х 13 ?? – К.Г.) *мм. В воздухе самолет может находиться 2 часа 40 минут.*

В Петрозаводске находится ночная эскадрилья 16 самолетов типа Гладиатор. Радиосвязь с аэродромом во время полета запрещена. В северной части аэродрома Онттола имеется одна зенитная батарея 6-ти орудийного состава, калибра 45 мм. Опознавательные знаки самолетов ДБ-3 и Пе-2 – нижняя сторона консоли окрашена в желтый цвет с изображением свастики. Верхняя сторона консолей окрашена в темно зеленый цвет с изображением свастики. На фюзеляже желтая поперечная полоса с изображением свастики.

Опрос военнопленного сержант КОНККУНЕН ТОЙВО ХЕИККИ (правильно Тойво Хейкки Канккунен (Toivo Kankkunen). – Авт.) *1-го звена 48-й авиаэскадрильи 4-го авиаполка. Родился в 1917 году в деревне Сутокумку* (Оутокумку Outokumpu. – К.Г.). *Происхождение (знак вопроса, не знает) в семье помещика. Отец умер, когда военнопленному было 9 лет. После того, до 16 лет жил у тети, а потом работал на дорожном строительстве в лаборатории. Окончил 6 классов народной школы и одногодичное народное училище. В армии с 1939 года 2 сентября. Служил в 16-й гидроэскадрильи 1-го авиаполка Сортолла* (скорее всего, Сортавала. – Авт.). *Служил до войны 1941 года, а потом около 3-х месяцев был на гражданке. Работал в лаборатории, вторично моби-*



Тойво Канккунен.

лизован в армию в июне 1941 года, и снова попал в 16-ю авиаэскадрилью 1-го авиаполка. В октябре 1941 года был переведен в 48-ю авиаэскадрилью 4-го авиаполка, которая формировалась в Луонетярви (Luonetjärvi. – К.Г.). *4-й авиаполк бомбардировочный, в него входят 42, 44, 46 и 48 авиаэскадрильи. Командир 44 авиаэскадрильи подполковник Гаврильсон* (Gabrielsson. – К.Г.). *Командир 46-й авиаэскадрильи майор Артола* (Artola. – К.Г.). *Командир 48-й авиаэскадрильи подполковник Харюсанки* (Harju-Jeanty. – К.Г.) *(француз). Командира 42 авиаэскадрильи военнопленный не знает. Количество самолетов в авиаполку военнопленный не знает, а также и в эскадрильи. Это военнопленный объясняет тем, что долгое время их звено базировалось на аэродроме Иоэнсу* (Joensuu. – К.Г.) *и Луонетярви. В первом звене 48-й авиаэскадрильи два самолета Пе-2. Штаб 44 авиаэскадрильи в Онттола, штаб 48-й эскадрильи в Луонетяри. Штаб 46-й эскадрильи в Линтунлахте* (6 км от Иоэнсу. – К.Г.), *штаб 48-й авиаэскадрильи в Вярмсиля* (скорее всего, в Вяртсиле. – Авт.). *Остальные показания совпадают с военнопленным КОССИМАЛ.*

Разное: на самолете типа Пе-2 стоит радиостанция РСБ, номер 8560. Русские летчики дерутся смело. Финские летчики боятся самолетов Томагаук и МиГ.

Опрос производил подполковник Козлов. Переводчик техник-интендант 3 ранга Хольм. Подполковник Мельников».

Обнаружение дополнительных архивных документов, касающихся судеб финского экипажа самолета Пе-2, найденного охотниками в Сегежском районе Карелии, дало нам возможность продолжить исследования.

Как уже упоминалось в первом томе книги «Крылья Татарстана. Восстановить легенду», вышедшей в 2019 году, судьба выжившего стрелка-радиста Тойво Канккунена оказалась поистине уникальной. Находясь в советских госпиталях, Тойво, немного окрепнув, стал исполнять перед ранеными, медицинскими сестрами и санитарами финские народные песни, которых он знал и помнил очень много. Говорят, пользовался большим успехом. Оказалось, финн имеет красивый теноровый голос.

По возвращении из плена, в сентябре 1945 года, Канккунен поступил в музыкальную академию им. Сибелиуса в Хельсинки. Стал оперным певцом. Исполнял арии, гастролировал. Вершиной его карьеры стало исполнение роли Родольфо в опере Пуччини «Богема» в Милане (Италия, 12 июня 1960 г.). К сожалению, 19 апреля 1961 года он скончался от инфаркта. Уважаемый Карл-Фредрик Геуст специально для нашей книги прислал еще несколько фотографий Тойво Канккунена в роли оперного тенора, которые мы и публикуем. На одном из снимков, сделанных в Венеции в июне 1960 года, Тойво Канккунен запечатлен со своей учительницей – итальянской оперной певицей (сопрано) Тоти Даль Монте (Toti dal Monte, сценическое имя; настоящее имя – Антониетта Менегелли, 1893–1975). Ее книга «Голос над миром» была переведена и издана на русском языке. На другом снимке, сделанном в Париже, – Тойво с оперным итальянским певцом (драматический тенор) Марио Дель Монако (Mario Del Monaco, 1915–1982), который в 1943 году дебютировал в театре «Ла Скала» с партией Рудольфа в «Богеме». А Тойво эту партию исполнил в 1960-м.

Вот так, благодаря многим неравнодушным людям: нашедшим самолет охотникам, поисковому братству, выполняющему тяжелую и тщательную работу, архивистам и историкам, ничем не примечательные найденные номерочки смогли рассказать интересную историю.



Тойво Канккунен (справа) с итальянской оперной певицей Тоти Даль Монте. Венеция, 1960 год

Самолет Пе-2 в районе Чаусово Жуковского района Калужской области



Место падения самолета Пе-2.

Место падения этого самолета Пе-2 в районе села совхоза Чаусово было обнаружено в 2014 году поисковым отрядом «Звезда» (г. Кремёнки, Жуковский район Калужской обл., руководитель – Бирюков Алексей Владимирович). К сожалению, воронка была уже разграблена. При проведении поисковых работ в отвалах были обнаружены фрагментированные останки трех членов экипажа самолета, а из личных вещей только обломки часов и наручного компаса. Кроме этого, удалось установить номера обоих моторов самолета: РА 135-2207 и РА 135-2210. Они были выбиты на обнаруженных фрагментах моторов. Также на обломках самолета был найден шильдик, на котором было выбито – 2 П 57, что возможно является указанием на заводской номер самолета.

По рассказам местных жителей поисковики узнали, что самолет был сбит истребителями противника осенью 1941 года. Наш самолет летел со стороны Серпухова на Малоярославец. Рядом с местом падения местные жители поставили памятный знак и обнесли его оградой. На табличке (которая сейчас почти не читается) была сделана надпись, что здесь погибли летчики в 1941 году.

Часть редуктора мотора с лопастью поисковики передали в Музей боевой славы, а обнаруженные останки членов экипажа самолета ждут момента захоронения в братской могиле в селе совхоза «Чаусово». Поисковики надеются, что удастся установить личности погибших и найти их родных. А затем торжественно предать останки земле.



Памятник, сделанный местными жителями, на месте падения самолета.

Как оказалось, место падения этого самолета знали многие поисковые отряды Московской и Калужской областей, работавшие в этих местах. Информация об этом самолете приходила и от поисковиков домодедовского отряда «Истокъ» (руководитель – Низамутдинов Кирилл Юрьевич) МООО «Военно-патриотический центр «Застава» и от коломенского отряда «Надежда» (командир – Катков Сергей Михайлович). Тема этого самолета обсуждалась на авиационном форуме «Тризна», где пользователи, поисковики и исследователи истории военной авиации, предположили, что это потеря октября – декабря 1941 года из состава ВВС Западного фронта. Рассматривались экипажи 46-го бомбардировочного авиационного полка 77-й САД, 603-го БАП (сформирован на основе 46-го БАП осенью 1941 года, первоначально имел номер 46 «Б» БАП) и 602-го БАП, в которых в период конца 1941 года на вооружении были самолеты Пе-2 именно 57-й серии. Но, к сожалению, подтвердить эти гипотезы архивными документами пока не удалось. Поисковики надеются, что рано или поздно все же удастся найти в архивах сведения, которые помогут установить имена погибших за Родину летчиков.

А потери бомбардировочной авиации под Москвой были очень большие. В книге Алексея Григорьевича Федорова «Авиация в битве под Москвой» говорится: *«В результате совместных действий войск и авиации враг 23 октября был остановлен западнее Серпухова. На этом направлении наша авиация в период со 2 по 23 октября произвела 1800 самолето-вылетов, оказав существенную поддержку войскам 49-й армии.*

В конце октября противник ценой больших потерь продолжал наступать в направлении Серпухова. ВВС Московского военного округа, действующие

на волоколамском направлении, получили задачу поддерживать войска 49-й армии, обороняющейся на этом направлении…».

Московский исследователь, историк военной авиации Сергей Михайлович Катков, занимаясь изучением архивных документов ВВС Западного фронта в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации, сообщил, что 603-й бомбардировочный авиационный полк 43 САД в октябре 1941 года потерял безвозвратно 13 самолетов Пе-2, в ноябре – 4 самолета, а в декабре еще 3 Пе-2. Кроме этого, в период 5-6 октября 1941 года 130-й бомбардировочный авиационный полк, вооруженный также самолетами Пе-2 потерял за два дня 9 самолетов. Самыми подходящими потерями (по сопоставлению места нахождения обломков самолета и местами указанными в оперативных документах авиаполков) могут быть три самолета Пе-2 из состава 603-го БАП, не вернувшиеся с боевого задания 23 октября 1941 года. Но пока найти в архивных документах заводские номера этих самолетов (и установленных на них моторов) не удалось.

О напряжении тех дней вспоминает бывший штурман самолета 46-го БАП, позднее 603-го БАП Владимир Петрович Буланов (после войны генерал-лейтенант авиации, главный штурман ВВС СА):



Буланов В.П.

«19 октября 1941 года наш 603-й авиаполк в составе 22 самолетов Пе-2 перебазировался на аэродром Щербинка под Подольском. В этот же день мы сделали звеном один боевой вылет в Балабаново, вблизи Наро-Фоминска. В этом вылете погиб один экипаж, в котором штурманом был сын великого артиста Москвина (см. ниже). Полк был подчинен 23-й или 32-й наземной армии Западного фронта (под Москвой была 32-я армия, 23-я армия входила в состав Ленинградского фронта. – Авт). *В этот же день мы перебазировались на аэродром Раменское. Начались горячие будни, немцы рвались к Москве со всех направлений. В дни, когда погода позволяла наносить удары по фашистам, мы выполняли по 5-6 боевых вылетов в день…».*

История этого самолета в проекте «Крылья Татарстана» началась уже в 2020 году. В августе поисковик клуба подводного плавания «Бентос» Виктор Михайлович Тумашев, возвращаясь из экспедиции в Карелию домой в Набережные Челны проездом через Казань, рассказал нам, что работающие вместе с ним поисковики из Калужской области могут передать для проекта «Крылья Татарстана» один из моторов бомбардировщика Пе-2.



Поисковики отряда «Звезда» поднимают мотор самолета.

Оказалось, речь идет о «пешке», рассказ о которой был выше. Работая на месте падения самолета в 2014–2016 годах поисковики, раскапывая воронку, дошли до одного из моторов самолета, который был на дне воронки, установили его номер, но поднимать на поверхность не стали. И вот сейчас, когда они узнали о нашем проекте, решили передать этот мотор нам. Кстати, поднимавшие обломки самолета в составе отряда «Звезда» поисковики создали под руководством Михаила Александровича Антонова собственный отряд «Гвардеец» (г. Кремёнки).

Наладив связь с калужскими коллегами через Вилли (так зовут друзья Виктора Тумашева), мы стали готовиться к поездке в Жуковский район. Но пока



Номер мотора.

собирались, поисковики отряда «Гвардеец» (Антонов Михаил Александрович, Рован Ксения Олеговна, Вдовин Александр Николаевич, Вдовин Евгений Николаевич, Щигринцов Денис Александрович) организовали и провели в сентябре 2020 года небольшую экспедицию на место падения самолета и извлекли мотор из воронки. Ребята вывезли мотор из леса, а нам оставалось только приехать и забрать мотор. И мы очень благодарны друзьям за такой неожиданный подарок.

Передача мотора для проекта «Крылья Татарстана» состоялась 23 октября 2020 года Из Казани в Кремёнки отправились А.Ю. Коноплев, И.Г. Прокофьев и В.М. Тумашев. На следующий день авиационный мотор М-105ра № 135-2207 был доставлен в г. Казань.

Данный мотор оказался для нас как нельзя кстати. Мы уже рассказывали, что еще в период 2018–2019 годов были отреставрированы два мотора. Но для их полного восстановления не хватало различных навесных агрегатов и мелких деталей. Так вот, на доставленном из Калужской области моторе оказались так необходимые нам элементы. Очистив мотор от глины и грязи, оставшейся после извлечения из воронки, мы смонтировали с него нужное для нас оборудование и другие запчасти. Была проведена консервация всех конструкций мотора.

* * *

Штурман самолета 603-го БАП младший лейтенант Москвин Ф.И. не вернулся с боевого вылета 23 октября 1941 года.

Он действительно сын знаменитого российского и советского актера, театрального режиссера, народного артиста СССР Ивана Михайловича Москвина (1874–1946) от первого брака с Любовью Васильевной Гельцер.

- МОСКВИН Федор Иванович. Родился 30 апреля 1906 года в городе Москве. В 1922 году окончил техникум при сельскохозяйственной Академии им. Тимирязева. Семья проживала по адресу: улица Горького, Брюсовский переулок, д. 17, кв.14.



Выпускник Вахтанговской школы (1924–1926). Актер МХАТ-2 (1926–1927), затем театра Революции (1927–1930). В этот же период (с 7 ноября 1928-го по 4 ноября 1929-го) находился на действительной военной службе в РККА в составе 55-го кавалерийского полка, где прошел школу одногодичников (г. Тамбов). Уволен в запас в должности командира взвода.

После службы вернулся в Театр имени Е. Вахтангова (1930–1941), где служила его жена Мария.



Емельянов А.П.



Гальмуев П.М.

Все его родные были деятелями искусства. Мать была актрисой МХТ, дед Василий Федорович Гельцер – балетным педагогом, сестра матери Екатерина Васильевна Гельцер – балериной. Старший брат Федора, Владимир Иванович Москвин, был актером Вахтанговского театра (1920–1952), затем преподавал в Театральном училище имени Бориса Щукина. По отцовской линии, родной дядя, младший брат отца Михаил Михайлович Тарханов тоже Народный артист СССР, доктор искусствоведения.

Ф.И. Москвин в предвоенные годы дважды призывался на учебные военные сборы. В 1938 году на 60 дней, где освоил воинскую специальность летчика-наблюдателя, и после которых 7 ноября 1938 года ему было присвоено звание младшего лейтенанта запаса. Вторые сборы проходил в 1939 году в Монино, сроком 35 дней.

В соответствии с планами всеобщей воинской мобилизации, начавшейся скрытно, 15 июня 1941 года Ф.И. Москвин был призван Советским РВК города Москвы на военные сборы, и направлен в состав 46-го БАП, где проходил переподготовку.

Во время формирования 603-го бомбардировочного авиаполка зачислен на должность стрелка-бомбардира самолета Пе-2.

23 октября 1941 года его самолет не вернулся с боевого задания из района Балабаново. В этот день полк наносил удары по районам: Бородино – Колочь, Малоярославец – Медынь, Боровск – Тишнево. С выполнения боевого задания не вернулось 3 самолета Пе-2, в том числе экипаж в составе командира полка капитана Алексея Емельянова и штурмана полка капитана Павла Гальмуева.

В оперативной сводке ВВС Западного фронта к 23.00 23 октября 1941 года говорилось:

«43 АД – бомбардировочными действиями уничтожала войска противника в районе Малоярославец, Медынь, Воробьи, Можайск. Вели разведку в полосе справа – автострада, слева Подольск, Медынь.

Произведено 59 самолетовылетов, из них на бомбардирование 22, на разведку 8, на прикрытие 29.

Сброшено бомб 70 ФАБ-100, 44 ФАБ-50, 2 АО-25.

По неполным данным уничтожено до 30 танков, 40 автомашин, выведено из строя 50 автомашин и танков, нанесен урон живой силе противника. Не вернулось 3 самолета Пе-2, сбит ЗА противника 1 самолет Пе-2…».

В этот день в 43-й смешанной авиационной дивизии были потеряны 3 самолета из состава 603-го БАП и один из состава 39-го БАП.

Так оборвалась жизнь талантливого актера. На вахтанговской сцене Федор Иванович Москвин сыграл свыше 20 ролей. Театральные работы: Строитель («Темп», 1930); начальник патруля («Интервенция», 1933); Яков Лаптев («Егор Булычов и другие», 1932; «Достигаев и другие», 1933); Евтушенко («Человек с ружьём», 1937); Винтер («Перед заходом солнца», 1941); Солодухин («Путь к победе», 1939); Добчинский («Ревизор», 1939); Соловьёв («Фельдмаршал Кутузов», 1940); играл в спектаклях: «Шляпа» (1935); «Флоридсдорф» (1936).

А ведь по статусу он мог спокойно остаться в театре, продолжить служить искусству, тогда остался бы жив. Ведь деятели искусства и служащие театров имели бронь. Но Федор Иванович Москвин посчитал, что его военная специальность, полученная во время прохождения курсов переподготовки в Красной Армии, сейчас более нужна Родине. Враг был на ближних подступах к столице. И он счел, что правильней будет сражаться с захватчиками в действующей армии, на фронте…

P.S. Весной 2021 года от Михаила Антонова (отряд «Гвардеец») пришла дополнительная информация. Поисковики в очередной раз попытались найти местных жителей, которым хоть что-то было бы известно об этом самолете. Ясно, что очевидцев тех событий уже не осталось, но ребята записали рассказ одного жителя деревни Сороковет, услышавшего его когда-то от земляков, переживших страшные военные годы.



Калужские поисковики передают в Казань найденный мотор.



Москвин Иван Михайлович.



Москвин Федор Иванович.

В конце ноября 1941 года над территорией оккупированных деревень Сороковет – Григорово – Семеновское – Татарское пролетал советский разведывательный самолет с целью выявления позиций противника. Он был подбит немцами и упал в лесу в районе деревень Семеновское – Татарское. Местные жители утверждали, что в самолете было два летчика. Первый выпрыгнул, но был ранен. На парашюте он приземлился на участок жительницы села Сороковет, которая его спрятала, но немцы его нашли и расстреляли в огороде. Второй летчик остался в самолете и погиб.

Лес между деревнями Семеновское и Татарское, указанный деревенскими жителями, как раз и является местом, где поисковики нашли обломки самолета. Но имеют ли отношение данные воспоминания к найденному самолету, сказать затруднительно. Ведь поисковики нашли номер, который подтвердил обнаружение Пе-2. А по воспоминаниям местных жителей о том, что в самолете было два летчика, – больше похоже на гибель Пе-3.

Тем не менее, это будет поводом проверить и потери всех авиационных полков, которые принимали участие в боях под Москвой, и имели на вооружение самолеты Пе-3. А таких полков на этом участке фронта действовало несколько: 40-й БАП (в дальнейшем 40-й ДРАП), 95-й БАП (в дальнейшем 95-й ИАП), 208-й БАП, 9-й ББАП, 511-й ББАП (сформированный на базе 40-го БАП), 54-й Краснознаменный БАП, и разведывательные полки Ставки Верховного Главнокомандования (1-й, 2-й и 4-й).

Поиск продолжается…

Самолет Пе-2 в районе Варваровщины, Гдовский район Псковской области

В 2020 году мы работали в Псковской области вместе с коллегами-поисковиками из гдовского отряда «Неизвестный солдат» на месте вынужденной посадки самолета Пе-2 в районе поселка Ямм. Руководитель отряда Андрей Владимирович Нудьга пообещал нам передать для проекта «Крылья Татарстана» фрагменты бомбардировщика, найденного еще в 2006 году.

Накануне нашего отъезда из экспедиции Андрей привез из Гдова эти обломки: массивную часть одного из блоков мотора и различные агрегаты навесного оборудования к мотору. На торце блока четко читался выбитый номер – р 125-576. Позднее выяснилось, что это номер от части мотора-донора, установленного на этом самолете во время ремонта.

Андрей рассказал, что место падения бомбардировщика, различные обломки, а также останки погибших членов экипажа были обнаружены в 2006 году в 6–7 км южнее города Гдова, в районе урочища Варваровщина Юшкинской волости.

18 августа 2006 года останки погибших штурмана и воздушного стрелка-радиста самолета были торжественно захоронены на центральном военном мемориале в городе Гдов Псковской области.

Вот как эти события были описаны в местной районной газете «Гдовская Заря», май 2006 года.

«Командир экипажа гвардии сержант Александр Александрович Смирнов выпрыгнул с парашютом и остался жив. Штурман гвардии младший лейтенант Анатолий Михайлович Крылов и стрелок-радист гвардии старшина Анатолий Иванович Капустин – погибли…

Получив в руки такие данные, гдовские поисковики потеряли сон. В течение года они по крупицам восстанавливали события того дня. Определяли место падения самолета, искали тех, кто помнил о произошедшей 62 года назад трагедии. И, наконец, завеса времени приоткрыта.

Сейчас в Гдове живет Николай Михайлович Васильев. В детстве его родители вот что рассказывали о тех событиях:

«В Варваровщине, что за деревней Юшкино, потихоньку налаживалась мирная жизнь. И вдруг снова рев моторов… Со стороны озера, на огромной высоте шел бой. Все происходило молниеносно: два вражеских самолета, словно ястребы, атаковали наш бомбардировщик. С земли его пытались прикрыть зенитки, расположенные на станции Гдов. Но советский экипаж это не спасло, воздух прорезал звук падающего самолета, по небу поползла черная лента дыма.

От сильнейшего удара машины о землю, деревню встряхнуло и осыпало клочьями вырванной земли…»

– Потом воронку на месте падения Пе-2 заполнила вода, мы мальчишками купались в ней, – рассказывал Николай Михайлович поисковикам. Он помог найти и двух знающих те места проводников, ведь Варваровщины уже нет. Ориентировались по железнодорожной насыпи.

В мае 2006 года, на точно определенном месте падения самолета, начались раскопки.

– К нам на помощь приехали псковские и пустошкинские коллеги, – рассказал Марат Мавлитович Фаляхиев, руководивший поисковой работой. – Они не просто смогли найти время, чтобы принять участие в раскопках, но и обеспечили запасы топлива, провианта, привезли необходимое оборудование, насосы…»

И действительно на месте падения «пешки» тогда вместе с гдовскими поисковиками работала команда Константина Буевича из Пскова и Михаила Романова из Пустошки (к сожалению, Михаил ушел из жизни в 2013-м). Работы проводились под эгидой Псковской областной поисковой организации «След Пантеры», руководителем которой в те годы был Николай Антонович Горбачев. В своем архиве, я нашел фотографии с этого подъема, присланные в 2006 году Романовым и Буевичем. Они же проводили исследовательскую работу с архивными документами по установлению судеб погибших летчиков.



Могила штурмана и стрелка-радиста на кладбище в г. Гдов.



Константин Буевич. г.Псков

Вот, например, отрывок из статьи районной газеты: «Тягачом Игоря Иванова, приехавшего из Трутнева, приходилось «протаптывать» дорогу в грязи для более легких машин, а порой выносить их чуть ли не на руках. Пошли проливные дожди, но команда, которой за три дня стали члены разных поисковых бригад, копала, откачивала воду и доставала по кусочку многотонную погибшую машину, ставшую могилой для двух русских парней.

На три метра вгрызлись они, подняв на поверхность не только метал, но и личные вещи одного из погибших…».

Следующая статья районной газеты была посвящена торжественно-траурной церемонии захоронения останков погибших членов экипажа этого самолета.

«На гдовском кладбище, на месте захоронений военных времен, установлен новый обелиск. В память об экипаже советского бомбардировщика Пе-2, сбитого над нашим небом в неравном бою с немецкими истребителями весной сорок четвертого.

В день сегодняшний из глубины времен ворвались события 26 марта 1944 года, и участники торжественного захоронения останков экипажа оказались на остром разрезе истории, которая ожила и стала яркой, зримой и очень близкой. (…)

– Шестьдесят два года было неизвестно, где упал самолет, а в документах штаба полка, в котором служили летчики, была сделана запись: «Не вернулись с боевого задания», – рассказывал Марат Мавлитович. – Члены экипажа Анатолий Крылов и Анатолий Капустин считались без вести пропавшими. И только сейчас мы хороним их с воинскими почестями, которые они заслужили отвагой и верностью Родине. Нами была проведена большая работа по поиску места падения самолета. С прошлого года мы искали, расспрашивали местных жителей. А с мая нынешнего больше двух месяцев работали на месте падения бомбардировщика.

Марат Мавлитович благодарил за помощь и содействие Администрацию района, руководство МУП ЖКХ, командование 722-го авиационного полка и офицеров полка, коллег-поисковиков из Пскова.

На торжественное событие по захоронению останков фронтовых летчиков прибыли исполняющий обязанности начальника авиации 6-й армии ВВС и ПВО полковник А.А. Шаров, помощник командующего армии по связям с общественностью подполковник А.В. Григорьев, представитель комитета ветеранов войны Ленинградской области В.М. Филиппов, командование Смуравьевского военного гарнизона во главе с полковником С.Е. Колчиным, духовой оркестр десантной дивизии из Пскова, ветераны и жители города…

– Мы прощаемся с боевыми товарищами. Сегодня закончился ваш фронтовой вылет, – сказал на митинге А.А. Шаров. – И начался полет в бессмертие.

Звучал военный оркестр. Раздавались торжественные выстрелы в небо. Кончился дождь, омывший природу. Горестно и благодарно заблестела под лучами солнца лопасть бомбардировщика, того самолета, погибшего в неравном бою вместе с экипажем. Она стала памятником, отдавших Родине свои жизни. Вечная Слава! Вечная Память!..»

Вот так удалось установить судьбу экипажа самолета Пе-2 № 11/132 с моторами М-105 № 222-342 и № в12-268 из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА, который не вернулся с боевого задания 26 марта 1944 года. В состав экипажа самолета входили:







Номера моторов и самолета.

– летчик гвардии сержант Смирнов Алексей Алексеевич, 1920 г.р.;

– штурман гвардии младший лейтенант Крылов Анатолий Михайлович, 1922 г.р.;

– воздушный стрелок-радист гвардии старшина Капустин Анатолий Иванович, 1916 г.р.

Как сказано выше, летчик выпрыгнул с парашютом и остался жив, прибыл в полк 27 марта 1944 года.

Тогда в ходе поисковых работ были обнаружены различные номера: на лючках – номер самолета 11/132, на фрагментах моторов – пф 4-1511, 222-342, 3-929, р 125-576. Так бывает, если самолет неоднократно был в ремонте, а моторы часто меняли и ремонтировали.

Акт расследования данной потери, хранящийся в фондах Управления 276-й БАД в Центральном архиве Министерства обороны РФ, позволил подробнее узнать об обстоятельствах того боевого вылета.

«26 марта 1944 года в 15.35 на высоте 7000 метров экипаж, после выполнения задания, при отходе от цели, самолет был обстрелян сильным огнем ЗА и вскоре атакован 4-мя ФВ-190. Атаки производились сзади справа и слева на одном уровне с небольшим превышением с короткой дистанции 100-200 метров. При отражении атак огнем штурмана и стрелка-радиста, был сбит 1 ФВ-190, который упал на Чудское озеро у западного берега. На третьей атаке был убит штурман, а при подходе к восточному берегу Чудского озера, прекратил стрельбу стрелок-радист. На высоте 6500 метров самолет загорелся и стал неуправляем, перешел в пике. Предположительно, было перебито управление. На высоте 4500 метров летчик подал команду прыгать на парашютах, сорвал колпак и был выброшен из самолета. Приземлился на восточном берегу Чудского озера в 6-7 километрах южнее г. Гдова. В этом же районе врезался в землю самолет, который разбит и ремонту не подлежит. Летчик невредим, штурман и стрелок-радист погибли. Фактическая погода: ясно, видимость 4-5 километров. Полет производился одиночно без прикрытия истребителями сопровождения…»

Подробности боевого вылета рассказал вернувшийся в полк на следующий день летчик самолета Алексей Алексеевич Смирнов. Выяснилось, что штурман Анатолий Крылов и стрелок Анатолий Капустин были убиты еще в воздухе, поэтому не смогли спастись на парашютах. Также летчик упоминает, что перед тем как Пе-2 настигли трассы немецких авиационных пушек, они успели сбить один вражеский истребитель.

В настоящее время исследователям истории войны доступны многие архивные документы противника, в том числе и в открытых источниках в Интернете. Поэтому найти заявки немецких летчиков на сбитые советские самолеты 26 марта 1944 года не составило большого труда. На этот день летчиками 54-й немецкой эскадры (JG 54) были заявлены девять побед над самолетами Пе-2.



Экипаж Пе-2: Капустин, Смирнов, Крылов (слева направо).

Разобраться с немецкими документами помог наш друг и коллега из Москвы Кирилл Чёчмарев. Он сообщил, что с данными из советского акта расследования потери самолета Пе-2 (*«26 марта 1944 года в 15.35 на высоте 6500 метров самолет загорелся…»*) полностью совпадает заявка обер-лейтенанта (равнозначно званию старшего лейтенанта в советских ВВС) Фритца Лоозе (Луз) из 12./JG 54. В немецких архивных документах указаны время – 13.46 и высота – 6400 метров. По трапецам люфтваффе системы Gradnetzmeldeverfahren место, где был сбит Пе-2, оказывалось немного севернее, чем в действительности упал самолет, но это допустимо. Разница в два часа в заявке и Акте – это разница с немецким зимним временем (3 апреля 1944-го немцы перевели время, тогда разница с советским стала 1 час).

Также Кирилл рассказал о судьбе этого немецкого летчика. Оказалось, Фритц Луз (Fritz Loose) – один из пионеров германской авиации. Родился 25 января 1887 года в уездном городе Брюкс, Богемия, Австро-Венгерская империя (сейчас статутный город в Чехии). В период 1920–1930 годов он был одним из первых испытателей и шеф-пилотов немецкой авиационной фирмы Junkers. Гражданский пилот с огромным налетом часов. В открытых источниках особо не пишут про его карьеру у фашистов. Промежуток между 1939 и 1945 годами – вообще тишина… Его заявки на победы известны с конца



Фритц Луз.

1943 по весну 1944-го, видимо из-за нехватки кадров немецкое командование люфтваффе уже привлекало всех имевших опыт летчиков. Всего в открытых источниках удалось найти информацию о семи его заявках на сбитые советские самолеты.

После войны, в начале 50-х, сбежал из ГДР в ФРГ. С 1955 по 1968 был директором аэродрома Хангелар (г.Бонн) и летным директором компании авиаконструктора Альфонса Пютзнера (компания выпускает небольшие гражданские самолеты). Умер в 1982-м.

А вот данных о потерянных 26 марта 1944 года самолетах люфтваффе в немецких архивах найти не удалось. Но это не означает, что в этот день не было сбитых немецких самолетов, возможно документы об этом еще не опубликованы.

Изучив архивные документы, сейчас мы можем подробно рассказать о судьбах экипажа погибшего советского самолета.

• Летчик гвардии сержант СМИРНОВ Алексей Алексеевич. Родился 15 мая 1920 года в селе Черленково Волоколамского уезда Московской губернии (в годы войны – Шаховский район Московской обл.). Окончил семь классов средней школы. До призыва в армию обучался в аэроклубе им. Леваневского в городе Москве по специальности авиатехник.



В Красную Армию был призван 14 июня 1940 года Кунцевским РВК Московской области. В июне 1942 года окончил Энгельскую военную авиационную школу пилотов в звании сержанта. 12 августа 1942 года направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 9-го запасного авиаполка (8-я запасная авиабригада г. Казань, Приволжский ВО). Во время учебного полета по овладению навыков боевого применения самолета Пе-2 в составе запасного полка разбил самолет. В результате вместо фронтовой авиации летчика Смирнова отправляют в пехоту (ниже мы расскажем об этом).

С сентября 1942 года Алексей Алексеевич воевал в составе 102-й отдельной стрелковой бригады Ленинградского фронта.

В январе 1943 года с началом операции «Искра» по прорыву блокады Ленинграда бригада получила приказ от Военного совета 67-й армии на форсирование реки Нева в районе так называемого Невского пятачка, а в дальнейшем овладеть 2-м и 1-м Городками, станцией Невдубстрой, 8-й ГЭС. На этих рубежах у немцев был создан один из самых мощных узлов сопротивления.

В истории боев под Ленинградом говорится: *«Высокие железобетонные здания Городков и ГЭС, почти не поддававшиеся артиллерии, имевшейся в штурмующих соединениях, кирпичные дома, высокие железнодорожные насыпи с многочисленными тупиками и петлями, курганы шлака, образовавшегося от сжигания топлива на электростанции, вагоны стоящие на рельсах – все это было использовано врагом для создания прочной круговой обороны. Имелось большое количество ДЗОТов, блиндажей, пулемётных гнёзд, соединённых между собой ходами сообщений. Железнодорожный участок, соединявший район с Синявино, полностью простреливался артиллерией противника с Синявинских высот. Болотистая местность, покрытая редким кустарником и лесными массивами, нахождение района на господствующей высоте, дающее врагу полностью просматривать прилегающую местность, создавали сложности, а разведку делали почти невозможной.*

В бой бригада была введена утром 14 января в полосе наступления 268-й стрелковой дивизии, контратакованной немцами накануне, для усиления её правого фланга и блокирования 2-го Городка, 8-й ГЭС и 1-го Городка, в полосе между Посёлок и 2-й Городок.

Начало боёв сложилось неудачно – бригада сразу же была контратакована врагом, связь со штабом армии потеряна. За первые четыре дня, согласно Журнала боевых действий, потери составили более 2000 человек.

16-го и 17-го января, после непрерывных боёв, удаётся сломить сопротивление врага…».

Именно в этих боях Алексей Алексеевич Смирнов был дважды ранен. Первое легкое ранение он получил 12 января 1943 года, когда части бригады поддерживали наступление 45-й гв. СД, которая двигалась в первом эшелоне по льду Невы. Второй раз его тяжело ранило 16 января 1943 года, когда до прорыва блокады оставалось всего два дня.

Так в журнале боевых действий 102-й ОСБр записано: *«16 января, после артподготовки, в 12:15 бригада начала наступление. 4-й батальон зацепился за северную окраину 2-го Городка и вёл бой на улицах. 3-й батальон залёг перед ним. 1-й батальон вышел на южную опушку рощи восточнее 2-го Городка…».*

С поля боя сержанта Смирнова доставляют в ЭГ № 2222 в Ленинграде, а оттуда 19 января 1943 года переправляют в ЭГ № 1117. 4 апреля, залечив раны, его выписывают.

И вот только после ранения и выздоровления его отзывают обратно в авиацию.

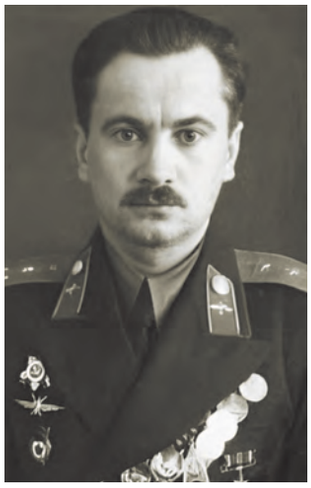
19 мая 1943 года для прохождения дальнейшей службы и дополнительного обучения боевого применения самолетов Пе-2 А.А. Смирнов был направлен в состав переменного состава 15-го отдельного учебно-тренировочного авиаполка (13-я ВА, ЛенФ). Пройдя переподготовку, отбыл в распоряжение командира 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка (276-я БАД) на должность пилота. В полк прибыл 18 сентября 1943 года, но участие в боевых вылетах начал только с ноября 1943 года.

В составе полка прошел путь от рядового пилота до командира звена. В наградных документах, оформленных 20 мая 1945 года, было записано: *«За период пребывания в полку и участия в Отечественной войне произвел 126 успешных боевых вылетов на самолете Пе-2.*

При уничтожении нашими войсками Восточно-Прусской группировки немцев, показал себя храбрым и мужественным воздушным бойцом, и командиром. Все боевые задания независимо от трудности их выполнения, выполняет четко и аккуратно. Много работает по воспитанию личного состава вверенного ему звена, ведя борьбу за лучшее качество при подготовке звена в целом на выполнение боевого задания…».

В 1945 году он был в очередной раз ранен. Проходил лечение в Клиническом военном госпитале Военно-медицинской академии имени С.М. Кирова.

Из кадров ВВС Советской Армии Алексей Алексеевич был уволен в запас 16 ноября 1961 года в звании подполковника. За годы войны и службы был награжден орденами Славы III степени (1944), Красного Знамени (1944 и 1945), Отечественной войны I степени (1944 и 1985), Красной Звезды (1954 и 1956), а также медалями «За оборону Ленинграда» (1942), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1945), «За взятие Кенигсберга» (1945), «За боевые заслуги» (1950). Кроме советских наград Алексей Алексеевич Смирнов в 1944 году был награжден американским орденом «Крест за боевые летные заслуги».



Смирнов А.А.

В газете «Правда» от 23 августа 1944 года № 202 (9659) была напечатана статья «Вручение американских орденов».

«22 августа 1944 года в Американском посольстве в Москве состоялось вручение американских орденов, которыми Президент Соединенных Штатов Америки Франклин Д. Рузвельт наградил в 1944 году бойцов, сержантов, офицеров и генералов Красной Армии за доблесть и выдающееся выполнение своего воинского долга в операциях на советско-германском фронте в борьбе с гитлеровской Германией – общим врагом Соединенных Штатов Америки и Советского Союза. Ввиду того, что награжденные, будучи заняты своими военными обязанностями, не могли лично принять награды, Посол США в СССР В. А. Гарриман передал ордена Народному Комиссару Иностранных Дел В. М. Молотову для последующего вручения их награжденным».



Орден «Крест за боевые летные заслуги».

Далее следовали списки награжденных орденом «Крест за боевые летные заслуги» (Крест лётных заслуг, англ. Distinguished Flying Cross), где под номером 23 значился гвардии сержант А. А. Смирнов.

Далее в статье говорилось: *«На церемонии передачи орденов в Посольстве США присутствовали: Советник Посольства США гн. Дж. Кэннан, Секретари Посольства г.г. В. Пэркинс, А. Колдер, Ф. Стивенс, Э. Пэйдж, Л. Томпсон и от Военной Миссии США в СССР – генерал-майор С. Сполдинг, бригадный генерал В. Крист, капитан 1-го ранга Г. Фэлт и др. С советской стороны присутствовали: Заместитель Народного Комиссара Иностранных Дел СССР А. Я. Вышинский, генерал-полковник Ф. Ф. Кузнецов, генерал-полковник авиации А. В. Никитин, генерал-лейтенант А. А. Грызлов, генерал-майор В. Н. Евстигнеев, ответственные сотрудники Наркоминдела СССР К. А. Михайлов, Б. Ф. Подцероб, В. Н. Павлов, Г. И. Фомин. В. А. Гарриман и В. М. Молотов при вручении орденов обменялись речами…».*

И хотя дата награждения американским орденом в учетных документах 11 июня 1944 года, получить его майор Смирнов смог только после войны, когда проходил службу в составе 714-го БАП (в/ч 74562).

История вручения американских наград советским солдатам очень интересна и мало изучена. В открытых источниках почти невозможно найти оформленные представления на награждение отличившихся в годы войны. Историю вручения наград хорошо описал в своей научной работе кандидат исторических наук Юрий Михайлович Зайцев, доцент кафедры тактики, боевой подготовки и морской практики Тихоокеанского высшего военно-морского училища имени С.О. Макарова, опубликованной в Военно-историческом журнале в сентябре 2019 года. Статья называется «Советские военные моряки и флотские летчики – кавалеры американских наград». Из названия понятно, что научная работа в первую очередь посвящена морским офицерам, но также есть истории о всех тех, кому были вручены награды США.

«12 марта 1943 года на встрече с наркомом иностранных дел В.М. Молотовым посол США в Москве адмирал У.Х. Стендли заявил, что по совету военного и военно-морского атташе американского посольства президент США Ф. Рузвельт разрешил наградить десятью Военно-морскими крестами (Navy

Cross) и десятью медалями «За выдающуюся службу в ВМС» (Navy Distinguished Service Medal), а также двадцатью крестами и таким же количеством медалей за выдающуюся службу в армии представителей советского Военно-морского флота и Красной армии, которые могли быть признаны отвечающими классификации наград, установленных военным и военно-морским ведомствами США, он был бы признателен, если бы Молотов сообщил, с кем можно переговорить об отборе кандидатов на награждение. Эти награды доставил военный курьер на самолёте.

В.М. Молотов пообещал Стендли доложить правительству о его предложении и проинформировать о результатах.

В армии и на флоте нашей страны в то время было не принято получать иностранные награды, но из этого правила были исключения. Так, в ноябре 1941 года советское правительство наградило четырёх английских лётчиков – командира авиакрыла подполковника Х. Рэмсботтом-Ишервуда и командиров эскадрилий, отличившихся в боях в небе над Мурманском, орденами Ленина. В ответ в марте 1942 года король Георг VI наградил четырёх советских лётчиков Северного флота Героя Советского Союза майора Б.Ф. Сафонова, капитанов И.К. Туманова, А.Н. Кухаренко и А.А. Коваленко крестами «За выдающиеся лётные заслуги» (The Distinguished Flying Cross).

На очередной встрече с послом США в начале мая Молотов сообщил, что ему поручено выразить благодарность правительства СССР за предложение о награждении и выяснить несколько процедурных вопросов. Представителей каких родов войск армии и ВМФ планирует наградить американское правительство? Желает ли оно наградить и командиров, и красноармейцев, краснофлотцев или только одну из этих категорий? Если планируется награждение и тех, и других, каким должно быть их соотношение?

Стендли ответил, что награждены могут быть представители всех родов войск армии и сил флота, командиры и красноармейцы, краснофлотцы. Вопрос об их соотношении американское правительство не рассматривало. И те, и другие могут быть награждены одними и теми же орденами, и медалями, подбор кандидатов на награждение правительство США предоставляет правительству СССР.

Была достигнута договорённость, что вопрос о награждении моряков может быть решён с наркомом ВМФ адмиралом Н.Г. Кузнецовым, военнослужащих Красной армии – с заместителем наркома обороны генерал-полковником Ф.И. Голиковым. Стендли выразил удовлетворение информацией Молотова и пообещал поручить переговоры с Кузнецовым военно-морскому атташе контр-адмиралу Д.Б. Дункану, с Голиковым – военному атташе полковнику Д. Микеле».

Скорее всего, поощрением на награждение иностранным крестом было выполнение А.А. Смирновым ответственных разведывательных полетов. В наградных документах упоминалось *«…успешное выполнение заданий командования по разведке с фотографированием войск и коммуникаций врага, доставляя за каждый боевой вылет ценные разведданные…».*

После выхода на пенсию Алексей Алексеевич проживал в городе Тихвине Ленинградской области и работал зам. начальника военизированной охраны Тихвинского промышленно-технологического техникума имени Е.И. Лебедева. В 1984 году в техникуме был выпущен альманах «Отчизны верные сыны» (Военно-патриотический выпуск № 1(4)), посвященный Дню Советской армии и Военно-морского флота СССР, в котором под авторством В. Куйдиной (к сожалению, не удалось установить полное имя автора) был напечатан очерк «В одной эскадрилье», посвященный Алексею Алексеевичу Смирнову.

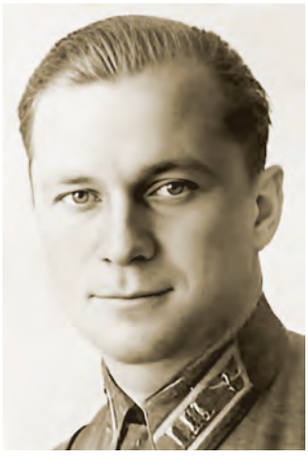
«Колеса поезда мерно отсчитывали бегущее время. За окном вагона мелькали большие и маленькие селения, слегка укрытые снегом поля, молчаливые леса. Алексей Алексеевич видел все это как бы далеко от себя. Это не задерживало его внимания. В мыслях он был уже в кругу своих однополчан. Как они там? Все ли смогут приехать на встречу? Приглашение, конечно, ребята отправили всем.

Никита Каршак письмо прислал: приехать не сможет, лежит в больнице. Так и остался он для Алексея Алексеевича «батей». Война началась, у Никиты уже трое детей было. И хоть по службе он как радист подчинялся командиру экипажа старшему лейтенанту Смирнову, то во всем другом – за старшего был Никита, старательный и по-отцовски заботливый о своих мальчишках – летчике Смирнове и штурмане Каурове. А когда Каршака демобилизовали после войны, уехал он на свою Полтавщину и слал оттуда посылки. Алексей Алексеевич помнит, какую радость доставлял им «батя» таким вниманием.

Память Алексея Алексеевича многое хранит из той военной поры и особенно оживает, сбрасывает с себя пыль времени, когда собираются однополчане вместе и начинается обычное в таких случаях: «А помнишь? Помнишь?..».

Встреча, на которую ехал Алексей Алексеевич, была посвящена 40-летию со дня рождения 276-й Гатчинской бомбардировочно-авиационной дивизии. Одна из ленинградских школ организовала у себя музей этой дивизии и теперь ждала у себя гостей. Их собралось, ни много ни мало, около двухсот человек. Старательными руками школьников сделаны почетные «медальки» для ветеранов. Алексей Алексеевич хранит у себя такую медальку как дорогую реликвию, напоминающую о встрече.

В семейном альбоме Алексей Алексеевич хранит военные снимки. На одном из них юный паренек в летном обмундировании возле своего самолета.



Кованев И.Ф.

Фотография сделана за несколько минут до боевого вылета, в котором самолет Смирнова подбили немцы.

Летчик-разведчик, он хорошо знал, что опасность могла подстерегать его в любую минуту. И она подстерегла его, проверяла силу воли, выдержку, расшатывала здоровье. На груди у Алексея Алексеевича шесть советских орденов и один американский орден «Крест за боевые летные заслуги». О награждении Алексея Алексеевича американским орденом в 1944 году писала «Ленинградская правда». А на мой вопрос, за какие боевые заслуги он был награжден. А. А. Смирнов ответил кратко: «За разведку». Правда из шести советских орденов два ордена он получил в мирное время: за отличную службу в рядах Советской Армии и за овладение полетами в сложных метеоусловиях днем и ночью.

Небо было мечтой юного мальчишки, а с 17 лет оно стало судьбой. Летные книжки Алексея Алексеевича хранят каждый его вылет. Насквозь простреленные грудь и нога, разорвавшаяся у него на спине бомба и следы осколка от нее в левой щеке – все это не прошло бесследно для здоровья, все это оставило след в памяти. Так же, как еще долго будет оставаться у Алексея Алексеевича ощущение полноты жизни и счастья после встречи с однополчанами.

Одному из них Герою Советского Союза полковнику в отставке Ивану Федоровичу Кованеву Алексей Алексеевич обязан умению летать в облаках. А было это так. Эскадрилья Кованева получила задание произвести бомбометание места, где скопилось большое количество вражеской техники. Облака висели низко над землей. И командир эскадрильи Кованев решил производить бомбометание по расчетам времени, поднявшись в облака. Летчик Смирнов никогда не управлял машиной в таких условиях. И, поднявшись в облака, ему показалось, что машину кренит влево, он начал выравнивать. Самолет стал терять высоту и вынырнул из облаков. Затем опять начал набирать высоту. Опять вынырнул из облаков. Вспоминая это, Алексей Алексеевич смеется: «Немцы, наверно, думали, что такие трюки в небе проделывает опытнейший летчик. А этот летчик всего-навсего не умел управлять самолетом в таких условиях. Но бомбометание все-таки мы провели по всем правилам, хоть и не смогли спрятаться в облаках...».

После задания самолет Смирнова вернулся последним. Кованев понял почему. И за два часа наземной подготовки объяснил летчику Смирнову все нюансы полета в облаках. Ошибок и неуверенности больше не было. А этот полет запомнился.

После поездки в Ленинград прошло немногим более двух месяцев. Но рассказы Алексея Алексеевича о тех двух днях, проведенных в городе-герое, свежи и впечатляющи. Остались в сердце и памяти ветерана и встречи со школьниками, и поездка в Гатчину, и долгий вечер в кругу однополчан. Остается в памяти седой полковник из другого полка, задушевная мелодия любимой «Катюши», которую он наигрывал на аккордеоне. Полковник играл. Все пели. Песня сменялась воспоминаниями, воспоминания – песней...».

• Воздушный стрелок-радист 34 гв.БАП гвардии сержант КОРШАК Никита Яковлевич, 1912 г.р. Уроженец: Украинская ССР, Полтавская обл., Лубенский район, с. Кильшанка. За годы войны награжден: орденами Славы III степени (08.03.1944 г.), Красной Звезды (24.09.1944), Отечественной войны II степени (19.04.1945 и 06.04.1985), медалями «За оборону Ленинграда» (22.12.1942), «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

• Штурман самолета 34 гв.БАП гвардии майор КАУРОВ Аркадий Федорович, 1921 г.р. Уроженец: Казахская ССР, Карагандинская обл., город Каркаралинск. За годы войны и службы награжден: орденами Красной Звезды (24.09.1944 и 30.12.1956), Красного Знамени (19.04.1945), Отечественной войны II степени (13.06.1945), медалями «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»; «За боевые заслуги (15.11.1950).

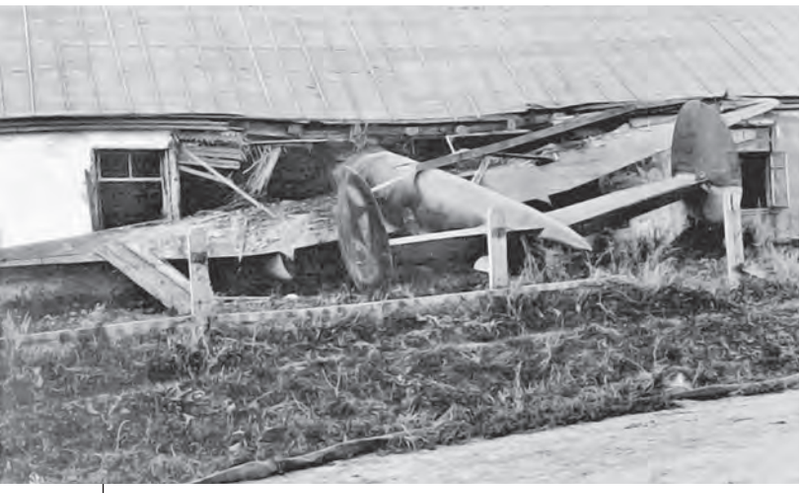


* * *

Вот и настал черед рассказать, как летчик Алексей Смирнов вместо авиации попал в пехоту в 1942 году. Об этом впервые мы прочитали в книге «Судьба пикирующего бомбардировщика» бывшего штурмана Владимира Тимофеевича Анисимова, однополчанина Смирнова.

«Летная карьера Смирнова складывалась неровно. Из училища его выпустили сержантом, направили на фронт. Здесь он совершил несколько боевых вылетов. Однажды по халатности на одном из аэродромов во время вылета Смирнов разбил самолет, были жертвы. Его судили и приговорили к отбыванию наказания в штрафной роте. «Искупив вину кровью», Смирнов вернулся в полк. Сейчас на его счету около сотни боевых вылетов.

Мне Леша Смирнов нравится. Небольшого роста, круглолицый, с веселыми карими глазами и приветливой улыбкой, «Капрал» – как его все зовут – является душой любой компании, в какой ни ока-



Авария самолета Смирнова А.А. в Казани.

жется. На «Капрала» Леша не обижается – свыкся с тем, что его обходят с присвоением звания. Ордена дают (у него их четыре), а все сержант.

Забегая вперед скажу, что уже в самом конце войны Смирнова, единственного в дивизии летчика, президент США наградил американским Крестом «За летные боевые заслуги». Наконец-то ему присвоили и звание лейтенанта. К концу года он был уже старшим лейтенантом, а вскоре в звании капитана его направили на учебу в Военно-воздушную академию. Вот такие порой происходят метаморфозы!..»

Ознакомившись с этими фактами, мы решили внимательно изучить архивы военных трибуналов и военных пересыльных пунктов, размещенные на сайте «Память народа». Здесь нашлись документы, по которым можно пошагово проследить судьбу летчика.

Также мы нашли информацию о службе Алексея Смирнова, когда во время подготовки книги «Всех назовем поименно» изучали документы ВВС Московского, Приволжского военных округов, 8-й ЗАБр и 9-го ЗАП, базировавшихся в 1942 году в городе Казани. Два тома нашей книги «Всех назовем поименно» были изданы в 2013 и 2018 годах и содержат социально-демографические данные, информацию о прохождении службы, о местах гибели и захоронении, описания судеб летчиков, штурманов, воздушных стрелков-радистов, авиаспециалистов наземных служб, преподавателей и военнослужащих других подразделений Военно-воздушных сил Красной армии, Военно-морского флота, Гражданского воздушного флота, погибших при исполнении служебных обязанностей и умерших в госпиталях на территории Татарской АССР в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

И сейчас, собрав воедино сведения, мы можем подробно рассказать о случившемся.

В фонде 8-й ЗАБр, в делах с приказами за 1942 год, был найден следующий документ.

«Приказ по 8 ЗАБр от 25 августа 1942 года (…)

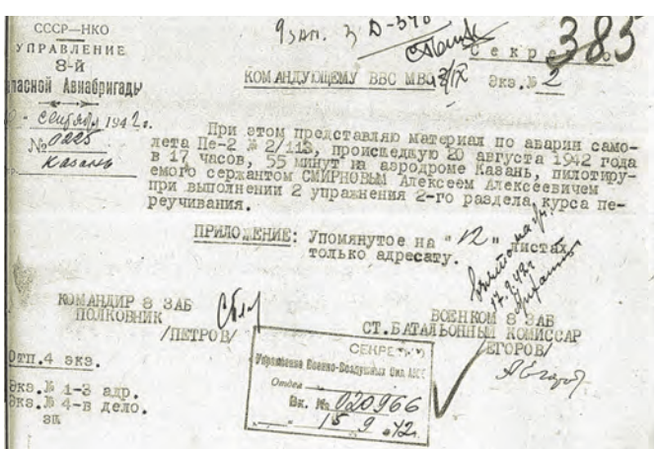
20 августа 1942 года сержант Смирнов (3 АЭ 9 ЗАП) придя с пикирования зашел на посадку и несмотря на выложенный крест и две выпущенных ракеты, сел без закрылков с промазом на 1000 метров. Полностью не закрыв газ и не применив тормозов, врезался в забор, а затем в дом, в результате разбит самолет, убил проходившего техника 2 АЭ Рябкова и ранил двух других военнослужащих…»

В фонде Управления ВВС Московского военного округа также нашлось упоминание об этой аварии.

«Военная прокуратура МВО Командующему ВВС МВО Сбытову, от 19 сентября 1942 года. (…)

2. Сержант 9 зап Смирнов, совершая учебный полет, разбил самолет. При приземлении ударом самолета убит авиатехник РЯБОВ».

В фондах Управления ВВС Красной Армии (35 фонд) удалось найти акт расследования и фотографии данной катастрофы. *«20 августа 1942 года. При выполнении учебного полета, при посадке летчик 3 АЭ 9-го ЗАП сержант Смирнов Алексей Алексеевич разбил самолет. При приземлении самолет разбит, экипаж пилот Смирнов легко ранен, стрелок-бомбардир Савельев тяжело ранен в голову, при пробеге самолета на дороге убит сержант – авиационный механик Иван Рябов (1921 г.р.) из 2 АЭ 9-го ЗАП и ранено 3 человека».*



СССР—НКО
УПРАВЛЕНИЕ
8-й
Краснознаменной Авиабригады

Секретно
385

КОМАНДУЮЩЕМУ ВВС МВО Экз.№ 2

При этом представляю материал по аварии самолета Пе-2 № 2/115, происшедшую 20 августа 1942 года в 17 часов, 55 минут на аэродроме Казань, пилотируемого сержантом СМИРНОВЫМ Алексеем Алексеевичем при выполнении 2 упражнения 2-го раздела курса переучивания.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Упоминутое на "12" листах.

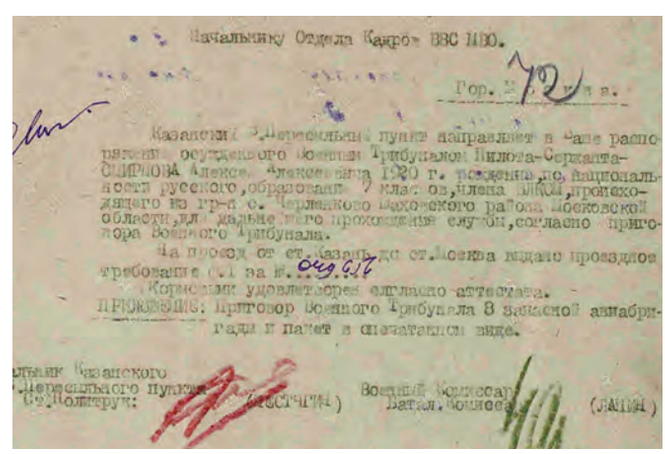
КОМАНДИР 8 ЗАБ
ПОЛКОВНИК /ПЕТРОВ/

ВОЕНКОМ 8 ЗАБ
СТ.БАТАЛЬОННЫЙ КОМИССАР
/ЕГОРОВ/

Отп.4 экз.
Экз.№ 1-3 адр.
Экз.№ 4-в дело.
зк

Управление Военно-Воздушных Сил КА
Отдел
Вх. № 020766
15 9 42

Донесение об аварии летчика Смирнова в городе Казани.



Начальнику Отдела Кадров ВВС МВО.

Рапорт

Казанский Пересыльный пункт направляет в Ваше распоряжение осужденного Военным Трибуналом Пилота-Сержанта-СМИРНОВА Алексея Алексеевича 1920 г. рождения по национальности русского, образование 7 классов, члена ВЛКСМ, происходящего из гр-н с. Черлакского Павловского района Московской области, для дальнейшего прохождения службы, согласно приговора Военного Трибунала.

На проезд от ст. Казань до ст. Москва выдано проездное требование ст.1 за №...

Кормовыми удовлетворен согласно аттестата.

ПРИЛОЖЕНИЕ: приговор Военного Трибунала 8 запасной авиабригады и пакет в запечатанном виде.

Начальник Казанского Пересыльного пункта (ЛАПИН)

Ст.Политрук: (ЛАПИН)

Военный Комиссар Батал. Комиссар (ЛАПИН)

Направление военного трибунала 8 ЗАБр.

По факту случившегося было проведено расследование, и судом Военного трибунала 8-й ЗАБр А.А. Смирнов был признан виновным в гибели техника и повреждении боевого самолета и осужден на 10 лет исправительно-трудовых лагерей с отбытием наказания на фронте.

«2 сентября 1942 года. Начальнику отдела кадров ВВС МВО г. Москва.

Казанский военный пересыльный пункт направляет в Ваше распоряжение осужденного Военным Трибуналом пилота – сержанта Смирнова Алексея Алексеевича, 1920 г.р., по национальности русского, образование 7 классов, члена ВЛКСМ, происходящего из граждан с.Черленково Шаховского района Московской области, для дальнейшего прохождения службы, согласно приговора Военного Трибунала.

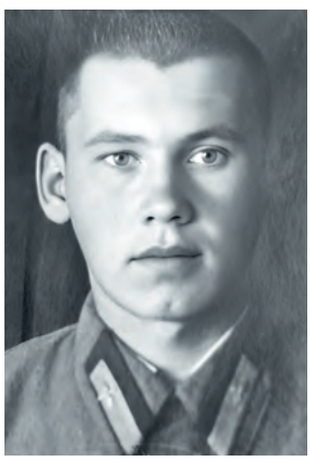
На проезд от станции Казань до станции Москва выдано проездное требование Ф.1 № 049656. Кормовыми удовлетворен согласно аттестату.

Приложение: Приговор ВТ 8-й ЗАБр и пакет в опечатанном виде…»

В Москве из отдела кадров ВВС 10 сентября 1942 года Алексея Смирнова отправили на Московский военный пересыльный пункт, а 11 сентября – перевели на сборный пункт Московского ГВК. Как мы писали выше, А.А. Смирнов попал в действующую армию и был зачислен стрелком в состав 102-й отдельной стрелковой бригады Ленинградского фронта. После выздоровления от полученных в боях ранений направлен в состав 4-го отдельного батальона выздоравливающих.

4 мая 1943-го из состава 102-й ОСБр направлен на Ленинградский военный пересыльный пункт, а 5 мая – в пункт распределения прибывших 36-й запасной стрелковой дивизии. Именно в это время вышестоящим командованием было принято решение о возвращении А.А. Смирнова в авиацию. 19 мая 1943 года он убыл в распоряжение командира 15-го отдельного учебно-тренировочного авиаполка (13-й ВА). Так закончилась эпопея летчика в пехоте…

А сейчас давайте вспомним не вернувшихся с боевого задания членов экипажа самолета Пе-2.



● Штурман гв. младший лейтенант КРЫЛОВ Анатолий Михайлович. Родился 23 июля 1922 года в деревне Вологино Верхнетурского уезда Пермской губернии (в годы войны – Исовский район Свердловской обл.). Там же жила его мать Евдокия Игнатьевна. В 1940 году окончил девять классов средней школы. В Красную армию был мобилизован 6 января 1941 года.



Анатолий Крылов.

В июне 1943 года окончил Ташкентскую военную авиашколу стрелков-бомбардиров (Северо-Азиатский ВО) с присвоением звания младшего лейтенанта. 14 июня 1943 года направлен в распоряжение командующего 4-й ВА Северо-Кавказского ВО, но уже 12 сентября – в распоряжение командующего 13-й ВА Ленинградского фронта, а 28 сентября – в состав 34-го гв. БАП (276-я БАД 13-я ВА). Первое участие в боевых вылетах – в ноябре 1943 года. До своей гибели за успешно выполненные 32 боевых вылета награжден орденом Красного Знамени (15.03.1944) и медалью «За оборону Ленинграда» (27.02.1944).

● Воздушный стрелок-радист гвардии старшина КАПУСТИН Анатолий Иванович. Родился в 1916 году в деревне Фефелово Мологского уезда Ярославской губернии (в годы войны – Мологский район Ярославской обл.). Мать Татьяна Федоровна жила по адресу: г. Молога, ул. Коммунистическая, д.144.

Кадровый, в Красной армии с 1937 года. По окончании школы младших авиационных специалистов в 1938 году назначен на должность воздушного стрелка-радиста. На Ленинградском фронте с 11 апреля 1942 года. В составе 34-го гв.БАП с 6 января 1943 года, но боевые вылеты в составе полка стал выполнять с марта 1943 года.

Был награжден медалью «За оборону Ленинграда» (02.06.1943) и орденом Славы III степени (23.01.1944) за 46 успешных боевых вылетов.

Пусть еще одна глава станет посвящением тем, кто прошел страшными дорогами войны, и тем, кто отдал жизни, защищая Родину.

Три самолета Пе-2. Воронежская область

Как мы уже отмечали раньше, с 2019 года к проекту «Крылья Татарстана» стали проявлять интерес наши коллеги-поисковики из других регионов России. Со многими нас связывала давняя поисковая дружба, и потому они хотели рассказать нам об обнаруженных фрагментах Пе-2 на местах падений самолетов. Многие интересовались, что конкретно нас интересует, каких фрагментов не хватает для реставрации, и старались вывезти из лесов и болот обломки самолетов и по возможности передать их нам.

Однажды наш старинный друг и соратник по поиску Валерий Петрович Чернышов, который с самого начала помогал нам в реализации проекта, сообщил, что у него в гараже в Воронеже хранятся обломки и фрагменты как минимум трех самолетов Пе-2, места падений которых были обнаружены на территории Воронежской области. Валерий Петрович готов был передать нам их.

В октябре 2020 года мы возвращались в Казань из поездки по проведению мониторинга сохранности и состояния воинских захоронений на территории Республики Крым и решили проехать через Воронеж. Конечно же предварительно созвонившись с Валерием Петровичем. Тогда в нашей группе были Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Николай Иванов, Диляра Гарипова и Ирина Кутышева. Ранним утром 19 октября наша «Газель» въехала в город Воронеж, где нас встречал Валерий Чернышов.



Чернышов В.П., Коноплев А.Ю., Иванов А.Г.

Естественно, обломки и детали этих самолетов, значимые в историческом плане для Воронежской области и сохранении памяти о погибших летчиках, выставляются поисковиками объединения «ДОН» в экспозициях местных музеев и на могилах летчиков. Вал редуктора с лопастями одного из самолетов, например, был закреплен на постаменте перед музеем поискового объединения.

А вот обломки и фрагменты, не представляющие интереса для местных музеев, остались у бережливого Чернышова, и именно их мы забрали в Казань.

Валерий Петрович рассказал где и как были обнаружены места падений этих «пешек» и передал в наше распоряжение архивные документы, найденные при исследовательской работе по установлению судеб и имен погибших экипажей. Рассказ об этом и пойдет ниже.

История поиска первых двух самолетов из состава 284-й бомбардировочной авиадивизии относится к 2014 году. Тогда поисковики Воронежской региональной общественной организации «Историко-патриотическое поисковое объединение «ДОН» под руководством Михаила Сегодина проводили работы в районе села Лебяжье Рамонского района.

Вот как описывает это Валерий Петрович Чернышов в отчете.

«С 24 по 27 апреля 2014 года в рамках «Вахты Памяти» вблизи с. Лебяжье проводились раскопки на месте падения самолета, обнаруженного еще год назад.

В 2013 году при раскопках позиций на поле М. Игнатовым и П. Демченко был обнаружен фрагмент элерона самолета Пе-2. В ходе выполнения поисковых работ во время «Вахты Памяти-2014» эта версия полностью подтвердилась. Были извлечены из земли бронеспинка пилота и бронезаголовник, фрагмент перекрестия стоек шасси, два пулемета ШКАС, фрагмент лонжерона крыла, одна из половин втулки (ступицы) винта, балансиры (3 шт.), множество гильз и патронов к пулемётам ШКАС и пулеметам УБ (сами пулеметы УБ, либо их фрагменты обнаружены не были), множество мелких фрагментов обшивки и других узлов, и деталей, в том числе от двигателей и навесного оборудования. При этом был найден хорошо сохранившийся поршень двигателя и генератор, на которых удалось обнаружить заводской номер одного из двигателей Пе-2: номер 21-32.

Раскопки производились очень тщательно в основном силами поисковиков из Республики Коми и группой из Ульяновска. Глубина раскопа около трех метров. После окончания работ произведено контрольное обследование приборами, в том числе для глубинных исследований. Характер и глубина залегания извлеченных фрагментов позволяет сделать вывод, что значительная часть узлов и агрегатов самолета после падения была относительно доступна и разграблена, а воронка, образовавшаяся при падении и взрыве самолета, запахана.

Останки экипажа, либо экипировка кого-либо из членов экипажа обнаружены не были. Вероятно, экипажу удалось покинуть падающий самолет, либо тела летчиков были после падения извлечены из обломков и захоронены в другом месте.

Само место падения расположено на пахотном поле, примерно в двух километрах от села Лебяжье в направлении села Ломово…»

Помочь установить данные экипажа и обстоятельства потери данного самолета помог историк военной авиации из Москвы – Борис Владимирович Давыдов. Эти сведения были им выписаны из документов, хранящихся в Центральном архиве Министерства обороны РФ.

Так было установлено, что мотор М-105ра № 21-32 был установлен на самолете Пе-2 № 12/74 (второй мотор М-105па № 21-260) из состава 778-го бомбардировочного авиаполка 284-й БАД 15-й ВА. Данный самолет с указанными моторами не вернулся с боевого задания 17 июля 1942 года при выполнении боевого задания по разведке прифронтовой полосы Урицкое – Новосельск – Землянск – Сомово. Экипаж самолета состоял из летчика старшины Смыкова Петра Петровича, штурмана младшего лейтенанта Старостина Виктора Ивановича и воздушного стрелка-радиста старшего сержанта Полуянова Николая Михайловича.

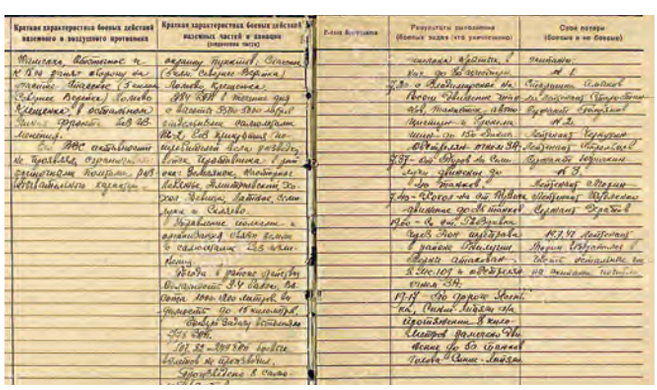
В журнале боевых действий 284-й бомбардировочной авиадивизии за 17 июля 1942 года говорилось: *«Противник в течение 16.07.1942 года продолжал отход в южном направлении на участке Каменка, Отсточное и к 18.00 занял оборону на участке Спасское (5 км севернее Верейка), Ломово, Крещенка. В остальном линия фронта без изменений.*

284-я БАД в течение дня с высоты 3500-5000 метров отдельными самолетами Пе-2 без прикрытия истребителей вела разведку войск противника в районе: Землянск, Касторное, Лебяжье, Дмитриевский, Хохол, Девица, Латное, Семилуки и Скляево.

Боевую задачу выполнял 778-й БАП.

507, 32 и 279 БАПы боевых вылетов не производили.

Произведено 8 самолетовылетов. Общий налет 4 часа 45 минут.



Донесение 284-й БАД.



Место падения самолета Пе-2 778-го БАП.

Противодействовала зенитная артиллерия из Касторная, Гнилуша. Истребители перехватывали наших разведчиков в районе Касторная, Курск, Орел.

(…) Не вернулись с разведки из района: Орел, Курск, Касторная три экипажа 778-го БАП:

– старшина Смыков, младший лейтенант Старостин, сержант Полуянов;

– лейтенант Чернухин, лейтенант Стрельцов, сержант Юфичкин;

– лейтенант Морин, лейтенант Кудленко, сержант Храпов.

19 июля 1942 года лейтенант Морин возвратился в часть, остальные члены экипажа погибли».

Как выяснилось, самолет Морина был подожжен истребителями противника. Штурман Кудленко и стрелок Храпов были убиты. Морин перетянул горящий самолет на свою территорию и покинул его с парашютом.

Также в журнале подробно расписаны результаты разведки, подтверждение того, что задача, поставленная вышестоящим командованием экипажам самолетов, была выполнена, в том числе и экипажем Смыкова – Старостина – Полуянова.

В настоящее время, когда появилась возможность работать в Центральном архиве МО РФ со многими ранее засекреченными архивными документами, а также пользоваться открытыми базами данных на сайтах ОБД-Мемориал, «Подвиг народа» и «Память народа», мы с вами можем проследить судьбу членов экипажа самолета, обнаруженного воронежскими поисковиками в 2014 году.

- Летчик старшина СМЫКОВ Петр Петрович. Родился в 1915 году в Пителинской волости Сасовского уезда Рязанской губернии (в годы войны – Пителинский район Рязанской обл.). Перед призывом на военную службу жил и работал в городе Горький (сейчас Нижний Новгород). Кадровый, в Красной армии с 1938 года. В годы войны его жена, Смыкова Ирина Никифоровна, проживала в городе Горький.

На фронт Петр Петрович попал в составе 778-го бомбардировочного авиаполка в звании старшины в должности летчика самолета. Судя по учетно-послужной карточке, хранящейся в ЦАМО РФ, Петр Смыков после вылета 17 июля 1942 года остался в живых. Но нет документов, что с ним произошло дальше: в плен ли попал или перешел линию фронта? Уверенно можно говорить, что его дальнейшая служба была связана с 775-м СБАП, который в составе действующей армии не состоял. В Центральном архиве МО РФ в одной из учетных карточек есть запись: дата окончания службы – 18 марта 1943 года, причина выбытия из части – осужден.

Еще одним документом подтверждающим, что П.П. Смыков остался жив после июля 1942 года является донесение 5-го отдела Управления кадров ВВС Красной Армии от 30.08.1944 года, в котором приводится список офицеров, исключенных из списков армии как погибших и пропавшими без вести, но впоследствии оказавшимися живыми.

● Штурман младший лейтенант СТАРОСТИН Виктор Иванович. Родился 12 июля 1921 года в селе Городище Коровинской волости Зарайского уезда Рязанской губернии (в годы войны – Больше-Коровинский район Рязанской обл.). До призыва в армию проживал вместе с родителями в городе Москве, ул. Краснопрудская, д.21, кв.8.



25 ноября 1939 года Свердловским РВК города Москвы был призван в ряды РККА. После окончания Мелитопольского военного авиационного училища летнабов и штурманов был направлен на должность стрелка-бомбардира самолета в состав 217-го бомбардировочного авиаполка. Затем переведен в состав 4-го запасного истребительного авиаполка, а при формировании 778-го БАП был зачислен в его штат. С этим полком младший лейтенант В.И. Старостин прибыл на фронт. В том трагическом вылете 17 июля 1942 года Виктор Иванович тоже остался жив. Он выпрыгнул с парашютом и с ожогами попал в плен. Смог бежать и девять месяцев находился у партизан. Вот как это описано в его наградных документах.

«В начале своей боевой работы летал днем на самолете Пе-2 и совершил 10 боевых вылетов на фотографирование ж/д узлов противника. На 10 боевом вылете был сбит огнем ЗА противника, при фотографировании и бомбардировании ж/д узла Касторная, после этого на протяжении 9 месяцев находился в тылу врага, где состоял в подпольной организации и партизанском отряде им. Чкалова в западных районах Орловской области (Брянские леса). В июне 1943 года вновь возвратился к боевой работе…»

После возвращения из-за линии фронта и прохождения специальной проверки был направлен в летный центр Авиации дальнего действия, после чего был назначен на должность штурмана самолета Ил-4 в состав 8-го гвардейского авиаполка АДД, с которым прошел дорогами войны до октября 1944 года. После этого был переведен на должность штурмана звена в состав 329-го бомбардировочного авиаполка дальнего действия. *«…где один из первых овладел стрелково-бомбардировочным вооружением самолета Ер-2, вместе со своим экипажем прошел программу переучивания на данном типе самолета и вылетел в бой.*

С 14 июня по 16 августа 1945 года, по приказу командующего Главного Маршала авиации товарища Новикова участвовал в воинском испытании самолета Ер-2, где произвел 8 вылетов на испытание самолета с налетом 38 часов 48 минут».

Службу в армии Виктор Иванович окончил 22 марта 1956 года в звании капитана. За годы службы и войны был награжден орденами Красного Знамени (28.04.44, 17.09.44), Красной Звезды (06.11.45, 05.11.54), медалями «За оборону Ленинграда» (1944), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (09.05.45), «За взятие Кенигсберга» (09.06.45), «За боевые заслуги» (20.06.49).

Погиб из этого экипажа в вылете 17 июля 1942 года воздушный стрелок-радист Н.М. Полуянов.

● Воздушный стрелок-радист старший сержант ПОЛУЯНОВ Николай Михайлович. Родился в 1918 году в с. Парфенова Соликамского уезда Пермской губернии (в годы войны – Кудымкарский район Молотовской обл., в настоящее время – Кунгурский район Пермского края). Там же осталась его семья и жена – Ирина Егоровна Ботуева. В Красную армию Н.М. Полуянов был призван Кудымкарским РВК.

И хотя его останки не были обнаружены на месте падения самолета, имя старшего сержанта Полуянова увековечено 8 мая 2015 года на воинском мемориале в селе Чистая Поляна Рамонского района. Здесь хоронят останки павших воинов, обнаруженные поисковиками в ходе своей благородной работы.

* * *

Место падения второго самолета Пе-2 из состава 284-й БАД было обнаружено тоже весной 2014 года. Когда воронежские поисковики заехали в село Лебяжье, местные жители рассказали им, что один такой самолет упал прямо на окраине села. При проведении поисковых работ рядом с местом падения самолета были найдены останки троих членов экипажа, по всей видимости, захороненные еще в годы войны местными жителями. Как рассказал В.П. Чернышов, на месте падения второго самолета также удалось найти заводской номер одного из моторов. Он был выбит на фрагментах винтомоторной группы и дублирован на детали навесного оборудования мотора – 21-36.

Опять на помощь пришел московский историк военной авиации Борис Владимирович Давыдов, который смог узнать, что согласно архивным документам данный мотор был установлен на самолете Пе-2 № 1971 (второй мотор М-105р № 21-35) из состава 32-го БАП 284-й БАД 15-й ВА. Данный самолет не вернулся с боевого задания 31 июля 1942 года, в составе экипажа были: летчик старшина Косымалиев Турдукоджо, штурман лейтенант Сизов Алексей Иосифович и воздушный стрелок-радист сержант Пискарев Иван Иванович.

Как говорилось выше, оба самолета были из состава 284-й бомбардировочной авиадивизии 15-й воздушной армии. Данная дивизия была сформирована на основании приказа Народного Комиссара обороны СССР № 00134 от 1 июля 1942 года. Формирование дивизии проходило в городе Лебедянь Рязанской области (сейчас Липецкая область). В состав дивизии вошли 32-й, 279-й, 507-й, 778-й бомбардировочные авиаполки, оснащенные самолетами Пе-2.



Пушкарев Ф.С.

Командиром дивизии был назначен гвардии полковник Федор Степанович Пушкарев. Сроки формирования дивизии были очень ограничены. Полки дивизии получили в Казани на 22-м авиационном заводе самолеты и, пройдя ускоренный цикл обучения их боевого применения на базе 9-го запасного авиаполка в Казани, уже 6 июля 1942 года прибыли на Брянский фронт.

Конкретно 32-й БАП был сформирован в 1938 году в Забайкалье и вооружен самолетами СБ. Личный состав полка принимал участие в боях в Китае и на Халхин-Голе. В начале Великой Отечественной войны, в июле 1941 года, полк был переброшен на Юго-Западный фронт и вошел в состав 31-й смешанной авиадивизии. В конце сентября 1941 года, потеряв в боях большую часть личного состава и материальной части, полк был выведен на переформирование и доукомплектование. При формировании



Работа на месте падения Пе-2 из 32-го БАП.

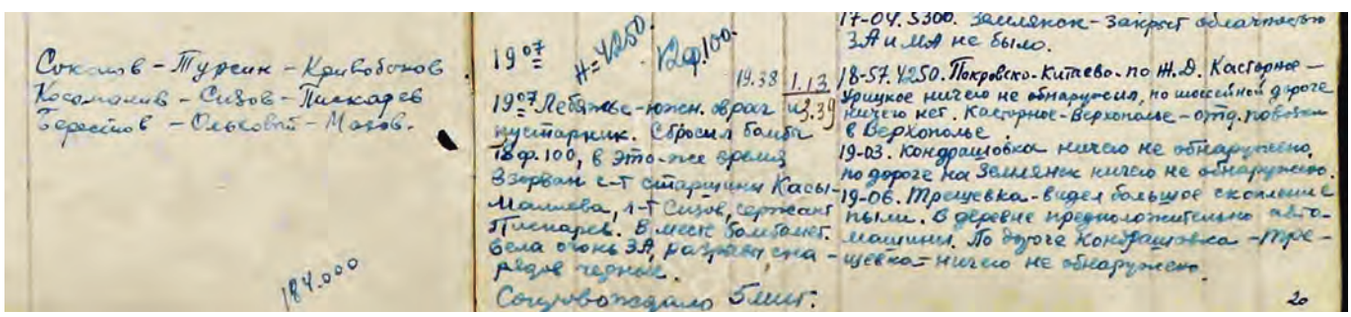
284-й БАД вошел в ее состав. В период боев на Воронежском направлении в течение 22 дней совершил 177 боевых вылетов, в которых потерял семь самолетов Пе-2. К августу 1942 года экипажи данного подразделения стали основными исполнителями разведывательных вылетов в интересах армии и всего фронта. Приказом командующего 15-й воздушной армии полк был преобразован в 32-й отдельный разведывательный авиаполк, а в июле 1943 года получил звание гвардейского, став 99-м гвардейским отдельным разведывательным авиационным полком.

Касаемо интересующей нас даты, 31 июля 1942 года, в оперативных документах дивизии и 32-го бомбардировочного авиаполка есть запись.

«Журнал боевых действий 284-й БАД.

284 БАД в течение дня с высоты 4000-6000 метров под прикрытием истребителей, звеньями и одиночными самолетами вела разведку мотомехчастей противника в районе: Урицкое, Новосильское, Землянск, Сомово, Голосновка.

Группой Пе-2 под прикрытием ИА 286 ИАД с горизонтального полета с высоты 3500-3600 метров бомбардировали мотомехчасти в районе: Киреевка, Березовка.



Донесение 32-го БАП.

Задачу выполняли: 32, 507 и 778 БАП. 279 БАП производил наземную подготовку по плану.

Произведено 19 самолетовылетов. (…)

Налет 24 часа 07 минут.

Экипаж 32 БАП: старший сержант Косымалиев, лейтенант Сизов, сержант Пискарев сбит ЗА в районе Гремячее…».

В журнале боевых действий 32-го БАП говорилось, что полку была поставлена задача: провести разведку, установить направление, интенсивность и характер ж/д и автоперевозок противника в районе Мценск – Болхов – Орел – Кромы – Зелегощь. В 18.25 для выполнения задания вылетело звено самолетов Пе-2, экипажи (Соколов – Турсик – Кривобоков; Косымалиев – Сизов – Пискарев; Берестов – Ольховый – Мохов). В 19.07 экипажи в районе Лебяжье, южнее оврага Пустырник, сбросили бомбы, и в это же время от огня зенитной артиллерии противника взорвался самолет старшины Косымалиева.

К сожалению, выпрыгнуть с парашютом никто не успел. Обломки самолета упали на землю и похоронили под собой трех членов экипажа.

● Летчик старшина КОСЫМАЛИЕВ Турдукоджо. Родился в 1921 году в городе Пишпек Пишпекского уезда Семиреченской области Туркестанской АССР (в годы войны – город Фрунзе, Киргизская ССР, сейчас город Бишкек, столица Кыргызской Республики). Там же по ул. Ключевая, д.133, проживал его отец Шамеков Косымалы. В 1940 году Фрунзенским РВК города Фрунзе Турдукоджо был призван в ряды РККА. Окончил Балашовскую военную авиационную школу пилотов, где после выпуска был оставлен на должности пилота. При переформировании 32-го БАП старший сержант Косымалиев был направлен в полк на должность летчика. Воинское звание старшины было присвоено Турдукоджо за несколько дней до трагического вылета.

● Штурман лейтенант СИЗОВ Алексей Иосифович. Родился 19 сентября 1919 года в д. Быковка Богородицкого уезда Тульской губернии (в годы войны – Морковщинский с/с Дедиловского района Тульской обл., сейчас Киреевский район). Там же проживали его родители и именно туда на имя отца, Иосифа Федоровича Сизова, пришла похоронка на сына. Алексей был кадровым военным. В 1938 году окончил среднюю школу и добровольно поступил в Красную Армию 25 ноября 1938 года. После окончания учебы в Мелитопольском военном авиационном училище с присвоением воинского звания лейтенанта был направлен в состав 32-го СБАП Забайкальского ВО на должность младшего летчика-наблюдателя. Вместе с полком принял участие в боях Отечественной войны на Юго-Западном фронте, затем на Брянском фронте.





Обломки самолета Пе-2 из 32-го БАП.

● Воздушный стрелок-радист сержант ПИСКАРЕВ Иван Иванович. Родился в 1919 году в селе Владимирская Пристань Владимирской волости Царевского уезда Астраханской губернии (в годы войны – Владимирский район Сталинградской обл., сейчас территория города Ахтубинска Астраханской области). Там же в селе по улице Пугачева, д.213, проживал его отец Иван Андреевич. Призван в Красную Армию Владимирским РВК Сталинградской области.

8 мая 2015 года останки погибшего экипажа были торжественно захоронены на воинском мемориале в селе Чистая Поляна Рамонского района Воронежской области.

* * *

Фрагменты третьего бомбардировщика, переданные для проекта Валерием Чернышовым, обнаружены в 2017 году в районе базы отдыха «Лесная Сказка» Рамонского района. Самолет упал прямо в протоку реки Усмань (Усманка) и его обломки находились в плавнях на глубине около двух метров. В течение нескольких экспедиций отрядами Воронежской области из воды были подняты обломки самолета, но работы там не были закончены. Видимость в воде очень плохая. Несмотря на сложности, в 2017 году поисковикам удалось поднять со дна реки один разбитый мотор самолета, на котором удалось найти его заводской номер: Р 125-129. Основные подводные работы проводились аквалангистами клуба подводного плавания «Риф» под руководством старейшего поисковика России – Виталия Николаевича Латарцева, к сожалению, ушедшего из жизни 1 ноября 2018 года.

Вот как первую экспедицию и предполагаемые сведения о судьбе экипажа самолета, описывал сам Виталий Николаевич.

«Работали как-то на Пе-2. Машина вошла в протоку речки Усманка. Рядом турбаза, отдыхающие кругом. Ни одного кусочка металла. Вывел очевидец, на голову которого в буквальном смысле упал самолет. Пацан в 1942 году ловил рыбу. Подняли из-под воды целый Зил-грузовик металла, моторы остались, наверняка и крылья там же. Работали по фюзеляжу. Дошли до носовых пулеметов и свернули работу. А со стороны и вроде ничего нет. Версия попадания пилота в МСБ возможно такая. Пилот спрыгнул уже недалеко от поймы Усманки. Самолет ушел в воду, пилота подобрали солдаты, коих в том месте было великое множество. Это станция Сомово. Конечный пункт разгрузки эшелонов, тылы дивизий. Рядом МСБ, куда его и определили на лечение, минуя всякие промежуточные инстанции. Почему нет. Может будут подробности в Военно-медицинском архиве…».

По сведениям военного историка Бориса Давыдова, основанным на архивных документах, данный мотор был установлен на московском заводе № 22 на самолет Пе-2 № 2/27 и отправлен 6 августа 1941 года в состав 50-го бомбардировочного авиаполка (номер второго мотора, поставленного на этот самолет – 125-169). И вот вроде бы появилась надежда установить имена экипажа, так как с июня по ноябрь 1942-го в этих местах принимал участие в боевых действиях 50-й БАП, как в ходе следующих поисков летом 2020 года на месте падения, поисковики подняли фрагменты второго мотора, но на нем оказался другой номер – Р 125-125. А такого номера в базах данных историков и исследователей отечественной авиации пока не нашлось. Возможно, что были найдены номерные фрагменты мотора донора, используемые при ремонте самолета в полку.



Латарцев Виталий Николаевич.

Тем не менее поисковики уверены, что рано или поздно удастся установить имена членов экипажа этого самолета. И тогда мы расскажем об их судьбах. А работы на месте гибели самолета еще будут продолжены.



Место падения самолета Пе-2 в речке Усманке.



Номер мотора на поршне.



Поршень мотора в рубашке охлаждения.

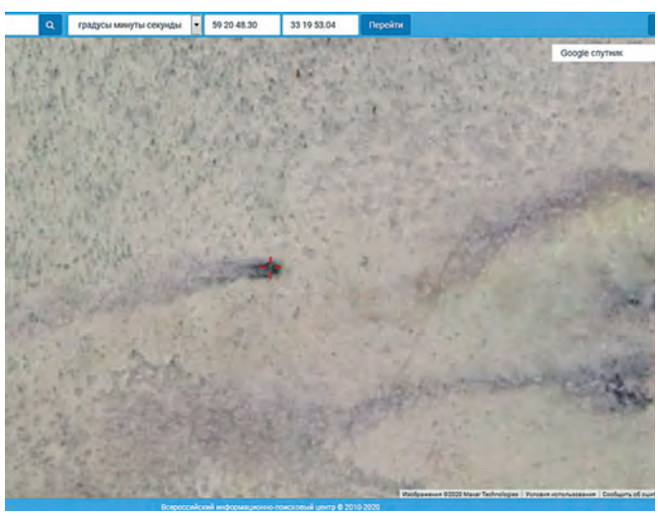
Самолет Пе-2 в районе деревни Захожа Тихвинского района Ленинградской области

На календаре 7 ноября 2020 года. До намеченного нами выезда в Ленинградскую область осталось три дня. 10-го должны стартовать. Владимир Котенков вместе с сыном Артуром уже загрузили в машины и прицепы основные вещи и оборудование, которые нам понадобятся в экспедиции. Состав нашей сводной группы следующий: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Николай Иванов, Олег Арбузов, Владимир и Артур Котенковы, Антон Хакимов.

Должны мы выехать на границу Киришского и Тихвинского районов Ленинградской области. Там запланировано обследовать два болота.

Одно болото находится недалеко от деревни Ругуй (Тихвинский район), а само болото – в Киришском районе. Там по рассказанной местными жителями легенде рядом с озером Лебяжье находятся обломки самолета. Эту историю нам передали отец и сын Халамовы, Евгений Васильевич и Евгений Евгеньевич. Якобы на этом болоте лежат фрагменты севшего на вынужденную посадку самолета Пе-2. Евгений Васильевич лет 10 назад пытался найти это место, но не смог. Это и понятно, такое большое болото пешком не обойдешь.

Вторая точка у нас была намечена на другом болоте – рядом с деревней Захожа (Тихвинский район). Там информация о нахождении самолета более достоверна. У нас есть фото обломков самолета Пе-2 на болоте, сделанное еще в 2000 году Николаем Андреевичем Бровциным (командир отрядов «Феникс» и «4-я Армия», г. Тихвин). Также на этом месте в 2003 году побывали наши коллеги-поисковики из питерского отряда «МИФ», но, к сожалению, в то время у них еще не было GPS-навигатора, и, соответственно, место падения нам придётся искать заново. На фотографиях видно, что посреди болота из-подо мха торчат стойки шасси самолета. А вот что находится под водой и мхом не известно. Вот это нам и следует узнать.



Место падения самолета на космоснимке.

Детали по этим самолетам мы обсуждали с Евгением Евгеньевичем Халамовым (руководитель отряда «Небо Ленинграда») в августе 2020 года, когда проводили совместные работы по подъему обломков Пе-2 у города Кириши. Как вы уже поняли, точных мест, где лежат остатки этих самолетов мы не знали. А вернувшись из-под Киришей, стали внимательно изучать космоснимки этих болот, используя различные интернет-сайты. Таким образом мы выявили как минимум четыре точки на первом болоте и пять на втором, которые потенциально могли быть местами падений самолетов. К тому же, опыт определения мест падений самолетов по спутниковым снимкам у нас был, и в большинстве случаев он оказывался положительным.

Кроме этого, мы изучили архивные материалы, накопленные в нашей базе данных по сбитым и севшим на вынужденные посадки в этих местах самолетам, и у нас появились потенциальные кандидаты. В этих местах в период ноября – декабря 1941 года садились на вынужденные посадки самолеты 225-го и 138-го ближнебомбардировочных авиационных полков 3-й и 2-й Резервных авиагрупп ВВС Волховского фронта, а в период 1943 года самолеты 35-го и 4-го гвардейского бомбардировочных полков.

10 ноября. Но наша экспедиция, к сожалению, откладывается. Вот и до нас добрался коронавирус – в нашей группе появились заболевшие. Решили перенести экспедицию на месяц.

* * *

13 декабря мы уже возвращаемся домой из экспедиции. Промелькнул за окнами машины знак, обозначающий границу Республики Татарстан. Выехали из Казани 6 декабря днем. За плечами более 3000 километров в оба конца. Во всем теле усталость, но не только от дальней ночной дороги, но и от прошедшей недельной зимней экспедиции. Если честно, в экспедиции было не холодно, держалась температура минус 5-7 градусов, ночью опускалась чуть ниже, но жить, как говорится, можно. В конце экспедиции даже наступила оттепель, но тут же пошел ледяной дождь. На болоте мы все промокли: наша одежда и техника покрылись ледяной коркой. Но можно сказать, что под Питером мы еще погрелись, так как у нас в Татарстане было гораздо холоднее.

А теперь давайте вернемся к началу. Целью данной экспедиции было проверить несколько предполагаемых точек на болотах, выявленных со спутниковых снимков, где возможно находились места гибели советских самолетов. Как сказано выше,



Обустройство полевого лагеря.

перед полевым выездом у нас было четыре точки на первом болоте и пять – на болоте у деревни Захожа.

Состав группы тоже чуть изменился. Выехали Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Владимир Котенков, Николай Иванов, Рузаль Хабибуллин и Олег Арбузов.

В Киришах нас встречал Евгений Халамов-младший. Как и планировали, место полевого лагеря мы определили на границе Киришского и Тихвинского районов, в 9 километрах от деревни Ругуй. Выбранное по спутниковой карте место для бивака, оказалось очень удачным. Хороший съезд с асфальтированной трассы Кириши – Тихвин, не разбитая лесная дорога, выходящая на самый край болота. Прибыв на место, развернули бивак: разгрузили машины и прицепы, установили жилую и хозяйственную палатки, напилили и накололи дров, приготовили ужин. Еще до темноты все было сделано.

На следующее утро, оставив в лагере двух дневальных, мы на вездеходе «Арго» выехали на проверку первых точек. Все они находились в южной части большого болота Зеленецкие Мхи.

К нашему удовольствию, буквально накануне нашего приезда в Ленинградскую область пришедшее похолодание сковало болото льдом. Поэтому наш вездеход спокойно проезжал даже те места, где между моховыми кочками блестела замерзшая вода. Проверив толщину льда, мы уже спокойно, не опасаясь провалиться, стали передвигаться даже по открытым местам на болоте, так называемым окнам.

Две точки находились с двух сторон первого на маршруте небольшого озера Солоницкое. Первая отмеченная точка на болоте оказалась небольшой заросшей мхом и мелким кустарником воронкой. Проверив ее металлоискателями (глубинным «Форестом» и простым «Минелабом») и щупами, мы пришли к выводу, что это воронка от сброшенной с воздуха бомбы и не может быть местом катастрофы самолета. Вторая точка оказалась небольшим болотным окном, заполненным водой. А вот третья нас очень заинтересовала, так как именно она подходила к описанию местонахождения обломков самолета. И действительно, еще метрах в пятидесяти до нее, мы увидели на поверхности болота торчащие из-под мха обломки дюраля и ржавого железа.

Стоит отметить, что заморозки, сковавшие поверхность болота и позволившие нам передвигаться по топям надежнее и быстрее, на месте катастрофы доставили нам неудобства – обломки вмерзли в лед, но мы были готовы к этому. Надо отметить, что планировалась только разведывательная экспедиция, то есть только обнаружение точных мест гибели самолетов. Но находясь на месте и видя перед собой фрагменты и обломки самолета, трудно удержаться и не покопать чуточку, постараться найти номера, по которым можно поскорее установить обстоятельства их гибели и судьбы членов экипажей этих самолетов.

При первом же взгляде на обломки, нам стало понятно, что перед нами место вынужденной посадки советского самолета СБ (скоростной бомбардировщик). На это указывали характерные стойки шасси, торчащие из-под мха. При обследовании обломков, на которое мы могли уделить всего часа два нашего времени (зимний световой день короток), нам удалось обнаружить два номера. Один был выбит на небольшой бирке – 13/279, а второй – на фрагменте из нержавеющего железа – 9/283. Кроме этого, удалось найти донце от гильзы сигнальной ракеты, у которой капсюль оказался пробит, из чего следует, что кто-то из членов экипажа стрелял из ракетницы, подавая сигнал о своем местонахождении пролетающим в небе самолетам. Также рядом с гильзой нашелся ободок от ручного компаса, видимо кого-то из членов экипажа. По характеру обломков мы сделали вывод, что самолет совершил вынужденную посадку на болото. Многие дюралевые фрагменты имели следы горения, что, скорее всего, и послужило причиной вынужденной посадки. По всей видимости, самолет



Участники экспедиции. Декабрь, 2020 г.

был подбит, но летчик смог посадить горящую машину на поверхность болота. Думаем, вынужденная посадка была жесткой, так как одна из стоек шасси сильно повреждена и отломана. Как сказано выше, времени на обследование места падения было мало, ведь надо было успеть проверить еще одно место. Но там оказались небольшие болотные окна.

Итак, можно было подвести итоги первого дня экспедиции. Из четырех предполагаемых точек на болоте, выявленных со спутника, на одной оказалось место падения самолета СБ. Вернувшись в лагерь, посмотрели списки погибших в этих местах самолетов СБ, но искомые номера не нашли. Хотя похожие серии самолетов были в составе 44-го и 34-го скоростных бомбардировочных авиационных полков 2-й САД ВВС Ленинградского фронта. Значит нам еще предстоит провести архивно-исследовательскую работу с архивными документами, чтобы назвать имена экипажа данного самолета и рассказать об их судьбе.

Второй день мы решили посвятить проверке еще одной информации по тому же болоту. По словам Евгения Васильевича Халамова в мае 2004 года ему показывали на краю этого болота место с обломками самолета, предположительно это бомбардировщик ДБ-3, но эту информацию предстояло проверить. К сожалению, точных координат обнаружения не было. С утра Женя Халамов привез из Киришей отца, и все выдвинулись на болото. У Евгения Васильевича с собой была тетрадь с записями и нарисованная от руки небольшая схема, где было отмечено местонахождение воронки. В этот раз мы взяли с собой квадрокоптер с видеокамерой, в надежде с высоты птичьего полета быстрее найти воронку. Изрядно исколесив окраины болота и полностью израсходовав все запасные аккумуляторы к квадрокоптеру, мы вернулись в лагерь ни с чем. Выезд оказался неудачным. Но мы решили, что вернемся сюда и постараемся найти-таки самолет.



Поиски места падения с помощью коптера.

* * *

Весной 2023 года на этот самолет вышли поисковики киришского отряда «Высота» под руководством Сергея Куксенко. В течение нескольких дней они поднимали обломки самолета, и среди них останки членов экипажа. Как и предполагали, это был дальний бомбардировщик ДБ-3ф. Удалось найти заводские номера моторов: М-88б №№ 88660 и 881326, по которым установили судьбу экипажа. Оказалось, это самолет из состава 53-го дальнебомбардировочного авиаполка 40-й дальнебомбардировочной авиадивизии 1-го бомбардировочного авиакорпуса Дальней Авиации, который значился не вернувшимся с боевого задания 2 октября 1941 года. В донесении говорилось, что самолет был сбит в районе Любань – Шапки. Летчик выпрыгнул с парашютом и вернулся в полк, остальной экипаж погиб.

В состав экипажа входили:

– летчик лейтенант КОНДРАТЬЕВ Владимир Павлович, 1914 г.р. Уроженец: г. Ярославль, ст. Пристань. Кадровый, в Красной Армии с 18.08.1935г. (Остался в живых, прошел всю войну.);

– штурман лейтенант МОНОГАДЗЕ (Манагадзе, Миногадзе) Шалва Игнатьевич, 1911 г.р. Уроженец: Грузинская ССР, Цулукидзевский район, г. Цулукидзе, п. Красная Звезда. Жена Тибидзе Тина Владимировна проживала: Грузинская ССР, г. Цулукидзе, с. Иван-Дидо. Кадровый с 11.1932г.;

– воздушный стрелок-радист старшина ГОЛОВНЕВ Митрофан Поликарпович, 1918 (1917) г.р. Уроженец: Смоленская область, Велижский район, Ратьковинский с/с, с.Ратьковина. Мать Акулина Карповна (Харламовна). Кадровый, мобилизован РВК г. Москвы в октябре 1938г.;

– воздушный стрелок ефрейтор ХРОПИК (Хропкин) Александр Александрович, 1915 (1916) г.р. Уроженец: г. Москва-21, пер. Дашков, д.7, кв.3. Отец Александр Пахомович. Кадровый.

При проведении поисковых работ останки воздушных стрелков самолета найти не удалось. Вероятно, их выбросило при падении, и останки еще лежат где-то рядом на болоте, а, может, еще в 40-е годы они были похоронены местными жителями, которые приходили к месту падения самолета.

* * *

На третий день мы втроем (Котенков, Хабибуллин и Прокофьев) двинулись в сторону деревни Захожа. Надо сказать, с самого начала мы приняли решение, что место базового полевого лагеря менять не будем, а на дальнее болото, носящее название Татьянский мох, лучше будем выезжать пораньше. В это время года светает около девяти утра. И чтобы быть на месте засветло, пришлось выехать в семь. Часа за полтора преодолев расстояние около 90 километров, еще затемно въехали в деревню. Остановились у первого же дома, в котором горел свет, познакомились с хозяином и спросили о деревенских старожилах, кто мог бы нам показать и рассказать о ме-

сте обнаружения обломков самолета на болоте. Нас отправили на окраину деревни, к Владимиру Александровичу Павлову, рыболову и охотнику, который хорошо знал окружающую местность. Подъехав к указанному дому, мы встретили другого жителя деревни – Александра Яковлевича Кулина (свояка Владимира Александровича). Он сказал, что свояк уже ушел на рыбалку на озеро, которое находилось как раз на интересующем нас болоте.

Как вы помните, на этом болоте у нас были определены пять точек, но они были разбросаны в разных концах. Предполагаемые места находились в северной, южной и восточной частях болота. Это болото тоже было довольно большим и находилось на границе Тихвинского района Ленинградской области и Любытинского района Новгородской области. В разговоре с местными жителями мы выяснили, что место падения самолета находится в южной части болота, почти на границе с Новгородской областью. Мы решили искать выезд из леса на болото и обследовать в первую очередь именно южные точки. Выезд нашли через старую вырубку. Преодолев более шести километров по замерзшему болоту (скорость заметно снизилась, когда километра два пришлось «прыгать» по болотным кочкам), мы подъехали к месту, где на моем навигаторе были отмечены три предполагаемые точки, расстояние между которыми было метров 400-500. Мы остановились между двумя точками и, выбравшись из вездехода, пешком направились в сторону леса. Когда до точки, забитой в навигаторе, оставалось не более 40 метров, мы увидели торчащие из мха стойки шасси. Это был именно тот самолет, который мы искали. Обломки были точно на тех местах, как и на старой фотографии 2000 года. Судя по симметрично торчащим стойкам шасси, самолет совершил вынужденную посадку.

Главная задача была выполнена, мы нашли место падения самолета. Как удачно, что в первой же точке для проверки нашелся искомый самолет. Но надо обследовать и остальные места. Поэтому, сделав фотографии и быстро осмотрев видимые обломки самолета, мы двинулись дальше в направлении других намеченных точек. Успели до темноты проверить лишь три. Все они оказались болотными заросшими окнами, а их необычная конфигурация сбила нас с толку, когда мы рассматривали болота по спутниковым снимкам.

Вернувшись в деревню Захожа, мы увидели, что нас уже ждут дядя Саша и дядя Володя. Они издалека услышали тарахтящее приближение нашего вездехода. Если с Александром Яковлевичем мы уже виделись утром, то с Владимиром Александровичем не были знакомы. Он вернулся с озера и от свояка узнал, что мы его искали. Он сказал, что хорошо знает место, где лежат обломки самолета и может его показать. Ну, а мы уже его и сами нашли. Также он рассказал, что обломки самолета служили ориентиром тем, кто в 60-70-е годы собирал клюкву на болоте. По воспоминаниям, самолет совершил вынужденную посадку зимой 1941–1942 годов. Летчик или кто-то из экипажа пришел в деревню. По другой версии, все три летчика (то есть весь экипаж) вышли в деревню Порог, которая находилась в 9 километрах южнее места вынужденной посадки самолета (это уже Любытинский, а с 1944 года – Дрегельский район Новгородской области). Выходит, это случилось в то время, когда немцев в Захоже не было: до начала ноября или уже после 9 декабря 1941 года, так как немцы в деревне были всего месяц. Позже, когда рядом с деревней Порог находился военный аэродром, к месту вынужденной посадки приезжали военные и разбирали самолет. Моторы на запряженных лошадьми санях вывезли в Порог.

Понятно, что эти истории пересказывались Владимиром Александровичем и Александром Яковлевичем со слов других деревенских жителей, свидетелей событий. К сожалению, сейчас в деревне уже никого из них не осталось. Поэтому более подробную информацию о точном времени и судьбе экипажа мы не узнаем.





На месте падения самолета СБ.



Работа на месте падения Пе-2.

Знакомство с дядей Сашей и дядей Володей и их гостеприимство позволило нам оставить на ночь рядом с их домами прицеп и вездеход.

На следующее утро в лагере на хозяйстве остался Рузаль Хабибуллин, а остальные отправились к самолету. На этот раз, зная точное место на болоте, нам удалось найти более короткую дорогу. Прибыв на место, мы первым делом стали проверять окрестности металлоискателем. С помощью топора и лопат вырубали лед и доставали из-подо мха различные дюралевые обломки самолета. Самым габаритным фрагментом оказалась одна створка шасси, но, к сожалению, на ней никаких номеров не оказалось. Между стойками шасси металлоискатель показывал наличие черного металла, а сигналов на цветной, на дюраль, было немного. Так мы поняли, что, скорее всего, подо мхом находятся сохранившиеся лонжероны центроплана самолета.

Затем бензопилой мы выпилили лед вдоль всего центроплана и вокруг стоек шасси. Но так как эта поездка планировалась только как разведывательная, мы не взяли с собой помпы для откачки воды. Пришлось обследовать обломки самолета руками наощупь, периодически «окунаясь» в холодную воду. Так мы определили, что в болоте действительно находятся передние верхний и нижний лонжероны центроплана и фрагментарно обломанные лонжероны крыльев самолета. Скорее всего, посадка была жесткая, а самолет получил серьезные повреждения.

По стальным подкосам на шасси (позже они были из алюминия) стало ясно, что перед нами самолет одной из первых серий. Он был построен до начала Великой Отечественной войны, конец 1940-х – начало 1941 года. По клеймам ОТК, которые нашлись на видимых фрагментах самолета, удалось установить, что он был изготовлен на московском заводе № 39 еще до его эвакуации в город Иркутск, где он слился с иркутским заводом № 125.

Из-за короткого светового дня нам пришлось завершить обследование обломков и собираться домой. К тому же начался ледяной дождь, и вся одежда промокла. Дорога покрылась наледью, пришлось ехать медленно и осторожно, поэтому путь в лагерь занял более трех часов. А в деревне мы увидели обледеневшие, словно в скорлупе, наши машины.

На следующее утро мы стали собирать лагерь и готовиться к выезду в Казань. Трудной задачей стало сворачивание нашего шатра (палатки «Меврик»). После дождя он покрылся ледяной коркой. Первая же попытка сбить лед руками привела к разрыву ткани. Посовещались и придумали развести костер прямо в центре шатра. Спустя несколько часов ледяная корка растаяла, и палатка почти просохла.

Цель нашей разведывательной экспедиции была достигнута. За четыре дня мы с помощью гусеничного вездехода «Арго» и квадрокоптера с видеокамерой смогли обследовать значительное пространство двух болот и проверить восемь предполагаемых точек. В результате нашли места падений двух самолетов – СБ и Пе-2.

Вернувшись в Казань, мы внимательно проштудировали базу данных на потерянные в этих местах самолеты Пе-2, как сбитые, так и совершившие вынужденные посадки, где экипажи остались живы.

К сожалению, точных привязок к местности, где мы нашли место вынужденной посадки самолета, в базе не нашлось. Как говорилось выше, самыми подходящими могли быть потери самолетов Пе-2 из составов 225-го и 138-го БАП. Причем именно в этих полках были изготовленные 39-м заводом самолеты.

Так для нас завершился полевой сезон 2020 года…

* * *

Но мы не стали откладывать надолго поездку к «пешке» в наступившем 2021-м. Вечером 8 января, «пережив» новогодние праздники, мы уже подготовили и загрузили в машины все необходимое имущество. В преддверии выезда мы следили за прогнозом погоды в Тихвинском районе, и гидрометцентр обещал сносную температуру. Но перед самим выездом прогноз изменился: интернет показывал, что идет холод до минус 20 градусов. Но мы не могли откла-



Москвин К.Ю., Арбузов О.В., Иванов А.Г.



Остатки центроплана самолета Пе-2.

дывать отправку и поэтому утром 9 января две машины с прицепами двинулись из Казани в сторону Тихвина. В этот раз из Татарстана в экспедиции приняли участие: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Олег Арбузов, Владимир и Артур Котенковы, Антон Хакимов и Николай Иванов.

Через сутки, пройдя полторы тысячи километров, мы въезжали по заснеженной дороге в деревню. Подъехав к домам наших знакомцев дяди Саши и дяди Володи, мы увидели, что они уже спешат к нашим машинам. Приятно было видеть, как нас приветливо встречают. Здесь в Захоже к нашей компании присоединились друзья-поисковики из отряда «Иван Сусанин» (г. Колпино) Константин Москвин и Константин Голубев.

Пока мы с Александром Коноплевым ходили за околицу деревни и искали место, где разбить лагерь, Владимир Котенков завел разговор с Владимиром Александровичем о том, нет ли возможности снять у кого-нибудь из местных жителей деревенский домик для нашего проживания. Оказалось, что такой дом есть, и находится он прямо напротив дома дяди Володи, который следит за ним, так как хозяева давно уехали в город и уже несколько лет не приезжают в деревню. Это была настоящая удача!



На месте падения Пе-2.

Этот деревенский дом просто нас спас в этой январской экспедиции! Ночная температура была ниже 20 градусов, днем воздух чуть прогревался – минус 14–16 градусов. Было верхом наслаждения, вернувшись с болота в теплый дом и сняв зимнюю одежду и обувь, расположиться на небольшой кухоньке и греться от живого огня русской печки. Спали мы все в большой комнате, поставив полевые раскладушки в ряд. Места для сушки одежды и обуви мы определили у печки и по стенам комнаты. Нашим частым гостем стал кот дяди Саши, повадившийся приходить к нам каждый вечер.

После описания бытовых условий, давайте перенесемся к месту нашей работы на болоте, туда, где обнаружили обломки Пе-2. Первое рабочее утро нас неожиданно взбодрило. Встали мы затемно, в 6 утра. Наскоро позавтракали, собрались и, погрузив в прицеп вездехода необходимое оборудование и инвентарь, тронулись в путь. Температура на улице минус 26 градусов. Мужественно переборов холод, который терзал нас всю дорогу, добрались до места. На кромке леса часть команды осталась заготавливать лаги для треног и дрова для костра, а остальные поехали к месту вынужденной посадки самолета, где стали устанавливать техническую палатку-шатер. Когда Владимир Котенков привез на вездеходе заготовленные бревна и дрова, на болоте уже рассвело. К этому моменту уже перестали дрожать от холода – работа не давала мерзнуть. Все дружно стали собирать две треноги, которые установили прямо над торчащими из болота стойками шасси самолета. Дальше стали выпиливать лед по всему периметру стоек шасси и предполагаемого центроплана самолета. Укрепив опоры треног и вывесив тали, мы за-



Подъем центроплана самолета с помощью талей.



Технологическая шильда.

цепили фалами стойки шасси. К этому времени основная часть льда была пропилена и его куски уже были на поверхности замерзшего болота. Мы начали подъем обломков самолета.

К вечеру мы смогли вырвать из болотного плена оставшиеся фрагменты лонжеронов центроплана вместе со стойками шасси.

На следующий день работы были продолжены. Холод немного отступил, но все равно термометр показывал минус 15. При обследовании поднятых из болота фрагментов нам удалось найти несколько технологических номеров. На стойках шасси были обнаружены две бирки. Одна с номером 1801 (дата изготовления 1941 год), этот же номер был дублирован большими цифрами на основе стойки. На второй стойке шасси тоже нашлась бирка с номером – 1732 (дата изготовления 1941-й). Этот же номер был продублирован большими цифрами на основании стойки шасси. На местах стыковки лонжеронов центроплана с лонжероном крыла (правого) нашлись выбитые номера: 1720-11, 1817-3 и 1817-4. На самих стойках шасси нашлись следующие выбитые технологические номера: 41 Ж 313, 41 Ж 239 и 41 Ж 111. Номеров было много, но, к сожалению, они не были заводским номером самолета.

В этот же день, пока часть участников экспедиции занималась расстыковкой поднятых фрагментов и поисков новых обломков и деталей, мы съездили на вездеходе и обследовали место, на которое не успели съездить в декабрьскую экспедицию. К сожалению, здесь также оказалась причудливой формы болотное окно.

Уже затемно, сделав две ходки на вездеходе, вывозя с болота фрагменты самолета и наше имущество, мы собрались в теплом, и уже ставшем родным доме в деревне Захожа. Жарко топилась русская печь, потрескивали дрова. Накопившаяся усталость от тяжелой работы на морозе взяла свое, и спать легли все рано.

Сейчас в Казани мы с теплом вспоминаем эту экспедицию: деревенский дом – наше прибежище в зимние дни; отзывчивых местных жителей – дядю Сашу и дядю Володю; ласкового кота, ставшего полноправным членом команды; неожиданно нагрянувшие сильные морозы; многое другое…

В настоящее время мы продолжаем архивно-исследовательскую работу по установлению судьбы экипажа данного самолета. Пока безрезультатно… Но надеемся, что рано или поздно, назовем их имена и расскажем об их судьбах.



Участники экспедиции января 2021 года.

Самолет Пе-2 в районе реки Титовка, Печенгский район Мурманской области

Для проекта «Крылья Татарстана» по восстановлению самолета Пе-2 в городе Казани мурманские поисковики Владимир Чернышов (отряд «Икар») и Альберт Ничипорук (отряд «Петсамо») передали фрагменты двух бомбардировщиков. Сейчас мы подробно расскажем про первую «пешку», а второй посвятим отдельную главу в следующем томе.

В сентябре 2020 года наши друзья написали, что обследовали место падения «пешки» в районе высоты Титовской в Печенгском районе. Альберт о ней знал давно и писал о находке на авиационном форуме «Тризна».

«10 лет назад один из пользователей форума Блокгауз создал тему «Боевая авиация за Полярным кругом», где разместил фото этого самолета. Через какое-то время он поделился координатами места падения. Позапрошлым летом я побывал на этой точке. Самолет сильно разбит, упал вертикально, обломки раскиданы на сотню метров. Как минимум один член экипажа погиб с самолетом, на месте падения найдено ребро и подошва сапога. На створке хвостового колеса была приклёпана табличка с номером 7-266. Такой же номер был написан краской на фрагменте обшивки. На фото плохо видно, но на обломке цифры можно разглядеть.

На днях с Владимиром Чернышовым вновь посетили это место. Задача была найти номера моторов. Номер одного мотора удалось определить по генератору и поршню: ПФ 34-3052. Номер второго пока остался неизвестен. На одном из фрагментов нашли ещё один выбитый 7-266, а на другом краской читаются три последних цифры – 266, а первая почти не сохранилась, но на 7 не очень похоже.

По поводу номера самолета 7-266 я списывался с Ю.В.Рыбиным, на что он мне ответил, что шесть «пешек» 266 серии поступили в марте–апреле 1944 года в состав 7 ВА, но именно 7-266 нигде не числится. В ВВС СФ самолетов этой серии не было…»

При обследовании места падения самолета в сентябре 2021-го удалось обнаружить еще бирки с номерами: 3/271 и 20/265.

К обсуждению этого сообщения подключились и другие исследователи истории военной авиации: Борис Давыдов из Москвы и Андрей Копытков из Сафоново Мурманской области. Мы все стали проверять свои базы данных на потерянные самолеты и моторы в годы войны, составленные на основе архивных документов.

Удалось выявить, что самолет Пе-2 № 7/266 с моторами М-105пф № 34-3107 и № 34-3197 с Казанского авиазавода № 22 был отправлен в состав 8-й ЗАБр 9 декабря 1943 года. А куда дальше – неизвестно.

Кроме этого, по шильдикам, найденным на месте катастрофы (№№ 3/271 и 20/265) было выяснено:

– самолет Пе-2 № 3/271 с моторами М-105пф № 34-3508 и №34-3447 был отправлен с завода № 22 в состав ВВС ВМФ 20.12.1943г.;

– самолет УПе-2 № 20/265 с моторами М-105пф № 34-3285 и №34-3266 был отправлен с завода № 22 в состав 8 ЗАБр 18.12.1943г.

По найденному номеру мотора мы установили: мотор М-105пф № 34-3052 на заводе № 22 был установлен на самолет Пе-2 № 5/266 (второй мотор 34-3021) и отправлен в 8-ю ЗАБр 7 декабря 1943 года. Затем отправлен в 7-ю ВА, попал в состав 80-го БАП, а в апреле 1944-го передан в состав 118-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи 7-й ВА.

Стало понятно, что искать потерю данного самолета надо в донесениях 118-й ОРАЭ. Проверив контрольные списки по наличию, перемещению и списанию самолетов и моторов в частях 7-й ВА мы нашли сведения. В районе Титовской высоты разбился Пе-2 № 5/266 с моторами М-105пф № 34-3052 и № 34-3021 из состава 118-й ОРАЭ 7-й ВА.

Самолет и экипаж значились не вернувшимися 3 сентября 1944 года с выполнения боевого задания по разведке. В ходе выполнения поставленной задачи Пе-2 был атакован истребителями противника и сбит в районе озер Сейбъявр и Чапр. Экипаж самолета: летчик младший лейтенант Демин Алексей Кузьмич, летчик-наблюдатель сержант Филиппов Михаил Иванович, воздушный стрелок-радист младший сержант Кожушко Григорий Терентьевич.

В журнале боевых действий 7-й ВА записано.

«3 сентября 1944 года. Линия боевого соприкосновения на всех направлениях фронта без изменений. Авиация противника вела разведку переднего края обороны наших войск, войсковых тылов на всех направлениях фронта и группой 6 Кертис-36



Обломки самолета Пе-2 на месте падения .

безрезультатно бомбардировала населенный пункт Орусиярви на Сортавальском направлении. Всего противника отмечено 34 самолето-пролетов (с/п), из них 3 бомбардировщика.

Командующий 7 ВА – Приказал: Вести разведку движения войск и автотранспорта к линии фронта на всех направлениях фронта, сфотографировать оборонительные сооружения противника на Мурманском, Кандалакшском и Сортавальском направлениях. Сфотографировать аэродромы Алакуртти, Тунгозеро, Тикшозеро, Колвасозеро.

Части 7 ВА в течение дня вели разведку движения войск и автотранспорта противника по дорогам к линии фронта в войсковом и армейском тылах на Мурманском, Кандалакшском, Кестеньгском, Ухтинском, Ребольском, Йоэнсу направлениях. Фотографировали оборонительные сооружения противника на Мурманском, Кандалакшском, Сортавальском направлениях, аэродромы: Алакуртти, Тунгозеро, Тикшозеро, вылетали на перехват самолетов противника, и в ночное время выполняли спецзадания. (…)

118 РАЭ – произвела 2 самолето-вылета на фотографирование второго оборонительного рубежа противника на Мурманском направлении. (…)

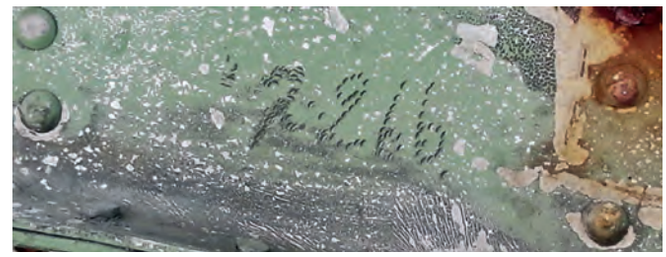
Свои потери: 1 Пе-2 118 РАЭ не вернулся с задания, сбит истребителями противника в районе озера Чапр…»

А 2 августа, ровно за месяц до этого трагического дня, командование эскадрильи отправило в штаб документы на представление к награждению летчика Алексея Демина и штурмана Михаила Филиппова орденом Красного Знамени, а стрелка-радиста Григория Кожушко орденом Славы III степени. Получить награды молодые ребята не успели… Приказ о награждении подписан только 15 октября 1944 года.

Но в дальнейшем выяснилось: летчик остался жив… Алексей Демин сумел выброситься с парашютом, но опустился на оккупированную немцами территорию и попал в плен. В учетно-послужной карточке есть запись: *«Пленен 3 сентября 1944 года под г. Петсамо* (Печенга. – Авт.)*, сбит самолетами противника при выполнении боевого задания. Имеет ранение…».*

● Летчик младший лейтенант ДЕМИН Алексей Кузьмич. Родился 1 мая 1918 года в с. Красное Кузнецкого уезда Томской губернии (в 1944 году – Ленинск-Кузнецкий район Кемеровской обл.). В 1936-м окончил восемь классов средней школы. Мать Варвара Кирилловна проживала: Западно-Сибирский край, город Ленинск-Кузнецкий, ул. Мельничная, д.5. В Красную Армию призван Ленинск-Кузнецким РВК 31 марта 1940 года. В феврале 1944 года окончил военное авиаучилище им. Марины Расковой в г. Энгельсе в звании младшего лейтенанта. Затем был направлен в состав 15-го запасного отдельного разведывательного авиаполка, который специализировался на подготовке экипажей самолетов для разведывательной авиации. Учебный полк также дислоцировался в Саратовской области. После формирования экипажа (штурман Михаил Филиппов был с Деминым в полете 3 сентября 1944 г.) был направлен в распоряжение командования 7-й ВА (Карельский фронт) и оттуда 2 июля 1944 года распределен в состав 118-й отдельной дальне-разведывательной авиационной Краснознаменной эскадрильи.





Номер самолета.

Награжден орденом Красного Знамени (который получить не успел). В наградных документах указывалось: *«За короткий промежуток времени произвел 23 боевых вылета на дальнюю и близкую разведку. Младший лейтенант Демин обладает смелостью и находчивостью, отличной техникой пилотирования и тактической грамотностью.*

За каждый боевой вылет доставлял командованию ценные сведения о базировании авиации противника, загруженности железнодорожных станций, о движениях войск противника по грунтовым и железным дорогам. Освещая объекты противника, прикрытые зенитной артиллерией, товарищ Демин умело применяя противозенитный маневр, выполнял поставленную задачу, и не имел повреждений своего самолета.

Во всех полетах на ближнюю разведку т. Демин показывает образцы смелости и тактической грамотности и вполне заслужено пользуется боевым авторитетом среди летного состава эскадрильи…».

В мае 1945 года А.К. Демин был освобожден из плена и репатриирован в СССР. Для прохождения проверки зачислен 24.09.1945 г. в состав 8-й стрелковой роты 3-го стрелкового батальона 55-го ЗСП 5-й ЗСД. Прибыл из пересыльного пункта г. Оломоуц из Чехословакии. Пройдя проверку, 17 октября 1945 года направлен в состав 49-го запасного авиаполка, но уже 31 октября 1945-го демобилизован из армии и уволен в запас.

● Штурман сержант ФИЛИППОВ Михаил Иванович. Родился в 1921 (1922) году в г. Семипалатинск Семипалатинской губернии (в годы войны – Казахская ССР, сейчас г. Семей Восточно-Казахстанской



Номер мотора.

обл. Республики Казахстан). В Красную Армию был призван 20 октября 1940 года Алма-Атинским ГВК (в других документах, Бурлю-Тобинским РВК Алма-Атинской обл.). После окончания авиаучилища в 1944 году с присвоением звания сержанта направлен в 15-й запасной отдельный разведывательный авиаполк (г. Петровск). После формирования экипажа (летчик младший лейтенант Алексей Демин) был направлен в распоряжение командования 7-й ВА и оттуда 2 июля 1944 года распределен в состав 118-й ОРАЭ на должность летчика-наблюдателя. Родных и близких, кроме брата Василия, не имел. Брат в это время проходил службу в действующей армии.

За время службы в разведывательной эскадрилье был награжден орденом Красного Знамени (который получить не успел). В наградных документах указывалось: *«Выполняя боевые задания на самолете Пе-2, за короткий промежуток времени произвел 23 боевых вылета, на ближнюю и дальнюю разведку объектов противника. Все задания выполнены с оценкой хорошо и отлично. Тов. Филиппов, обладая высокими волевыми качествами советского воина, смелостью и высокой тактической грамотностью. Успешно выполнил ряд сложных боевых задач, летая в одиночку над объектами противника в глубоком его тылу, прикрытых зенитным огнем и истребительной авиацией…».*

Михаил Иванович Филиппов погиб, так и не получив боевого ордена и не узнав, что уже подписан приказ о присвоении ему офицерского звания младшего лейтенанта.

● Воздушный стрелок-радист младший сержант КОЖУШКО Григорий Терентьевич. Родился в 1919 году в селе Максимовка Змиевского уезда Харьковской губернии (в годы войны – Отрадовский сельсовет Алексеевского района Харьковской обл. Украинской ССР, сейчас Первомайский район Харьковской области Украины). На службу в Красную Армию был призван Алексеевским РВК в январе 1940 года. Окончив школу младших авиационных специалистов был направлен в строевую часть ВВС Ленинградского ВО на должность воздушного стрелка-радиста. До войны успел обзавестись семьей, его супруга Анна Сергеевна Кожушко работала в НКВД города Петрозаводска Карело-Финской ССР. В боях Отечественной войны с 26 июня 1941 года в составе ВВС Карельского фронта.

Приказом по войскам 7-й ВА от 15 октября 1944 года младший сержант Григорий Кожушко был награжден орденом Славы III степени, но получить орден не успел – не вернулся с боевого задания. В наградном представлении говорилось: *«Участник Великой Отечественной войны с 22 июня 1941 года в должности воздушного стрелка-радиста. За время войны произвел 29 боевых вылетов. … Помимо своей специальности, т. Кожушко обладает и тактической подготовкой, чем значительно помогает экипажу в ведении визуальной разведки…».*

Мы уже писали о том, что сейчас есть возможность ознакомиться с документами противника. Многие архивные документы люфтваффе размещены в Интернете, есть книги, научные статьи и работы, рассказывающие о заявках немецких летчиков, их потерях. Есть в доступе также информация и о самих летчиках, их боевом пути, судьбах.

Альберт Ничипорук еще во время обсуждения на форуме «Авиация» ПО «Тризна» обнаружения обломков бомбардировщика Пе-2 сообщал, что по немецким заявкам за 3 сентября 1944 года подходит только один. Сбитый самолет Пе-2 в 09:21 в районе Титовки заявил летчик 11./JG5 лейтенант Рудольф Линц (Lt. Rudolf Linz).

Прочесть об этом немецком летчике мы смогли в книге-справочнике Михаила Зефирова «Асы Люфтваффе. Кто есть кто. Скорость», где размещены данные о летчиках дневной истребительной авиации люфтваффе.

«Рудольф Линц (Rudolf Linz) родился 14 февраля 1917 года в г. Ильменау, в 33 км южнее Эрфурта. В составе 8./JG5 обер-фельдфебель Рудольф Линц участвовал в боях на Восточном фронте. Более половины своих побед немецкий летчик одержал с конца апреля до середины июня 1944 года.

01.01.1945 г. его наградили Германским Крестом в Золоте.

9 февраля командир 12./JG5 лейтенант Линц сбил над побережьем Норвегии два британских самолета – «Мустанг» и «Бьюфайтер», достигнув рубежа в 70 побед. Однако это был его последний успех. В том же бою его FW-190A-8 W.Nr.732183 был сбит, самолет упал около поселка Неустдал, в 128 км севернее г. Берген, и Линц погиб. Затем 13 марта его посмертно наградили Рыцарским Крестом…»



Рудольф Линц.

Самолет Пе-2, Поныровский район Курской области

В июле 2021 года к нам в Казань пришла доставленная транспортной компанией посылка, в которой оказались небольшие фрагменты самолета Пе-2. Сейчас они уже используются в проекте «Крылья Татарстана» по восстановлению самолета.

Этот подарок нам был сделан друзьями и коллегами по поиску из города Курска. Отправитель – Алексей Васильевич Сотников, руководитель поискового отряда «Курган». Мы познакомились с ним в августе 2018 года, когда были в Курске на встрече Президента России В.В. Путина с поисковиками. На тот момент Алексей Васильевич и бойцы его отряда еще не занимались авиационным поиском. Но в ходе полевых поисковых экспедиций, проводимых на местах боев на территории Курской области, у них накопился значительный объем информации по местам падений самолетов, в том числе по рассказам местных жителей. Мы несколько вечеров провели за душевными и полезными для обоих разговорами, связанными с методикой поиска и подъема обломков самолетов, установления имен экипажей. Тогда Алексей Васильевич рассказал, что у них на примете есть несколько мест катастроф, которые они хотят обследовать в ближайшие годы. И действительно с 2019 года поисковый отряд «Курган» совместно с другими отрядами Курской области стал активно заниматься авиапоиском. За это время ими найдены и подняты обломки уже 37 советских самолетов и одного немецкого ФВ-190. На местах падений 18 из них обнаружены останки летчиков, и во всех этих случаях по обнаруженным номерам самолетов и моторов удалось установить имена и судьбы членов экипажей.



Сотников Алексей Васильевич.

Большую помощь в установлении имен оказал московский историк военной авиации Борис Владимирович Давыдов, который очень много и плодотворно работал с архивами тех авиационных частей, которые вели боевые действия на центральном участке фронта.

Также для этой истории оказалось значимым мое личное знакомство с Ольгой Назаровой, которая уже давно занимается изучением истории 34-го Ташкентского бомбардировочного авиаполка. Ее интерес связан с судьбой ее двоюродного деда – штурмана авиационной эскадрильи Константина Дмитриевича Журбаева, погибшего в воздушном бою 17 июля 1943 года. С Ольгой мы познакомились в Интернете в марте 2019 года и вели активную переписку по документам полка, так как у меня был накоплен определенный объем архивных материалов 34-го БАП. Данный полк интересовал меня в связи с тем, что с осени 1941 года он на самолетах СБ действовал на Ленинградском фронте. А нами в Ленинградской области обнаружены места падений двух самолетов из состава этого полка.

Ольга же за эти годы нашла много родственников бывших военнослужащих 34-го БАП, однополчан своего деда, объединив их всех общим делом. Вместе они собрали колоссальный материал по истории полка и судьбах многих авиаторов. В скором времени готовится к изданию посвященная памяти предков исследовательская работа, проведенная потомками летчиков, штурманов, воздушных стрелков-радистов и техников.

В одной из моих книг о поисковых экспедициях в Ленинградской области я писал: *«Оказалось, что Ольга родилась и выросла в Ташкенте рядом с авиагородком, где еще до войны дислоцировался 34-й СБАП.*

– Я выросла в Ташкенте рядом с Авиагородком, училась в школе на территории части и работала там много лет, в школе, где учились дети офицеров, и мне подумалось, что найдутся еще внуки летчиков полка, живущих в городке. Но не тут-то было. Больше не нашлось никого... Хотя уверена, что многие ветераны полка еще долго жили в городке части. К сожалению, когда я стала заниматься поиском, от Ташкента я была уже далеко, последние 10 лет я живу в Германии...

За годы своей поисково-исследовательской работы Ольге удалось найти более десятка семей бывших военнослужащих авиационного полка, собрать уникальный архив из писем, воспоминаний и фото-



Воронка на месте падения самолета.

графий личного состава, проследить и установить многие судьбы летчиков, штурманов и стрелков-радистов, которые многие годы значились пропавшими без вести. Когда мы стали переписываться с Ольгой, я сообщил ей все известные сведения о судьбах экипажей полка, погибших под Ленинградом, так как в свое время тоже занимался изучением его боевого пути…»

Но тогда я и представить себе не мог, что спустя несколько лет наша поисковая работа поможет Ольге Назаровой узнать, где погиб ее двоюродный дедушка, а главное – найти место падения самолета и его останки!

Вот так два мои знакомства с Алексеем Сотниковым и Ольгой Назаровой чудесным образом соединились в одной точке, у села Дружевец, на границе Глазуновского района Орловской области и Поныровского района Курской области. И стали связующим звеном важной работы поисковиков (Алексея Сотникова) и хранящих память о сложивших головы родных людях (Ольга Назарова). В дальнейшем в водоворот событий оказались вовлечены и другие неравнодушные люди. Например, несколько лет назад электронный адрес Марии Лебедевой, внучки Василия Николаевича Шестеркина (воздушного стрелка-радиста в экипаже Журбаева), я переслал Ольге Назаровой, и у них установилась постоянная переписка.

Вот ответ, который мне пришел от Ольги: *«Илья, здравствуйте! Спасибо всем, кто передал нам информацию про запрос на поиск Шестёркина! Я списалась с Марией Лебедевой, которая выставила пост. Мы обе были очень рады нашей встрече…».*

А сейчас давайте перенесемся в сентябрь 2020 года, когда пришло письмо от Алексея Васильевича Сотникова.

«Здравствуйте, Илья! 21 сентября подняли остатки самолета Пе-2 в болоте. Есть останки летчика. Двигателей нет, или очень глубоко ушли. Есть несколько приборов с номерами, моем обломки в поисках номеров, подробности в приложении. Будем признательны за информацию по составу экипажа. С уважением, А. Сотников».

В приложении был прикреплен составленный по результатам проведенных поисковых работ акт:

«Информация о находке самолета Пе-2 в Поныровском районе Курской области.

21 сентября 2020 года поисковый отряд «Курган» поднял остатки самолета Пе-2 в Поныровском районе в пойме реки Сновы. Основные конструкции были найдены местными жителями и сданы в металлолом в 50-х годах прошлого века. Поисковики нашли детали центрального корпуса самолета, опоры одного из двигателей, части приборной доски, два прибора: датчик температуры масла и барометр, множество обломков алюминиевой обшивки, бензобак, два электродвигателя, гильзы от крупнокалиберного пулемета УБК и 7,62 мм ШКАС, электропровода и части гидравлической системы.

Среди обломков самолета собраны человеческие останки одного из членов экипажа, каблук от обуви, часть шлемофона с наушником, металлические детали парашютной системы, морская пуговица с якорем.

Местный житель, 1938 года рождения рассказал, что в начале 1950-х годов он вместе с другими подростками раскопал место падения самолета. При этом был найден планшет летчика с документами на имя Журбаева Константина Дмитриевича, которые должны были быть переданы в военкомат.

Проверкой по ОБД «Мемориал» установлено, что 17.07.1943 года не вернулся с боевого задания штурман авиаэскадрильи 34-го Ташкентского бомбардировочного авиаполка старший лейтенант Журбаев Константин Дмитриевич 1915 г.р., жена которого проживала в г. Ташкент.

Поисковики проводят очистку найденных деталей самолета с целью установить его номера для проведения архивной работы по определению состава экипажа.

Командир п/о «Курган» А. Сотников».

Теперь представьте мое состояние, когда я прочел эти сообщения от Алексея Васильевича Сотникова!? Это был не просто шок! Ведь с двоюродной внучкой Константина Дмитриевича Журбаева Ольгой Назаровой мы общались уже несколько лет. Это сообщение я сразу же переслал Ольге и указал все координаты

Алексея Сотникова для установления связи с ним напрямую. Ответ от неё не заставил себя долго ждать.

«Илья, конечно не передать словами, что твориться в моей душе!

Маше, внучке радиста Шестеркина, я сообщила. Там то же самое…

Я искала родных радиста Шестеркина, и вот, с вашей помощью мы нашлись. А теперь с вашей помощью нашли и Костю…

С 2017 года стала я заниматься сбором информации о 34-м БАП. Тогда даже не представляла масштабов поискового движения, и даже не представляла себе, что деда можно реально найти. Я выросла с его именем. Моя бабушка была старшей в семье и она, как водится, поднимала всех младших братьев и сестер. А Костя был самым младшим. Она горевала по нему. У Константина осталась семья и двое детей, мы хорошо знаем их.

Обнимаю вас всех и благодарю сердечно».

Второе письмо:

«Да, я связалась с Алексеем, тут же нашла его ВК, написала и он отозвался обстоятельным письмом. Так что вам спасибо огромное и его отряду…

Вообще, когда я начала собирать информацию по полку и размещать ее на ВГД (сайт Всероссийское генеалогическое древо. – Авт.)*, то не предполагала никакой публичности, копалась тихонечко в ОБД, выставляла в теме найденный материал, редко-редко получала какие-либо отклики. Потом появилась внучка радиста – Маша Морозова, она раскрутила меня на создание групп в Контакте и Одноклассниках. И сразу общение активизировалось: в Беларуси нашелся самолет полка, там же наше захоронение, несколько родственников однополчан отозвались!*

А сообщение на моей странице о Журбаеве вызвало лавину восхищенных поздравлений. Хочу сказать, что меня поздравляют, а восхищаются-то вами, поисковиками! Так что вот, передаю лавину…

Это конечно, чудо… Столько их, безвестных, а нашего вот нашли…»

Вот сколько эмоциональных откликов мы получили от родных летчиков!

А сейчас погрузимся в архивные документы, которые расскажут о трагическом дне 17 июля 1943 года, когда самолет не вернулся с боевого задания.

«Командиру 34-го БАП. Боевое распоряжение № 047. Штаб 301 БАД время 11.15, дата 17.07.1943г.

(…)

34 БАП в 13.00 одной группой 18 Пе-2 под непосредственным сопровождением истребителей 8 ИАК с аэродрома Новоселки нанести бомбардировочный удар по живой силе и технике противника в пункте Синьково.

Высота встречи с истребителями прикрытия – 800 метров, круг левый, сигнал – одна красная ракета.

Высота бомбардирования для всех групп 1900-2000 метров, в случае плохих метеоусловий задание выполнять с высоты не ниже 700 метров…»

«Оперсводка № 199 к 21.00 17.07.1943г.,

штаб 16 ВА.

Противник в течение дня оказывал сильное огневое сопротивление наступлению наших войск и на отдельных участках танками и пехотой переходил в контратаки. К 20.00 17.07.1943г. наши части занимают рубеж выс.253.2, иск.Тросна, южная окраина Согласный, южная окраина ст. Малоархангельск, Александровка, иск.Бутырки, иск.Подолянь, Гнилец, Мишки, южная окраина Пробуждение, Александровка, Катомки. (…)

16 ВА. Днем 17.07.1943г. массированными и групповыми ударами бомбардировщиков, штурмовиков, в сопровождении истребителей бомбардировала скопление живой силы и техники противника в районах: Глазуновка, Мал.Бобрики, Чермошной, Ниж.Тагино, Верх.Тагино, Сеньково, Архангельское, Васильевский, Борзенки, Куначь. (…)

В период с 13.00 – 13.50 нанесла первый массированный удар, в котором участвовало 344 самолета, из них: 159 бомбардировщиков, 82 штурмовика и 133 истребителей. (…)

3 БАК – группами 8-25 Пе-2, в сопровождении истребителей бомбардировали живую силу и технику противника в районах: Верх.Тагино, Ниж.Тагино, лес северо-восточнее Сеньково, Прозоровский.



Фрагменты останков экипажа.



Обломки самолета.



Бучавый В.Р.



Малыгин А.И.



Данилов А.Д.



Хващевский А.А.

Летало – 117 Пе-2, произведено 250 самолетовылетов. Налет – 420 часов 15 минут

По наблюдению экипажей бомбы точно падали в цель, отмечены взрывы и пожары. Цели сфотографированы.

В проведенном оборонительном воздушном бою сбит 1 ФВ-190.

Потери: сбиты огнем ЗА 2 Пе-2, с летчиками Глазуновым и Малыгиным.

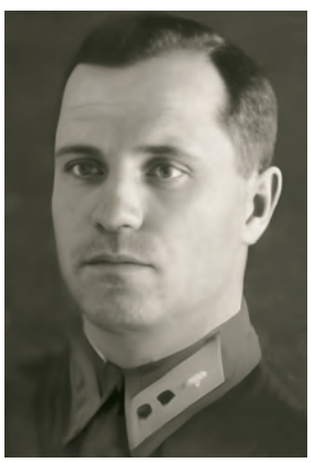
Не вернулись с боевого задания 5 Пе-2, с летчиками: Бирюковым, Машниным, Дельцовым, Фадеевым, Бучавый».

Уточнить все остальные сведения о составе экипажа сбитого самолета и их судьбе помог историк военной авиации Борис Давыдов.

Экипаж бомбардировщика Пе-2: командир АЭ капитан Глазунов Зелих Ильич, 1909 г.р.; штурман АЭ старший лейтенант Журбаев Константин Дмитриевич, 1915 г.р.; воздушный стрелок-радист старший сержант Шестеркин Василий Николаевич, 1918 г.р.

В архивных документах говорилось, что после попадания зенитного снаряда самолет взорвался в воздухе. Летчик выбросился с парашютом и остался жив, вернулся в полк, а штурман и воздушный стрелок-радист экипажа погибли.

● Летчик капитан ГЛАЗУНОВ Зелих Ильич. Родился 4 сентября 1909 года в деревне Столыпино (в другом документе указана д. Междуречье; в 1938 году Столыпино переименовано в Междуречье) Городищенского уезда Пензенской губернии (в годы войны – Новопестровский район, сейчас Никольский район Пензенской области). В годы войны жена Клавдия Андреевна проживала: Узбекская ССР, город Ташкент, 14 п/о, корпус 14.



В Красную Армию призван Новопестровским РВК 18 (11) сентября 1930 года. Вместе с 34-м СБАП принимал участие в Иранской операции 1941 года, в боях на Ленинградском и Брянском фронтах. За годы войны был награжден орденами Красного Знамени (03.05.1942, представлялся к ордену Ленина), Александра Невского (22.04.1943, представлялся к ордену Красного Знамени), медалями «За оборону Москвы» (13.08.1943), «За оборону Ленинграда» (13.07.1942).

Погиб 25 (24) июля 1943 года при катастрофе самолета. В архивных документах говорится, что при «полете к истребителям прикрытия (имеется в виду аэродром истребителей) в районе Машкина Белица (сейчас Машкино, что в 3 км на северо-запад от ст. Соковнинка) вследствие выработки горючего, отказали оба мотора, и при посадке в поле самолет УПе-2 № 20/190 потерпел катастрофу». В результате самолет был разбит, летчик командир АЭ капитан Зелих Ильич Глазунов погиб, штурман капитан Анатолий Дмитриевич Данилов и механик самолета старший сержант Александр Аркадьевич Хващевский тяжело ранены. В учетных документах указано, что З.И. Глазунов похоронен на кладбище в п. Моховое Должанского района Орловской области.

● Штурман старший лейтенант ЖУРБАЕВ Константин Дмитриевич. Родился 31 марта 1915 года в городе Ашхабаде Закаспийской области Российской Империи (сейчас город Ашхабад, столица Туркменистана). В 1933 году окончил шесть классов школы в городе Ташкенте и одновременно курсы швейных мастеров. В течение девяти месяцев учился на подготовительных курсах в железнодорожном институте.



Кадровый, в Красную Армию поступил 2 сентября 1935 года через Ленинский РВК г. Ташкента. С 25 ноября 1935 года курсант Ташкентского пехотного военного училища им. В.И. Ленина, которое окончил 5 июня 1938 года с присвоением звания лейтенанта, был направлен в распоряжение Военного Совета для назначения на должность командира взвода батареи ПТО (противотанковых орудий). С 19 июля 1938 года на указанной должности в составе 50-го мотострелковой бригады (Забайкальский ВО). 16 февраля 1939 года зачислен слушателем во 2-е Чкаловское военное авиационное училище. В ноябре 1939 года назначен на должность младшего летчика-наблюдателя и направлен в распоряжение командующего ВВС САВО (Средне-Азиатский ВО), затем направлен в состав 34-го скоростного бомбардировочного авиаполка (г. Ташкент). Участник боев Иранской операции, на Западном, Ленинградском, Волховском, Брянском фронтах. 9 февраля 1942 года ему присвоено воинское звание старшего лейтенанта, назначен на должность штурмана авиаэскадрильи.

В годы войны его жена Мария Андреевна Журбаева проживала по адресу: Узбекская ССР, г. Ташкент, 14 п/о, корпус № 1.

За годы войны был награжден орденами Красного Знамени (03.05.1942г., представлялся к ордену Ленина), Отечественной войны II степени (22.04.1943, представлялся к ордену Красной Звезды), медалями «За оборону Москвы» (13.08.1943), «За оборону Ленинграда» (13.07.1942).

Приказ о присвоении Константину Дмитриевичу Журбаеву воинского звания капитана был подписан командующим Центрального фронта только 3 августа 1943 года, спустя полмесяца после его гибели…

Вот что пишет о судьбе своего двоюродного дедушки Ольга Назарова.

«Журбаев Константин родился в Ашхабаде в 1915 году, куда его семья переехала в 1901 году на русско-персидскую границу в 1901 году.

Штурман эскадрильи, старший лейтенант. К началу войны служит в авиационной части в Ташкенте. Принимал участие в Иранской операции, в боях по защите Москвы и Ленинграда, на Курской дуге.

Те, кто когда-нибудь работал с именными списками безвозвратных потерь 34-го бомбардировочного авиаполка, возможно, обратили внимание, что в последней графе, где писали место жительства родственников, часто стоял один и тот же адрес: Ташкент, п/о 14, авиагородок. Это адрес, по которому 34 БАП был расквартирован в предвоенные годы.

Я сама из Ташкента. Жила в десяти минутах ходьбы от Авиагородка, где была моя школа. После института вернулась в школу работать учителем русского языка. Еще будучи девчонкой захаживала в городок в гости к тете Марии, ее погибший муж Константин Журбаев был братом моей бабушки.

В 1941 году 34 БАП базировался в Ташкенте, на том месте, где еще в царские времена недалеко от



Журбаев Константин Дмитриевич. Конец 1930-х годов.

центра города был сначала оборудован ипподром, а потом поле для городского аэроклуба, которое при советской власти стало аэродромом НКВД, а позже полноценной летной частью со своей школой для воздушных стрелков-радистов.

Офицеры части с семьями жили в небольших одноэтажных корпусах на несколько квартир. Единственный трехэтажный кирпичный дом с декоративными колоннами, сохранившийся с царских времен, был отдан командному составу. Клуб, медсанчасть, баня, спортивный комплекс с бассейном и трехметровой вышкой, летний кинотеатр, начальная школа для детей – там было всё, что положено иметь военному городку.

Недалеко от города, в 30-ти километрах к северу, в русском переселенческом селе Троицком, еще со времён взятия Ташкента располагалась обустроенная территория военных лагерей царской армии, куда Ташкентский гарнизон перебирался в жаркое летнее время на манёвры. После революции в Троицких лагерях квартировали различные воинские части САВО, здесь же было создано окружное войсковое стрельбище. В 1930-х гг. Троицкие лагеря были переименованы в Сталинские лагеря. (…)

«В составе действующей армии во время ВОВ с октября 1941 года…» – так сообщают информационные источники о 34 БАП. Где же был авиационный полк в то время, когда фашистские полчища стремительно катились к Москве? Нигде не было информации по этому эпизоду истории полка. Если бы … не наградные документы летчиков. В графе «участие в боях» у Парагузова, Карповича, Глазуно-

ва, Журбаева, Глухова, Бочарова и многих других написано: «Иранская операция, 1941 год».

Сведения об этой операции долгое время были засекречены, да и сейчас-то немногие знают об этой странице истории той войны, так что об участии 34-го полка в этих событиях вы нигде не прочитаете. Скорее всего, в этой операции участвовало две эскадрильи полка, около 80 человек, тех, которые потом и совершили 6000-километровый перелет Сталинабад – Ленинград на СБ, выкрашенный в цвет пустынь и гор.

С первых дней войны особую тревогу у советского командования вызывал пронемецки настроенный Иран, да к тому же в Иране находились самые большие разведанные запасы нефти, все нефтеперерабатывающие предприятия были оснащены современным британским оборудованием, на всем Ближнем Востоке только здесь производился авиационный бензин. Уже 22 июня 1941 года английский посол в России, понимая опасность возможного перехода Тегерана на сторону Германии, напрямую поинтересовался у Молотова возможностью введения частей РККА в Иран. Доводы англичан были приняты к разработке. В одночасье Британия стала союзницей России в проведении этой операции.

Со стороны России в операции принимали участие Закавказский и Туркестанский военные округа, причем со стороны САВО потребовалось срочное создание новой 53 армии.

Из директивы Ставки ВГК № 001196 от 23.08.1941 года: «Приказываю:

Создать 53-ю Отдельную Среднеазиатскую армию за счет штаба Среднеазиатского военного округа. Командующим армией назначаю генерал-майора Трофименко С. Г., Членом Военного совета армии – бригадного комиссара Ефимова П.И., Начальником штаба армии – генерал-майора Казакова М. И.

Штаб армии с 25 августа 1941 года – Ашхабад. <> Задача 53-й Отдельной Среднеазиатской армии:

и ВВС:

а) с рассветом 27.08.1941 г. уничтожить авиацию иранцев на аэродромах Горган, Новый Кучан, Мешхед и в других дополнительно установленных разведкой пунктах;

б) вести разведку аэродромов и войск противника;

в) прикрыть с воздуха сосредоточение и действия своих войск, не перелетая границы до утра 27.08.1941 г.;

г) в случае оказания вооруженного сопротивления со стороны иранских войск, взаимодействуя с наземными войсками, уничтожать живую силу и материальную часть противника на поле боя и на подходе;

д) не допустить налета авиации противника на Ашхабад и Теджен.

Верховный Главнокомандующий Сталин

Начальник Генерального штаба Шапошников».

Об этом времени пишет легендарный генерал Николай Каманин, перед войной исполнявший обязанности ио командующего ВВС САВО и являвшийся командиром 4-й авиационной бригады в Ташкенте, а с началом Иранской операции командовавший авиадивизией в г. Ашхабаде.



Слева направо, стоят: Бочаров Ф.Д., Самсыгин Н.М., Рыбалко И.А.; сидят: Рябенко К.А., Глазунов З.И., Журбаев К.Д., Шестеркин В.Н.

«В те дни многие экипажи авиационной дивизии перебазировались в Северный Иран. Мы совершили немало полетов через горные перевалы, организуя базирование наших эскадрилий в Иране. Наладили связь, службу снабжения, словом, обжили новые аэродромы. Наши наземные части заняли ключевые позиции в этой стране, похоронив замыслы врага. Нефтеносные районы страны на юге, таким образом, были надежно прикрыты…».

И стоит об этом всегда помнить: Иранская операция, в которой участвовали летчики нашего полка, обеспечила транзит лend-лиза по более безопасному маршруту, чем Арктика. Путь был длинным: через Атлантику, в обход Африки до Аравийского моря, через Персидский залив и территорию Ирана в советский Азербайджан. Зато грузы шли вне зоны действия немецких подводных лодок и авиации, и потери грузов были исключены.

Но уже в октябре 1941 года в связи с ухудшением положения Красной Армии под Москвой из Ирана выводятся все советские авиационные части, и в конце октября 1941 года 34-й СБАП перебрасывают на запад. Он прибывает на аэродром Переславль-Залесский под Ярославлем в составе 20 самолетов СБ. Первые боевые вылеты против немецких оккупантов экипажи полка проводят в ноябре 1941 года в целях Западного фронта под Москвой, но уже 30 ноября полк перебрасывается на Ленинградское направление и входит в состав 2-й смешанной авиационной дивизии ВВС Ленинградского фронта, где действует до апреля 1942 года.

Но вылетал полк не из Ашхабада, где базировался штаб 53-й Армии, а из Сталинабада, столицы Таджикистана (ныне Душанбе)…»

● Воздушный стрелок-радист старший сержант ШЕСТЕРКИН Василий Николаевич. Родился в 1918 году на станции Селижарово Осташковского уезда Тверской губернии (в годы войны – Селижаровский район Калининской обл., сейчас Тверская обл.). Там же проживал его отец Николай Иванович.



Кадровый, в Красную Армию был призван Рамешковским РВК Калининской области в 1938 году. После окончания школы младших авиационных специалистов назначен в состав 34-го СБАП на должность воздушного стрелка-радиста.

Участник Иранской операции. В боях Отечественной войны с 28 августа 1941 года. За годы войны был награжден медалями «За боевые заслуги» (03.05.1942, представлялся к медали «За отвагу»), «За отвагу» (21.04.1943), «За оборону Ленинграда» (13.07.1942), «За оборону Москвы» (13.08.1943, награду получить не успел).

Курские поисковики связались с родными Василия Шестеркина, внучатой племянницей Марией Морозовой. Она рассказала, что год назад похоронила своего деда, брата Василия. И с тех пор каждую ночь ей снится ее двоюродный дед… В семье все эти годы помнили историю, как после войны к матери Василия Шестеркина приезжал однополчанин Николай Михайлович Самсыгин, тоже воздушный стрелок-радист. Он сказал им тогда непонятные слова, что Василий вроде как «выпал из самолета». Мать Василия рассказывала детям именно это. И такое вполне возможно, если Шестеркин, как и летчик Глазунов, готов уже был прыгать с парашютом, но его выбросило из самолета во время падения самолета. Тогда становится понятно, почему на месте падения поисковики нашли останки только одного члена экипажа.

Да, к сожалению, поисковики не нашли останков воздушного стрелка-радиста. Хвостовая часть, где находится кабина стрелка, отвалилась раньше, чем упал самолет.

После таких волнующих событий Мария Морозова поделилась впечатлениями о поиске экипажа бомбардировщика, которые разместили на своей страничке ВКонтакте курские поисковики.

«Музей Курской битвы поискового отряда «Курган», 14 декабря 2020 года: История одного поиска.

Когда поисковики поднимают из земли останки солдат, у них возникает необъяснимое, а порой и непреодолимое желание найти их родных, рассказать, где и как погиб боец. Когда-то это получается, когда-то нет. Но чаще всего за кулисами поиска остаются истории о том, как ищут своих павших героев их родные. В поиске экипажа самолета Глазунова-Журбаева-Шестеркина поисковики и родные шли навстречу друг другу…

История поиска из уст внучки Василия Шестеркина – Марии Морозовой.

С детства я смотрела на портрет, висевший на стене в доме дедушки и бабушки. С него смотрел очень красивый молодой человек в военной форме. Очень было интересно: что с ним, где он. Тогда, еще в детстве, я узнала от дедушки, что это его брат Василий, что летал он на самолете и пропал без вести где-то в боях на Курской Дуге… Дедушка показывал мне знак парашютиста, благодарственные письма командиров, удостоверения, довоенные и фронтовые фотографии. Было очень интересно слушать рассказы дедушки о своем брате.

В скором времени выпустили Книгу Памяти по Тверской области. Мы всей семьей изучали каждую страничку этой Книги. Нашли тогда информацию по каждому родственнику. Тогда это было максимум информации. А для дедушки и бабушки эта Кни-



Василий Шестеркин. 1940 год.

га была успокоением вроде: все воины учтены: кто в братской могиле, кто учтен в списках без вести пропавших – никто не забыт.

Очень долгое время мы жили с этой историей, которая для всех нас казалась максимальной. Да, было много ветеранов. Были очень важны их рассказы о войне. Очень жаль, что тогда не записывали рассказы наших ветеранов... Хотя это было, наверное, неуместно... так как было сложно вывести на разговор о войне..., а когда получалось – было не до записей, слезы наворачивались и ком к горлу подкатывал, когда видели, как плачут наши дедушки и бабушки, рассказывая о войне… Всё оставалось у нас в памяти.

И вот, в эру новых технологий, когда появился интернет, мой брат наткнулся на сайт, как он сказал, «ФСБ», в котором был описан последний полет Шестеркина Василия Николаевича. Брат показал дедушке, а тот расплакался, прочитав. Увидев реакцию дедули, брат закрыл сайт и больше к нему не возвращался. Потом, через некоторое время, мы пытались найти этот сайт, но безрезультатно – никакой информации не нашли.

Пять лет назад, в канун празднования 70-летия Великой Победы, воспитатель детского сада, где был мой младший сын, попросила сделать стенгазету о своих ветеранах, участвовавших в Великой Отечественной Войне. Тогда как раз появились сайты: «Подвиг Народа», «Память Народа», «ОБД-Мемориал». Как же было интересно увидеть документы времен ВОВ: написанные от руки, карандашом, живые подписи командиров! Наградные листы, в которых описывается подвиг родного деда! А эти списки, где рядом с твоим Героем другие однополчане, с которыми он общался, воевал плечом к плечу! Мы были под большим впечатлением! Было очень страшно потерять эту историю. И все, что находили, мы сохраняли и распечатывали. Информации и документов нашли очень много по каждому нашему родственнику – и решили создать свою Семейную Книгу Памяти. В ней мы рассказываем историю по памяти со слов дедушек и бабушек, есть документы тех времен, фотографии. Книга оказалась достаточно объемной. В процессе поиска информации про моего деда Шестеркина Василия Николаевича попутно я выставляла посты в группах, направленных на поиски без вести пропавших воинов ВОВ в социальных сетях. Когда приходила к дедушке в гости, всегда смотрела на портрет Василия и мысленно говорила ему: «Дед, я тебя найду!» Как-то было даже такое, что мы подумали, что нашли нашего деда – позвонил главный редактор местной газеты и спросил: «Вы ищете Шестеркина Василия Николаевича?» Оказалось, что кто-то отправил мой пост о поиске на электронную почту газеты. Переволновались очень.

Когда искала, Василий стал часто приходить во сне. Снилось, будто я там, в те военные времена… шум, взрывы, грохот… а рядом с ним совсем не страшно: он старался отвлечь – пел песни и приплясывал. А то, бывало, мы идем, ищем его... а он, счастливый, шел к нам навстречу, делился своим пайком…

Однажды под одним из моих постов в группе, я увидела комментарий: «Мария, Вы внучка Шестеркина Василия? Я внучка Журбаева Константина Дмитриевича. Наши деды летели в одном экипаже и не вернулись с боевого задания,» – писала Ольга Назарова. Боже, какие чувства тогда переполняли нас! Мы плакали. Было такое чувство, что, действительно, вновь встретились наши деды! Мы не могли наговориться!

Оказывается, Ольга уже давно занимается историей 34 Ташкентского бомбардировочного авиационного полка. У неё проведена фантастическая работа. На сайте «Всероссийское Генеалогическое Древо» Ольга создала отдельную тему «34 тбап», куда она выкладывала информацию, собранную по полку: список личного состава, погибшие экипажи, отдельные истории из жизни полка, рассказы об однополчанах и очень много другой интересной информации. Ольга уже нашла несколько родственников однополчан на тот момент. Пообщавшись, мы решили, что необходимо создать группу «34 Ташкентский бомбардировочный авиационный полк» в социальных сетях (в вк и ок) и продолжать поиски вместе. Осуществляя поиски родных однополчан, мы одновременно вели поиск и наших дедов. Мы уже познакомились со многими поисковиками, которые тоже помогали нам в поиске. Так, в результате их помощи, мы узнали, что в тот день, 17 июля 1943 года, экипаж Глазунов-Журбаев-Шестеркин летал бомбить живую вражескую силу и боевую технику в д. Сеньково Глазуновского района Орловской области. Причем летчик Глазунов Зелих Ильич, один из экипажа, кто выжил – он вернулся в полк. Но про-

жил он на неделю дольше – погиб 25 июля 1943 года в районе Машкина Белица Орловской области: вследствие выработки горючего отказали оба мотора, и самолет при вынужденной посадке в поле потерпел катастрофу. Очень хочется поблагодарить за помощь, оказанную нам в поиске наших героев, всех поисковиков. Наверное, увидев, как мы отчаянно занимаемся поиском, им так хотелось помочь! Ощущение было такое, что весь мир помогает нам – чувствовалась поддержка ото всюду.

Еще одна удивительная история произошла в канун празднования 75-летия Великой Победы! В связи с коронавирусной пандемией все мероприятия по празднованию дня Победы были отменены. В интернете был призыв «запиши деда в Бессмертный Полк» – планировалось онлайн-шествие Бессмертного Полка. Я записала всех наших героев в Бессмертный Полк. И вдруг под постом про Шестеркина Василия Николаевича в группе «Бессмертный Полк», я увидела комментарий: «Моя мама знала его… Они общались». И как же здорово было узнать, что у Василия была любимая девушка! Звали ее Мария. Они общались еще до войны, жили на одной улице. Отношения были очень серьезные, Василий вместе с родителями приходил в гости к Марии. В те времена это было очень серьезно, возможно, было сватовство. Но в 1938 году Василия призвали в армию. Мария провожала его с надеждой, что вскоре Василий вернется из армии и они поженятся. Василий уехал служить в Ташкент, окончил школу стрелков-радистов (ШМАС). В 1941 году началась война. Василий, как и все остальные мужчины, пошел защищать нашу Родину. А Мария ждала… Ждала долго… даже после извещения о гибели Василия, все равно ждала. Ждала и после войны... Но Василий так и не вернулся... Мария поздно вышла замуж, родила дочку. Но Василия она не забыла. До последних дней своей жизни она рассказывала дочери о своем любимом и передала частичку своей любви. Она бережно хранила фотографии Василия. Мария давно уже ушла из жизни, но память о ее любимом до сих пор жива! Удивительно! Но теперь в наших рядах есть еще один родной человек Шестеркина Василия – Людмила, дочка Марии!

Уже после дня Победы, в мае 2020 года, классный руководитель моего сына Тимофея попросила поучаствовать в интернет-конкурсе сочинений, посвященном 75-летию Великой Победы. Кстати говоря, сын очень проникся историей о своих прадедушках и прабабушках. Ему очень интересна история Великой Отечественной Войны.

А мы с Ольгой продолжали поиски родных однополчан. За 4 месяца мы нашли родственников порядка 15 однополчан. Поиски велись, общения в группах и сообществах, письма в военкоматы и администрации, работа с сайтами, общение с поисковиками и историками. Это стало нашей второй работой. Очень интересной и продуктивной.

А вот этот день, 25 сентября 2020 года, для нас оказался знаменательным! Подумать только! Помню был очень теплый красочный, тихий и спокойный день! Следующий день после дня моего Рождения! Удивительно! Вдруг мне на телефон приходит сообщение от Ольги Назаровой: «Друзья, только что получила письмо от казанского поисковика Ильи Прокофьева. Читайте сами: Ольга, добрый день! Что-то давно мы с Вами не общались!!! Спешу поделится с Вами вот такой новостью. Пришло письмо мне от друзей из Курской области – поисковиков отряда «Курган» (г. Курск) руководитель Алексей Сотников».

Здесь в письме шло уже озвученное выше сообщение курских поисковиков о находке самолета. Далее Мария Морозова писала.

«Слезы радости! Поздравления однополчан! Неужели!? Неужели вернулись!? Не передать словами те чувства, ту радость, которые мы испытали! Наши деды вернулись из небытия! Боже! Константин и Василий услышали нас, поняли, как мы их ждем и вернулись! Радовались все родные! Даже земляки разделили с нами нашу радость! Когда мне позвонил командир Курского поискового отряда «Курган» Алексей Васильевич Сотников – честно говорю, разрыдалась. Не могла наговориться словами благодарности. И сейчас хочу сказать всем поисковикам! Ребята! Вы Ангелы Земные! Огромное спасибо вам за ваш труд! Ведь вы поднимаете наших Героев и возвращаете их домой! Удачи вам в таком важном деле! И главное, Богатырского Здоровья! Еще раз, спасибо!».



Родные членов экипажа самолета на церемонии захоронения.

7 мая 2021 года на территории мемориального комплекса «Памятник артиллеристам» около д. Теплое Поныровского района Курской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков 64 советских воинов, погибших в июле 1943 года в ходе жесточайших сражений на северном участке Курской дуги и найденных поисковиками в 2020-2021 годах. В их числе были захоронены останки, обнаруженные в обломках самолета Пе-2. В церемонии принимал участие губернатор Курской области Роман Владимирович Старовойт, который встретился с родными и близкими погибших летчиков Константина Журбаева и Василия Шестеркина.

Вот как все эти события описывает руководитель поискового отряда «Курган» (г.Курск) Алексей Васильевич Сотников.

«В далеком 2013 году мы с фотожурналистом Виктором Викторовым ездили по местам боев на северном фасе Курской дуги в поисках следов войны. Побывали на первой линии обороны по берегу рек Ока и Очка, на обратном пути заехали на хутор Дружевецкий, где на деревенской улице встретили местного жителя 1938 года рождения по имени Дмитрий Васильевич Скляров.

На просьбу рассказать о войне, он вспомнил о самолете, упавшем в болотистой пойме реки Сновы. Еще в 1953 году оставшиеся конструкции самолета местный механизатор зацепил трактором и вытащил на сухое место целое крыло с резиновым колесом. В образовавшейся, заполненной водой яме вдруг всплыли останки летчика в кожаном комбинезоне и планшетка с документами Журбаева Константина Дмитриевича. Имя пилота старик произнес без запинки, есть такое свойство человеческой памяти – помнить события юности лучше, чем вчерашний день.

Я записал и уже вечером нашел среди пропавших без вести штурмана 34-го Ташкентского БАП. Дата выбытия 17 июля 1943 года не противоречила событиям того июльского дня, именно в районе х. Дружевецкий 55-я стрелковая дивизия пыталась сломить очередную немецкую позицию при наступлении на Кромы. Для помощи истекающим кровью наземным войскам в бой были брошены бомбардировочные полки 16-й воздушной армии, в том числе и базировавшийся в Телегино 34-й Ташкентский БАП. В тот день не вернулись с боевого задания два самолета, пропали без вести пять членов их экипажей: старший лейтенант Журбаев К.Д., сержант Шестеркин В.Н., младший лейтенант Малыгин А.И., младший лейтенант Иванеев А.Л., сержант Башмаков Е.И.

В изданной в 2013 году фотокниге «Огненное лето 43-го» мы рассказали об этой истории, и она много лет не давала нам покоя.

Каждый год, бывая в тех краях, мы заезжали посмотреть на место падения самолета, которое нам указал старик. Там всегда была вода, росли кусты ивняка и резвились бобры. Решили провести поиски места падения самолета зимой. Пригласили белгородского поисковика Виталия Писаренко с глубинным магнитометром.



Захоронение экипажа самолета Пе-2 и других воинов.

Январским морозным днем с большим трудом проехали к болоту и, рискуя провалиться, стали работать металлоискателем. Нашли одинокий сигнал, двухметровый щуп уперся в металл. Что-то на дне есть, только вот что?

Наконец наступила засушливая осень 2020 года, вода ушла. Мы осторожно вышли на торфяной ковер, местность изменилась до неузнаваемости, четко проявилось старое русло ручья, остальная территория заросла кустами и, казалось, ничего невозможно найти в этих диких зарослях. Однако Виктор Носов уверенно раздвинул кусты и точно показал место, где был найден сигнал зимой. Заложенный шурф в торфянике выдал куски дюралевой обшивки и опорные конструкции авиационного двигателя М-105. Есть! Точно самолет Пе-2!

Вечером звоню нашему экскаваторщику Ивану, чтобы договориться о подъеме самолета, а он в ответ: «Я во вторник продаю экскаватор». Очередной дождь опять затопит болото, и мы не сможем провести работу! Ждать нельзя! «Иван, давай поднимем самолет в понедельник», «У меня на понедельник три заказчика!» Все-таки Иван сдался, и мы подняли самолет в понедельник! А во вторник экскаватор уехал к покупателю в Поволжье.

Раскопки на болоте можно было провести только такой техникой как у Ивана: легкий 3-тонный японский экскаватор и молодой, виртуозно им владеющий, экскаваторщик. Он сумел выкопать 4-метровой глубины яму, перемещаясь по шаткой поверхности торфяного болота, рискуя свалиться при обвале насыщенного водой торфа.

Мы подняли самое главное: несколько фрагментов человеческих останков, плечевую кость, части черепа, волосы, несколько ребер, крупный фрагмент большой берцовой кости. Были также фрагменты летного шлемофона, алюминиевый наушник, телефон, самодельный кожаный чехол на нож, пуговица



Родные и близкие членов экипажа самолета вместе с поисковиками отряда «Курган».

с морским якорем, резиновая подошва обуви. Вопрос о принадлежности останков остался без точного ответа, решили похоронить и увековечить обоих пилотов, Константина Дмитриевича Журбаева и Василия Николаевича Шестеркина.

От самолета осталось немного: около 200 килограммов конструкций опор двигателя и дюралевой обшивки, масляный бак, пара приборов: высотомер и барометр, шкала радиоприемника, стреляные гильзы от 12,7 мм пулемета УБС.

Информация о находке самолета была направлена Илье Геннадьевичу Прокофьеву, известному историку авиации и поисковику. На следующий день он сообщил, что внучка штурмана Журбаева – Ольга Назарова выходила недавно на связь, и передал ее телефон. Оказалось, пару лет назад друг друга нашли внучки Журбаева и Шестеркина, Ольга Назарова и Мария Морозова, образовали в интернете клуб потомков пилотов 34-го Ташкентского БАП и нашли десятки родственников, установили судьбы более 400 летчиков, штурманов и воздушных стрелков полка.



Родственники на месте гибели экипажа.

Известие о находке их дедов стало потрясающим событием для родных Журбаева и Шестеркина. В течение зимы шла подготовительная работа и 7 мая 2021 года у Памятника артиллеристам в Поныровском районе Курской области состоялось торжественное захоронение найденных поисковиками 64 воинов-героев Курской битвы. И среди них старшего лейтенанта Константина Журбаева и сержанта Василия Шестеркина.

Торжественное захоронение собрало сотни жителей Курской области, ветеранов военной службы, юнармейцев, поисковиков. Губернатор Курской области Роман Старовойт выступил на торжественном митинге и побеседовал с 14 родственниками пилотов Журбаева и Шестеркина, прибывшими на церемонию захоронения из Твери, Москвы, Тольятти, Дрездена.

Накануне, 6 мая, встреча с родственниками пилотов состоялась в музее поискового отряда «Курган», где дорогих гостей ожидал концерт барда Игоря Бредихина, поисковики, руководители ветеранских организаций Курской области. Обмен приветствиями и подарками затянулся до позднего вечера, оставил теплый след гостеприимного Курска в душе наших гостей.

Дочь Константина Журбаева, 80-летняя Татьяна Константиновна рассказала об отце, о своей судьбе, о тяжелой болезни, которая отступила после вести о находке самолета. Внучка Журбаева Ольга Назарова и внучка Шестеркина Мария Морозова рассказали о поиске однополчан своих дедов и подарили поисковому отряду «Курган» книгу об истории 34-го Ташкентского БАП, восстановленной по крупицам из архивных документов и информации, полученной от родственников пилотов.

Благодаря слаженной работе поисковиков, историков авиации, неравнодушных родственников пилотов, удалось открыть еще одну трагическую страницу Великой Отечественной войны, вернуть родным еще двоих пропавших без вести Героев…»

А завершить наш рассказ предлагаем материалом об истории 34-го бомбардировочного авиационного полка, который подготовила Ольга Назарова.

«Полк сформирован 1 июня 1939 года в Среднеазиатском военном округе путем переименования 13-го легкобомбардировочного авиационного полка.

На 22 июня 1941 года он базировался в Ташкенте, имея на вооружении самолеты СБ. Это были скоростные бомбардировщики.

С началом войны летчики полка принимали участие в Иранской операции.

В составе действующей армии во время ВОВ с октября 1941 года. Чтобы предотвратить опасность обхода Москвы с юга, в составе 20 самолетов СБ начал переброску в Переяславль-Залесский. Начал участие в боях с 18 ноября 1941 года по защите Москвы.

В декабре 1941 – январе 1942 перебазирован непосредственно в Ленинград, на аэродром «Капитолово». За этот период полк произвел 325 боевых вылетов, из них 129 ночью. Удары наносились по ж.д. узлам Ново-Лисино, Чудово, Стекольный, Владимирская, Мга, Малукса, Погостье; по скоплениям противника, артпозициям, автоколоннам.

В апреле 1942 года отведен в резерв, в состав 3-го запасного авиационного полка (г. Йошкар-Ола) и переобучен на Пе-2. Вновь поступил в действующую армию на Брянский фронт в январе 1943 года, примерно с этого периода основным дневным фронтовым бомбардировщиком советских ВВС стал двухмоторный пикирующий бомбардировщик Пе-2.

С января 1943 года по май 1943 полк базируется на аэродроме рядом с селом Старое Ракитино Лебедянского района.

В январе 1943 года летчики полка совершают вылеты в районы Голово, Ожога, интенсивно производят бомбардировки железнодорожного узла Касторное, вылетают для уничтожения резервов противника на участке городов Курск и Орёл. В марте 1943 года действует по районам Восход, Красное Поле, Суры. Выполнялись задачи по уничтожению самолетов противника, срыву железнодорожных перевозок гитлеровцев, дезорганизации на дорогах.

С января 1943 года до конца войны действовал в составе 301 БАД. В период подготовки к летней кампании 1943 года Ставка Верховного Главнокомандования обязала ВВС и АДД усилить борьбу с железнодорожными и автомобильными перевозками гитлеровцев, дезорганизовать их автомобильное движение, сосредоточение оперативных резервов и развертывание войск. Народный комиссар обороны в своем приказе от 4 мая 1943 года указывал: «Удары по железнодорожным составам, нападение на автоколонны считать важнейшими задачами наших ВВС».

5 мая 1943 года Приказом НКО №207 «в целях закрепления памяти о героических подвигах, как особо отличившемуся в Великой Отечественной войне» 34-му скоростному бомбардировочному авиационному полку присвоено почетное наименование «Ташкентский».

С мая 1943 года базируется на аэродроме близ деревни Ржава Фатежского района Курской области. В мае 1943 года проводит частные разведывательные и бомбардировочные налеты, участвует в массированном ударе по вражеским штабам и войскам, расквартированным в городе Локоть, и железнодорожной станции Брасово, бомбит Красную Слободу, Путивль, Хутор-Михайловский, железную дорогу между Орлом и Брянском.

Участвует в Курской битве, 7 июля 1943 года наносит удар в районах Подоляни, Саворовки, Ржавца и по северо-восточной окраине Понырей. 9–12 июля 1943 года наносит удары по войскам противника на северном фасе Курской дуги. С переходом советских войск в наступление, участвует в массированных ударах по скоплениям танков, автомашин и живой силы противника в районах Александровка, Глазуново, Хитрово, Согласный, Широкое Болото, 1-е Поныри (северный), на поле между пунктами и в самих пунктах Сеньково, Озерки, Верхнее Тагино, Архангельское, Новый Хутор. С продвижением на запад полк производит бомбардировки в районах Кромы, Новозыбкова, Брасово, реки Сож, участвует в Гомельско-Речицкой операции, в 1944 году – в Калинковичско-Мозырьской операции и Жлобинско-Рогачевской операции. Так 6 января и 12 января 1944 года бомбит эшелоны на станции Калинковичи, в феврале 1944 года наносит удары по переправам через Днепр южнее Рогачёва и восточнее Жлобина.

В ходе Белорусской операции поддерживает советские войска при наступлении у Рогачёва и Бобруйска, так 26 июня 1944 года силами полка были разрушены переправы через Березину восточнее Бобруйска. В начале июля 1944 года уничтожает войска противника в районе Минска. С 23 июля 1944 года действует южнее Полесья, находясь в подчинении 6-й воздушной армии. В сентябре – ноябре 1944 года находится в резерве, доукомплектовывается и переформировывается.

С января 1945 года принимает участие в Варшавско-Познаньской операции. С 9 по 18 февраля 1945 года полк задействован над крепостью Познань, бомбит фортификационные сооружения и подходы к ней. 16 февраля 1945 года прямым попаданием бомбы с самолета из состава полка были разрушены южные ворота крепости, 18 февраля 1945 года – взорван склад боеприпасов в центре цитадели.

Весной 1945 года действует над Одером, закончил войну участием в Берлинской операции.

За образцовое выполнение заданий командования в боях с немецкими захватчиками при овладении городом и крепостью Познань 23 февраля 1945 года был награжден орденом Кутузова III степени. За доблесть, мужество и образцовое выполнение боевых заданий командования в ходе Берлинской операции, полк был награжден орденом Суворова III степени».

Самолет Пе-2 в районе поселка Чупа Лоухского района Республики Карелия

Информация о том, что в районе поселка Чупа Лоухского района Республики Карелия есть место падения самолета Пе-2, появилась у нас в 2017 году. Мы тогда работали на «пешке» на озере Среднее Ваенгское в Мурманской области, а руководитель отряда «Икар» Валерий Петрович Чернышов передал нам для проекта «Крылья Татарстана» хорошо сохранившиеся стойки шасси с «чупинского» самолета, которые они выкопали в 2004 году.

Сын Валерия Петровича Владимир рассказывал: *«Знаем место падения еще одного Пе-2 – недалеко от станции Чупа (севернее п. Лоухи). Именно с этой «пешки» стойки шасси, которые отец передал вам летом. Стойки достали в апреле 2004 года, но двигатели с винтами до сих пор в болоте, в тот раз поднять их не удалось, а потом так и не организовали повторную экспедицию…».*

К сожалению, координаты обнаружения обломков самолета «икаровцы» не зафиксировали в навигаторе, и потому описание было условным.





Воинское захоронение в поселке Чупа.

Наши друзья Андрей Логвинов из Мурманска и Владимир Бровко из Санкт-Петербурга свели нас в 2020 году еще с одним участником той экспедиции, жителем поселка Зеленоборский Сергеем Ивановичем Тихомировым. О нем и оказанной им неоценимой помощи есть рассказ во второй книге «Крылья Татарстана», в главе о самолете на дне озера Сенное.

«Информация Сергея Ивановича Тихомирова. Проживает в п. Зеленоборский. Записана 5 июля 2020 года по результатам телефонного разговора.

Место падения самолета находится на открытом болоте. К месту падения он добирался по двум маршрутам:

Первый: доезжал на электропоезде до платформы «Карельский», откуда пешком направлялся по ж/д полотну 2 км 800 метров, затем поворачивал на болото и шел еще 2 км. (В районе станции «Карельский» они в 90-е годы поднимали обломки самолета «Харрикейн» (летчик Синицын).

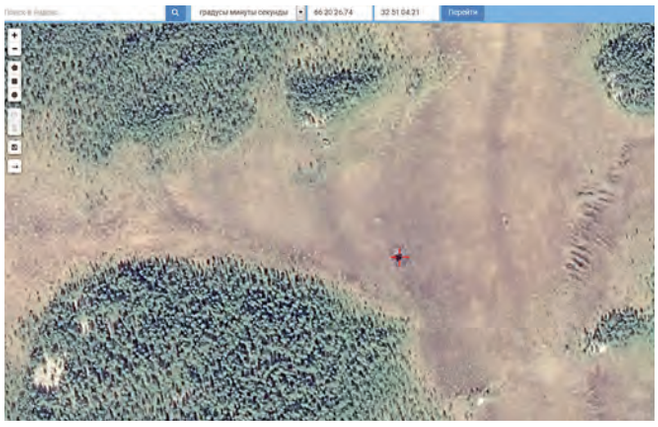
Второй: зимой вывозили на снегоходах поднятые с места падения самолета две стойки шасси (переданы нам в 2017 году В.П. Чернышовым для проекта «Крылья Татарстана»), хвост со звездой и другие обломки. Заезжали и выезжали от трассы «Кола» в сторону болота 2 км 400 метров. Сначала через небольшую сопку рядом с трассой, затем по болоту, но там есть плохие участки.

В начале 2000-х годов они достали (вместе с Чернышовыми) две стойки шасси, хвост, документы (планшетка) стрелка-радиста, которые Сергей Иванович Тихомиров отвез и сдал в администрацию пос. Чупа (так как экипаж значится там похоронным). При подъеме обломков дошли до моторов, но их не поднимали, глубина около 5 метров.

С С.И. Тихомировым договорились, что в середине июля при нашем следовании в Мурманск мы сможем его забрать в Зеленоборском, и он постарается показать нам место падения самолета…»

Также Сергей Иванович прислал нам вырезку из кандалакшской газеты «Нива» от 3 августа 2001 года. Оказалось, что работы на месте падения самолета они начали еще тогда.

«В поселке Зеленоборский работает группа поисковиков под командой бывшего военного летчика И.И. Черечукина. Сам Иван Иванович свыше 20 лет занимается поисковой работой. На его счету не один десяток «поднятых» бойцов и не одна тысяча километров, исхоженных по лесным тропам. Его ближайший помощник Сергей Иванович Тихомиров, которого в шутку называют начальником штаба,



Спутниковый снимок места гибели самолета.

обеспечивает техническое оснащение поисковых экспедиций. Сын С.И. Тихомирова, студент Санкт-Петербургского института машиностроения, постоянно участвует в поиске, находясь на каникулах. И четвертый член группы Сергей Золотарев – курсант военного училища. (…)

В этом же году поисковая группа И.И. Черечукина начала поднимать другой самолет – пикирующий бомбардировщик Пе-2 (возможно, его модификацию Пе-3). Самолет упал на болото и так же как и «Харрикейн» глубоко ушел в грунт. Приходится мотопомпой, ведрами откачивать болотистую жижу и руками доставать детали самолета и оборудования. На месте падения самолета удалось извлечь планшет с личными документами одного из членов экипажа. Хорошо сохранились фотографии, записная книжка, а, главное, вещевая книжка № 4065327 на имя Климова Виктора Александровича. По фамилии и архивным данным удалось установить весь экипаж в составе четырех человек: летчик лейтенант Бережнов Иван Самойлович, 1916 г.р., Воронежская область, Песковский район; летчик-наблюдатель младший лейтенант Матюхин Владимир Егорович, 1916 г.р., Орловская область, Елецкий район; механик старший техник-лейтенант Климов Виктор Александрович, г.р. неизвестен, Свердловская область, Артинский район; воздушный стрелок старший сержант Аисов Загит Зинатович, 1918 г.р., Ульяновская область, Чердаклинский район.

Они воевали в составе 119-й Краснознаменной отдельной разведывательной авиаэскадрильи и погибли 15 октября 1944 года в авиакатастрофе при перелете с аэродрома Боярская на аэродром Алакуртти. По архивным данным экипаж похоронен на ст. Чупа, но поисковики нашли фрагменты черепа и, возможно, что весь экипаж все еще лежит в воронке под обломками Пе-2.

Работа продолжается. Поисковики сделают запросы в военкоматы по месту призыва членов экипажа для уточнения места захоронения, поиска родственников.

Е. Вишневский, член Союза журналистов РФ».

Так мы узнали историю гибели данного самолета и имена членов экипажа. Теперь нам оставалось точно определить место катастрофы, чтобы провести экспедицию – поднять оставшиеся обломки и, возможно, останки погибших летчиков. По словам Тихомирова после выездов в 2001 и 2004 годах работы на этом месте больше не проводились.

В июле 2020-го мы, как и договорились с Сергеем Ивановичем, заехали к нему в Зеленоборский и детально обговорили все ориентиры, по которым можно было найти место падения «пешки». Но тогда у нас была другая цель – найти на дне озера Сенное Пе-2 из состава 80-го Краснознаменного БАП. И помощь Тихомирова была неоценима. А поиски Пе-2 в районе станции Чупа пришлось отложить на год.

Готовясь к экспедиции в Мурманскую область, в район села Варзуга, мы стали изучать в Интернете спутниковые снимки интересующего нас квадрата – район станции Чупа, ориентируясь по подсказкам Сергея Ивановича Тихомирова. Судя по всему, недавно космосъемка этого участка была обновлена, кадры стали более качественные (в 2020-м мы уже смотрели спутниковые снимки этих мест, но качество было не ахти). Так вот, именно на том месте, где по нашим предположениям должны были находиться обломки, мы увидели на болоте четко выраженную воронку, вокруг которой видны были следы разной техники. На наш взгляд, это и было искомое место гибели самолета. Надо было проверять-уточнять. Поэтому, планируя экспедицию в Варзугу, мы решили, что на день раньше выедем из Казани, потратив его на разведку места катастрофы. Тем более от мурманской трассы авиаворонка находилась всего в трех километрах.

Сказано – сделано. Выехав вечером 22 мая 2021 года из Казани, с ночевкой в Вологде, мы через двое суток остановили нашу машину на обочине трассы, напротив точки, отмеченной на спутниковом



Воронка на месте падения самолета. Июнь, 2021 г.

снимке. Оставалось пройти пешком километра три и подтвердить, ну или опровергнуть, наши предположения. В путь двинулись, натянув болотники, Александр Коноплев и Олег Арбузов. Илья Прокофьев и Николай Иванов остались разводить костер и готовить поздний ужин, укрывшись за небольшой каменной сопкой у дороги. «Разведчиков» не было часа три… Но вот послышались их голоса, далеко раздающиеся на болоте, трасса ночью почти пустая, машины не шумят. Хотя ночью в Заполярье почти не темнеет, видно все как днем, лишь с часу до двух опускаются небольшие сумерки. Саша и Олег подходят к костру, и по их улыбкам и эмоциям понимаем, что наши предположения оказались верными. Это действительно место падения Пе-2! Коноплев показывает в телефоне сделанные на месте снимки: заполненная водой большая воронка, торчащие спиленные стволы сосен, из которых сделаны тренога и основание. Рядом с воронкой разбросаны многочисленные обломки самолета. Сомнений нет – точно «пешка», это видно по характерным фрагментам. Ребята рассказывают и показывают на фото, что среди находок есть хорошо сохранившиеся фрагменты и узлы, которые надо успеть забрать, пока до них не добрались охотники за металлоломом. Тем более, это место известно, видимо, многим – вокруг следы различной техники (это было видно на спутниковых снимках). Судя по всему, выделяющееся из общего пейзажа на болоте место катастрофы стало местом «паломничества» местных жителей.

Решили, что на обратном пути, после экспедиции в Варзугу и Алакуртти, завернуть сюда. Тогда у нас будет наш «Арго», который поможет добраться до точки и вывезти обломки самолета. Перекусив наскоро тем, что приготовили мы с Николаем, отправляемся дальше.

В Зеленоборском мы, конечно же, встретились с Сергеем Ивановичем Тихомировым и показали ему снимки, сделанные на месте обнаружения воронки.



Обломки на месте падения самолета. Июнь, 2021 г.



Номер мотора.

И он со стопроцентной уверенностью сказал, что это именно то место. Мы сообщили, что заедем туда и постараемся вывезти часть обломков, которые можно использовать в проекте «Крылья Татарстана», особенно хотелось забрать штурманскую турель от пулемета УБ, которой у нас еще не было.

11 дней спустя, по пути домой мы остановились в том же месте на трассе. Дружно выгрузили вездеход «Арго» из прицепа. В этот раз Олег Арбузов и Ринат Хайбунасов остались дежурить у машин, а Александр Коноплев, Владимир Котенков, Илья Прокофьев, Николай Иванов и Валентин Шульц двинулись на болото. Воды стало гораздо меньше по сравнению с первой вылазкой. Поэтому мы быстро преодолели путь от трассы до воронки. Тем более, ехали по накатанной дороге и пилить поваленные деревья не приходилось. Александр с Николаем занялись съемкой окрестностей с квадрокоптера, а мы с Валентином и Владимиром выбирали и грузили на «Арго» нужные нам фрагменты «пешки». Обследуя обломки, извлеченные с глубины нашими предшественниками, удалось на патронном ящике от пулемета УБ найти номер – 9/339, заводской номер самолета. Но патронные ящики могли переставлять на разные машины, так что этот номер может и не относиться к погибшему самолету. Ну вот и все… Грузим в прицеп «Арго» и двигаемся в сторону дома.

А место откуда мы уезжаем – воронка на болоте в районе станции Чупа – будет ждать нас. Мы вернемся, чтобы до конца поднять обломки погибшего самолета и, возможно, останки экипажа. Уже планируем экспедицию на осень 2021 года.

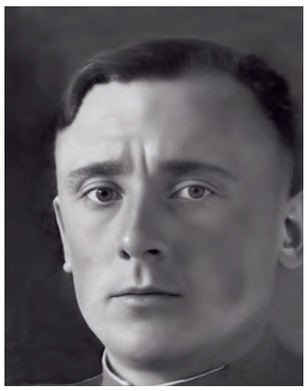
Позади интересная экспедиция, объединившая сразу несколько точек: Варзуга, Алакуртти и Чупа. Успехи радуют, но не все намеченное успели сделать. Позволили себе расслабиться и сразу навалилась накопившаяся усталость. Но в памяти навсегда останутся воспоминания: встреча с медведями в тундре, строительство моста через бурлящую речку Юлица, неоднократные поломки «Арго» вдали от лагеря, ночевка без палатки и спальника в самодельном шалаше у погибшего самолета, гостеприимство новых друзей, полеты на вертолете и многое другое…

* * *

А сейчас расскажем об экипаже самолета, потерпевшего катастрофу при перелете с аэродрома Боярская на аэродром Алакуртти 15 октября 1944 года. По данным Центрального архива Минобороны РФ самолет из состава 119-й Краснознаменной отдельной разведывательной авиаэскадрильи 7-й воздушной армии Карельского фронта (заводской номер 14/261 с моторами М-105 №№ 34-2899 и 34-2686).

В донесении о безвозвратных потерях написано, что погибшие члены экипажа самолета похоронены в 13 километрах юго-западнее станции Полярный Круг (место катастрофы находится в 11 км южнее этой станции). В соответствии с учетной карточкой воинского захоронения все погибшие значатся перезахороненными у памятника «Крыло» на станции Чупа Лоухского района Республики Карелия.

● Летчик БЕРЕЖНОВ Иван Самойлович. Родился 3 сентября 1916 года в селе Байчурово Новохоперского уезда Воронежской губернии (в 40-е годы – Песковский район Воронежской обл.). Окончил восемь классов Песковской средней школы. 10 октября 1937 года призван на службу в РККА, стал красноармейцем 53-го погранотряда НКВД (отряд базировался в Даурии и входил в состав Забайкальского пограничного округа). Там же встретил начало Великой Отечественной войны.



11 марта 1943 поступил курсантом в Омскую военную авиационную школу пилотов, которую окончил 31 марта 1944 года с присвоением звания младшего лейтенанта. Откомандирован в авиационное училище разведчиков в г. Давлеканово (Башкирская АССР). 8 августа 1944 года ему присвоено звание лейтенанта. После обучения направлен в отдел кадров 7-й воздушной армии, а оттуда 20 сентября 1944 года прибыл для прохождения дальнейшей службы в состав 119-й ОРАЭ.

2 октября 1944 года Бережнов был назначен на должность летчика, а спустя 13 дней погиб при катастрофе самолета. Извещение о гибели было отправлено сестре, Марии Самойловне Ковылиной, по адресу: Воронежская обл., Песковский район, с. Кардама (правильно Кардаил).

● Штурман МАТЮХИН Владимир Егорович. Родился в 1916 году в селе Паниковец Елецкого уезда Орловской губернии (в 40-е годы – Елецкий район Орловской обл.). Окончил девять классов средней школы. Кадровый, в РККА с 25 августа 1936 года, призван на службу Херсонским РВК Николаевской области Украинской ССР (в другом документе, Тульским ГВК г. Тула). Жена Надежда Ивановна проживала в селе Ушкалка Великолепетихского района Запорожской области Украинской ССР (сейчас Верхнерогачикский район Херсонской обл.). До войны семья жила в Щегловском поселке города Тулы.

В учетных документах говорится, что в 1940 году В.Е. Матюхин участвовал в освобождении Западной Украины и Западной Белоруссии в рядах Пинской флотилии.

Участие в боевых действиях Великой Отечественной с 24 декабря 1941 года. В это время его полк (658-й авиаполк ночных бомбардировщиков, на самолетах Р-зет) прибыл в состав ВВС 2-й Ударной армии Волховского фронта (позже ВВС 59-й армии). Данный полк был сформирован в ноябре 1941 года в Среднеазиатском военном округе на базе эвакуированной Кременчугской авиашколы стрелков-бомбардиров и Ташкентской авиашколы стрелков-бомбардиров. В истории полка записано: *«В конце декабря 1941 года полк прибыл на фронт. Базировался на аэродроме деревни Полищи (ныне Дворищи) Маловишерского района Новгородской области. С декабря 1941 года по июль 1942 года принимал участие в боевых действиях 2-й Ударной и 59-й армии в районах Чудово, Спасской Полисти и Любани, производя ночные бомбардировки, снабжая по воздуху окруженную 2-ю Ударную армию и вывозя оттуда раненых. С июля по декабрь 1942 года действовал в основном на участке боевых действий 4-й армии, в районах киришского и грузинского плацдармов в составе ВВС 4 армии, а с августа 1942 года в составе 14 ВА…».*

21 марта 1942 года стрелок-бомбардир старший сержант В.Е. Матюхин был представлен командованием полка к награждению орденом. В документах говорится: *«За время боевой работы им произведено 45 боевых вылетов ночью. Летая в сложных метеоусловиях тов. Матюхин всегда отлично сохранял ориентировку и не имеет ни одного случая потери ориентировки. Зачастую полеты производились при видимости 100-150 метров и при высоте облаков до 150-200 метров, и с этой высоты производил бомбардировку цели. При бомбардировке Спасской Полисти 10 марта 1942 года, им был вызван взрыв колоссальной силы. Тов. Матюхин особенно смело и настойчиво ведет обстрел зенитных установок противника. Вызывая огонь с земли он пулеметным огнем уничтожает зенитные установки противника. При одной из таких перестрелок у него был пробит летный шлем и сбиты очки. Тов. Матюхин инициативен в полете. Он для облегчения взлета ночью при плохой видимости предложил давать с самолета белую ракету. Это облегчило взлет. Летный состав полка использует его опыт. Сознавая важность поставленной перед ним задачи по производству боевых вылетов, он проявляет большую выносливость, производя в ночь по 5-6 боевых вылетов. Его бомбардировкой были разрушены множество зенитных точек, отмечены прямые попадания в здания, станции и вызвано много пожаров, им сброшено 18000 килограмм бомб…».*

19 мая 1942 года приказом Военного совета Ленинградского фронта стрелок-бомбардир 2-й АЭ 658 АПНБ старший сержант В.Е. Матюхин был награжден орденом Красного Знамени.

Но были в судьбе Владимира Егоровича и другие суровые неприятности. 8 июля 1942 года младший лейтенант В.Е. Матюхин был отдан под суд. В документах написано, что он был привлечен к уголовной ответственности по статье 193 УК СССР пункт «г»: *«…самовольная отлучка свыше суток является дезертирством и влечет за собой лишение свободы на срок от 5 до 10 лет, а в военное время высшую меру наказания – расстрел с конфискацией имущества».*

Решением военного трибунала 82-го района авиационного базирования 8 сентября 1942 года приговорен к 10 годам лишения свободы (с отбыванием на фронте) и разжалован в рядовые. Позже решением военного трибунала Военной коллегии ВС СССР приговор был смягчен до 7 лет лишения свободы.

После суда Матюхин в звании красноармейца был направлен на должность стрелка-бомбардира в состав 841-го смешанного авиаполка ВВС 32-й армии Карельского фронта (аэродром Сегежа), где продолжал совершать боевые вылеты до момента расформирования полка в марте 1943 года.

Следующее упоминание о судьбе В.Е. Матюхина мы находим в документах июля 1943-го: красноармеец В. Матюхин прибыл в состав 112-го запасного стрелкового полка 7 июля 1943 года из военного пересыльного сортировочного пункта Карельского фронта (п/п 42215В). В другом документе: 19 июля 1943 года старшина Матюхин В.Е. из состава 6-й стрелковой роты 2-го батальона 112-го ЗСП выбыл в состав 201-й отдельной штрафной роты.

В это время штрафная рота входила в состав 26-й армии (4-е формирование) и действовала на Кестеньгском направлении в Карелии. Отбыв положенный срок в штрафниках, Владимира Матюхина восстанавливают в офицерском звании и направляют для прохождения дальнейшей службы в состав 80-го Краснознаменного БАП 7-й ВА. После этого опытного штурмана В.Е. Матюхина назначают на должность летчика-наблюдателя в состав 119-й Краснознаменной отдельной авиаэскадрильи 7-й ВА.

Опыт Матюхина в один из вылетов спас самолет и экипаж от гибели. 15 сентября 1944 года, возвращаясь с боевого задания, при заходе на посадку на поврежденном самолете летчик лейтенант Аркадий Леонидович Михайлов выпустил шасси. Самолет шел со снижением, но до посадочного Т не дотягивал. Матюхин понял, если машина коснется колесами болотистой почвы, то произойдет полный скоростной капот, и быстро перевел ручку уборки шасси в положение «убрано». Колеса шасси стали подниматься, и самолет сел на «живот». Экипаж был спасен. Машина же вышла из строя на 22 дня. Надо отметить, что стрелком-радистом в этом вылете был старший сержант З.З. Аисов.

● Воздушный стрелок-радист старший сержант АИСОВ Загит Зиннатович (в документах встречается Загир Зилатович и Загид Зинатович). Родился в 1918 году (в другом документе, 1920 г.р.) в деревне Татарский Калмаюр Симбирского уезда Казанской губернии (в годы войны – Чердаклинский район Куйбышевской обл., с 1944-го – Ульяновской обл.). Там же проживала его мать Хатыма Исмагилова, которая с 1930 года работала в колхозе. Отец умер в 1922 году, когда Загиту было всего четыре года. В 1933 году он окончил школу-семилетку в селе Татарский Калмаюр, а в 1938-м – сельскохозяйственный техникум в селе Камышла Байтуганского района по специальности агроном.



В Красную Армию был призван в сентябре 1938 года Сергеевским РВК Куйбышевской области. Проходил службу красноармейцем в составе 500-й авиабазы Забайкальского военного округа. С августа 1940 года был переведен курсантом окружной школы младших авиационных специалистов в г. Чита.

В январе 1941 года, окончив ШМАС, был направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 318-го отдельного разведывательного авиаполка на должность стрелка-радиста (Забайкальский ВО). В июле 1941 года переведен на аналогичную должность в состав 132-й ОРАЭ 17-й армии Забайкальского фронта. При формировании 541-го БАП ВВС 36-й армии Забайкальского фронта был направлен в его состав в марте 1942 года. В апреле принят в члены ВКП(б). Присвоено воинское звание младшего сержанта. После неоднократных попыток попасть на



Карельские закаты.

фронт Отечественной войны его рапорт был утвержден, и старший сержант Аисов был переведен в состав 119-й ОРАЭ 7-й ВА Карельского фронта.

Интересно, что в Книге Памяти Ульяновской области есть сведения о месте захоронения воздушного стрелка-радиста З.З. Аисова: *«…похоронен в братской могиле 5 километров северо-западнее ст. Кот-Озеро Кировской ж/д, Республика Карелия».* Кстати, это место ближе географически к месту падения самолета. Это подтверждает, что погибший экипаж был похоронен еще в годы войны.

Так как самолет разбился при передислокации на другой аэродром, на борту находился техник авиационного звена старший техник-лейтенант В.А. Климов.

• КЛИМОВ Виктор Александрович. Родился 1 мая 1908 года в поселке Арти Красноуфимского уезда Пермской губернии (в 40-е годы – Артинский район Свердловской обл.). Семья проживала по адресу: рабочий поселок Арти, ул. Волочнева, д.44, там же жила супруга Александра Даниловна с сыном Борисом. В 1920 году окончил три класса сельской школы. После работал на Артинском казенном заводе, затем в деревообрабатывающей артели «Красный кустарь» мастером по обработке дуг, а потом снова на заводе, мастером разгонщиком кос.



В октябре 1930 года Климов был призван в ряды РККА, где проходил службу красноармейцем в стрелковой роте при 2-й школе авиатехников (Приволжский ВО). С октября 1931 года – помкомвзвода. В октябре 1932-го зачислен курсантом этой школы. После ее окончания с присвоением звания воентехника 2-го ранга назначен на должность младшего авиатехника в состав 19-го корпусного авиаотряда (Ленинградский ВО). С апреля 1938-го – техник звена 32-й войсковой разведывательной эскадрильи Ленинградского ВО, где в сентябре 1939-го В.А. Климову присваивают очередное звание воентехника 1-го ранга. А еще в августе этого года начальник штаба 32-й РАЭ составляет аттестацию: *«…должности старшего техника звена соответствует. Необходимо обратить внимание на общеобразовательную подготовку. Соответствует продвижению на должность инженера эскадрильи. Послать на курсы инженеров в 1939 году. Предан Партии Ленина – Сталина и Социалистической Родине».*

С 29 января по 13 марта 1940 года Климов участник советско-финской войны. Местом постоянной дислокации 32-й РАЭ был город Красногвардейск (Гатчина), Ленинградский ВО. В это время на вооружении эскадрильи были многоцелевые одномоторные самолеты Р-зет. Она находилась в подчинении ВВС 13-й армии и перелетела на ледовый аэродром на Лемболовском озере (Южное). За время кратковременной войны 32-й РАЭ совершила 534 боевых вылета (на бомбардировку 445, на аэрофотосъемку 71, на разведку 18). По итогам участия в боевых действиях 32-й РАЭ 11 апреля 1940 года была награждена орденом Красного Знамени.

3 декабря 1940 года В.А. Климов был переведен на должность старшего авиатехника в состав только что сформированного 311-го разведывательного авиаполка (Ленинградский ВО), вооруженного самолетами СБ и Р-5. А 10 мая 1941 года переведен на должность механика авиазвена. После расформирования 311-го РАП и формирования на базе его отдельных частей переведен в состав новой 119-й ОРАЭ ВВС 7-й Отдельной армии (в дальнейшем ВВС Карельского фронта и 7-й ВА).

В августе 1941 года Виктор Александрович Климов представляется командованием части к награждению орденом Красная Звезда. В наградных материалах говорилось: *«…воентехник 1 ранга, авиамеханик звена на фронте с 28 июня 1941 года. Проявил себя преданным работником, не считаясь со временем, работает день и ночь. Все регламентные работы выполняет только ночью и между вылетами. Самолеты звена находятся всегда в состоянии боевой готовности, не было случаев отказа. Его самолет сделал 35 боевых вылетов, налетав 81 час, а звено имеет 58 самолётовылетов».*

В ноябре 1941 года приказом командующего ВВС Карельского фронта В.А. Климов был награжден медалью «За боевые заслуги».

Уже в составе ОРАЭ 17 февраля 1942 года Климову присваивают очередное воинское звание старшего техника-лейтенанта. С 14 июня 1943 года на должности техника авиазвена.

Интересно, что в Книге Памяти Красноуфимского района Свердловской области Виктор Климов значится похороненным в п. Кестеньга Лоухского района Республики Карелия. На самом деле Кестеньга находится в 70 км от места падения самолета. И это вызывает сомнения в правильности записи.

* * *

Вот и настало время рассказать о нашей осенней экспедиции. Мы готовились к ней основательно. Понимая, что нам предстоят масштабные работы, мы постарались привлечь как можно больше соратников – как из нашей республики, так и друзей, коллег из других регионов. В экспедиции приняли участие: Александр Коноплев, Николай Иванов, Олег Арбузов, Илья Прокофьев (п/о «Разведка»), Андрей Сироштан («Книга Памяти»), Даниил Хайбуллов («Поисковая тропа»), Виктор «Вилли» Тумашев («Бентос»), Владимир и Артур Котенковы, Инсаф Салихов («Татнефть-Поиск»), Вячеслав Тютюнников (Вологодский поисковый отряд), аквалангисты Андрей и Игорь Пустоваловы (мурманский дайвинг-клуб «Морской

охотник»). Также в составе экспедиции работали представители татарстанского отдела Оренбургского казачьего войска «Станица Альметьевская» Альберт Мунихов, Ринат Хайбунасов, Валентин Шульц, рязанский поисковик Алексей Желонкин из отряда «ОКА-Рязань». В последние дни экспедиции к нам присоединились Владимир Байдуров и Руслан Мирошник из отряда «Вымпел» (г. Алушта, Крым).

Экспедиция состоялась с 10 по 16 октября 2021 года. Осенние дни коротки, и утренняя побудка в лагере, который мы разбили рядом с автострадой «Кола», начиналась в 6.00. К 8 часам, загрузившись в два вездехода «Арго», мы выдвигались на болото (около трех километров). А уже к 9 часам, когда полностью рассветало, были на месте и запускали насосную станцию, качающую воду из воронки.

Испытали в первый день простые мотопомпы (хоть они и предназначены для грязной воды) и поняли их полную непригодность для данной ямы, полностью заполненной торфяной жижей. Предвидя это еще в Казани, мы привезли с собой шламовую помпу (насосную станцию), которая специально предназначена для работы в тяжелых условиях перекачки воды с высокой концентрацией примесей (песка, торфа, грязи, глины). Но если с грязной водой наша станция справлялась легко, то плотный мох, который покрывал большую часть воронки, пришлось вытаскивать вручную, с помощью лопат и ведер. Здесь оказались очень кстати предусмотрительно привезенные из Казани паллеты (транспортные деревянные поддоны). Зарываясь все глубже, мы выкладывали паллеты террасами и могли на них прочно и устойчиво стоять по два-три человека и зачерпывать жижу ведрами. Работа на болоте продолжалась часов до 5 вечера, еще час уходил на обратную дорогу. А в лагере нас ждал вкусно приготовленный дневальными ужин, горячий чай-кофе. Часам к 9 вечера все уставшие разбредались по палаткам, предварительно натопив в них печки, которые позволяли не только спать в тепле, но и полностью высушивать обмундирование и экипировку.



Участники экспедиции. Октябрь, 2021 г.



Обеспечение полевого лагеря питьевой водой.

Физическое напряжение работы было велико. С каждым днем воронка становилась все глубже и шире. А людей, как вы понимаете, больше не становилось. Промозглая октябрьская погода плюс ежедневные «купания» в холодной воде и болотной жиже «выкосили» наши ряды. Ребята из-за переохлаждения выключались из работы на день-два.

Тем не менее, на пятые сутки работы мы добрались до дна воронки. К сожалению, выяснилось, что моторов нет. Судя по всему, их вытащили еще в военные годы, когда на месте падения самолета работала эвакуационная команда из состава 119-й ОРАЭ (это подтвердилось позднее архивными документами, так как данный самолет с лицевого счета ОРАЭ был списан только 27 ноября 1944 года). Но мы подняли три радиатора в хорошем состоянии, которые можно использовать в реставрации самолета, и большое количество всевозможных мелких фрагментов и обломков самолета и моторов. На нескольких обломках от навесного оборудования моторов и части редуктора были обнаружены заводские номера (аналогичные указанным в архивных документах). Кроме этого, были найдены фрагменты обмундирования, скорее всего, в кабине стрелка-радиста самолета (Ф-3), где при перебазировании находились старший сержант Загит Аисов и старший техник-лейтенант Виктор Климов. Это фрагменты шинели, парашютов и набор слесарных инструментов (два молотка, кианка, зубило, специальные телескопические и гаечные торцевые ключи и многое другое).

Стало понятно, что погибшие члены экипажа бомбардировщика также были извлечены из обломков самолета еще в военные годы и захоронены.

Вернувшись из экспедиции, мы еще раз проверили архивные данные по найденным нами номерам моторов. Все подтвердилось. Следует лишь добавить, что данный самолет Пе-2 (заводской номер 14/261) был построен в ноябре 1943 года на Казанском заводе № 22, а после его приемки военными специалистами направлен в 8-ю запасную авиабригаду, которая дислоцировалась в Казани. Затем 21 июня 1944

года он был передан в 7-ю ВА Карельского фронта, а уже 1 июля 1944 года значился в составе 119-й ОРАЭ.

Большую помощь в установлении архивных сведений о судьбе самолета и членах экипажа оказали наши коллеги, поисковики и историки военной авиации Борис Владимирович Давыдов (г. Москва) и Евгений Николаевич Агафонов (г. Владимир).

В 2025 году в Центральном архиве Министерства обороны РФ, работая с документами 119-й ОРАЭ, удалось найти подтверждающие документы, что место падения самолета было найдено сразу же после трагедии, погибших вытащили из обломков и похоронили. В деле по личному составу авиационной эскадрильи за 1944 год сохранилось письмо начальника штаба 119-й ОРАЭ от 2 ноября 1944 года в адрес начальника финансового отделения 19-го батальона аэродромного обслуживания 7 ВА.

«15 октября 1944 года при перебазировании части с аэродрома Боярская на другое место дислокации самолет Пе-2 потерпел катастрофу. При этом экипаж погиб в составе ТРЕХ офицеров и ОДНОГО сержанта (в документе заглавными буквами. – Авт.).

На месте катастрофы у ДВУХ офицеров документы были извлечены, а документы летчика-наблюдателя младшего лейтенанта МАТЮХИНА Владимира Егоровича, находящегося в резерве Воздушной армии при части, обнаружены при нем не были и никаких личных документов его в части в настоящий момент нет.

Во исполнение Приказа Зам.НКО СССР № 023 от 04.02.1944г., при высылке извещений родственникам на имя РВК следует прикладывать расчетную книжку офицера или справку о получаемой зарплате. Книжка находилась при нем. Денежное содержание за СЕНТЯБРЬ месяц им было получено у Вас. За октябрь месяц не получал.

Вследствие того, что в данный момент никакие финансовые документы к извещению не прикладываются за неимением их, прошу Вас произвести соответствующую операцию по оформлению справки и выслать ее по адресу семьи тов. Матюхина: Херсонская область Бол.Лепетихский район село Ушкалка на имя РВК. По высылке прошу сообщить мне по адресу Полевая Почта 10230 Рассадину…».

Письмом от начальника штаба 119-й ОРАЭ 11 ноября 1944 года в адрес отдела кадров 7-й ВА были высланы удостоверения личности офицерского состава, обнаруженные при погибших: старшего техника-лейтенанта Климова Виктора Александровича (Сер.БУ 000001 № 046459) и лейтенанта Бережнова Ивана Самойловича (Сер.ГД 000001 № 155454).

А 13 ноября штабом авиаэскадрильи в штаб 7-й ВА были направлены ордена и удостоверения к ним: *«При этом препровождаю ордена и временные удостоверения к наградам личного состава 119-й ОАРКЭ, погибшего при катастрофе самолета:*

– старший техник-лейтенант Климов Виктор Александрович, орден Красная Звезда № 47142 и временное удостоверение к нему № 47071».







Работы на месте падения самолета.

Самолет Пе-2, Тешемлинское болото, Бабаевский район Вологодской области

Фрагменты этой «пешки» мы используем в нашем проекте «Крылья Татарстана» с лета 2021 года, нам их передал Александр Юрьевич Метелкин – руководитель ВРОО «Вологодское объединение поисковиков», когда по пути в Мурманскую экспедицию мы заехали в Вологду.

Некоторые элементы данного самолета Пе-2 выставлены в экспозициях Бабаевского краеведческого музея имени М.В. Горбуновой и музея Евгения Преображенского в г. Кириллове, винт самолета установлен на могиле летчиков в селе Торопово, а один из моторов – у школы в г. Бабаево.

Как нашли и поднимали из болота обломки самолета и останки экипажа можно найти на многих сайтах и форумах поисковиков Вологодской области. Самое подробное описание кропотливой и трудоемкой работы за несколько лет есть на сайте atv-blog.ru от участника событий Дмитрия Юрьевича Метелкина, брата Александра Юрьевича, руководителя всех экспедиций на этом месте. Давайте и мы вкратце изложим эти события.

«Эпопея с поисками бомбардировщика началась в середине 2012 года. По рассказам местных жителей, летом 1942 года два бомбардировщика, пролетая неподалеку от деревни Торопово, столкнулись в воздухе, один из них штопором упал в болото, второй сумел приземлиться неподалеку, но весь экипаж при этом погиб. Почти сразу место приземления второго самолета было оцеплено военными, тела летчиков были доставлены на близлежащую станцию, а самолет разобран на части и вывезен из леса. Место крушения второго самолета найдено не было, лишь по рассказам двух долгожителей деревни нам стало известно, что самолет упал в болото, в очень топком месте, достать его оттуда не представлялось возможным. Также по рассказам местных жителей мы узнали, что в 1947 году в болоте всплыло тело человека, жители деревни прикопали его на ближайшей возвышенности. Летом этого года было опрошено почти все население деревни Торопово, которое так или иначе обладало информацией о месте и обстоятельствах крушения самолетов. Во время первого выезда нам после продолжительных поисков удалось найти и эксгумировать тело летчика. Закопан он был на глубину штыка лопаты, по характерным травмам (перерубленные выше колена ноги, переломы рук и отсутствующей части черепа) мы убедились, что подняли останки пилота одного из самолетов. Также в могиле были найдены две монеты 1946 года выпуска, брошенные в ноги летчика по христианским традициям, что подтверждало хронологическую цепь событий…»

Итак, поисковики в д. Торопово 1 августа нашли заброшенную могилу неизвестного летчика, которую показали деревенские старожилы, но, к сожалению, никто из них не мог показать место катастрофы. Поисковики обследовали небольшой район Тешемлевского болота, но найти обломки не получилось.

Вторая попытка была предпринята 17 сентября 2012 года. Вместе с поисковиками ВРОО «ВОП» принимали участие представители Бабаевского клуба «Эпрон» под руководством Сергея Викторовича Булочкина, корреспондент газеты «Наша жизнь» и съемочная группа телеканала «Русский север». К сожалению, поиски опять не увенчались успехом.

3 ноября 2012 года найденные останки были торжественно захоронены на сельском кладбище в д. Торопово Бабаевского района. После похорон поисковики решили еще раз обследовать болото.

«…Преодолев заболоченный участок, мы выбрались на возвышенность, на которой и был в 1947 году прихоронен летчик. По показаниям очевидцев, место падения самолета находилось в 200 метрах от могилы, на кромке возвышенности, переходящей в этом месте в болото. Разбившись на небольшие группы и распределив квадраты поиска, мы принялись метр за метром прочесывать лес. Лежавший на земле снег затруднял работу металлоискателя, лишь 2 прибора из 5 имеющихся прозванивали землю на достаточную глубину. Первые несколько часов не дали вообще никаких результатов. Металла в земле не было вообще, приборы не издали ни единого сигнала. Чуть позже, расширив квадрат поисков, мы находим кусок усилителя фюзеляжа и 2 алюминиевые трубки, что интересно, в 30 метрах от могилы. К нам присоединяются прочесывавшие дальний участок леса члены отряда. Но результатом объеди-



Двигатель в саркофаге у школы в Бабаево.

ненных усилий становится лишь найденная неподалеку гильза от авиационного пулемета. Дальнейшие поиски опять ни к чему не привели. (…)

Утром следующего дня, встав пораньше, мы отправились проверить информацию, услышанную на поминках: осенью далекого 1942 года один из старожилов деревни бегал на воронку, оставшуюся от падения второго, ушедшего штопором самолета, пытаясь выудить оттуда что-нибудь с помощью крюка. В указанном доме нас приняли с деревенским радушием, и старичок поведал нам следующее: воронка от самолета была просто огромная, края ее то и дело обваливались, поэтому подойти близко к ней он не решался. С помощью длинного крюка ему удалось вытащить лишь пулеметную ленту. Больше к месту падения он не возвращался, поскольку был напуган всплывшей на поверхность частью человеческой стопы. Дед высказал предположение, что самолет был взорван военными после неудачной попытки подъема. Дослушав его рассказ, мы, соединившись с остальными членами отряда, отправились в сторону болота.

Прибыв на место, мы разделились на группы и вновь начали прочесывать местность, постепенно расширяя район поисков. Поскольку предполагаемое место падения, описанное деревенскими жителями, было полностью исследовано, каждая группа отправилась в свободный поиск, проверяя каждое углубление и свободный от растительности участок на бескрайнем болоте. Так прошел час, другой, третий... Хождение по колено в снего-торфяной каше жутко выматывает. Еще более злит молчание миноискателя – за 2 дня ни одного сигнала! Около трех часов дня мы приняли решение разбиться на две большие группы и, обогнув возвышенность с двух сторон, встретиться около машин. Настроение у всех было неважное, шансы найти самолет таяли с каждой минутой.

Миновав примерно треть пути, мы услышали крики, которые донесли до нас столь желанные в тот момент слова: «Зацепились!» Развернувшись, мы буквально бегом направились в сторону второй группы, время от времени координируя направление движения с помощью криков.

Приблизившись к месту падения, мы видим первые обломки, изъятые из-под толщи снега и мха. Вот и само место крушения…».

Только тогда поисковики разместили сообщения на сайтах и форумах по авиапоиску, с просьбой помочь найти информацию по данному случаю. Активно подключились к архивно-исследовательской работе по выяснению обстоятельств катастрофы и выявлению имен погибших членов экипажей этих двух самолетов Борис Владимирович Давыдов (г. Москва), Иван Александрович Дьяков (г.Вологда) и ваш покорный слуга Илья Геннадьевич Прокофьев.

Вот что писал Александр Метелкин. *«Итак, в августе 1942 года местные жители видели, как*



Участники экспедиции.

летели два двухмоторных самолета с раздвоенными хвостами (по другим показаниям, 6 самолетов). Один самолет начал обгонять другой, они чем-то зацепились, обгонявший штопором свалился вниз, второй тоже упал, но по более пологой траектории. Местные жители нашли место падения (по их словам, который ушел штопором). Второго никто не видел. Потом приехали военные, все оцепили и вывозили обломки и трупы. Самолеты летели вдоль ж/д в сторону Ленинграда. Летчиков с одного самолета вытащили, один был в синем комбинезоне, трое в гимнастерках…»

Проверив базу данных на погибший и пропавший без вести личный состав ВВС, сформированную нами на основе архивных документов, удалось найти сведения об одном военнослужащем, у которого обозначено место гибели с привязкой к станции Тешемля.

В донесениях 276-й бомбардировочной авиадивизии и 140-го бомбардировочного авиаполка указывалось, что 28 июля 1943 года погиб при катастрофе самолета в воздухе, во время перелета, механик авиазвена техник-лейтенант Александр Андреевич Турчановский. В документах говорилось, что катастрофа произошла в Ефимовском районе Ленинградской области, между деревней Тороповка и станцией Тешемля, в лесистом болоте в 2-3 км юго-восточнее станции. К сожалению, сведений о деталях катастрофы и составе экипажа в нашей базе не было.

Кроме этого, в донесениях соседнего 34-го гв. БАП этой дивизии также нашлись сведения о погибшем в катастрофе самолета в воздухе во время перелета (но 29 июля 1943 года) старшего авиамеханика старшины Попова Ивана Георгиевича. К сожалению, других сведений об обстоятельствах катастрофы и составе экипажа не было. Хотя потери 276-й БАД за все годы войны в нашей базе данных были полностью отработаны. Именно эти двое военнослужащих

погибли в катастрофах, о которых у нас не было подтверждающих документов. Эти данные сразу же были сообщены вологодским поисковикам.

А полевые работы были продолжены. В ноябре для обследования Тешемлевского болота с целью обнаружения места падения второго самолета благодаря помощи депутата Вологодской городской думы Зорина Владимира Александровича и депутата Законодательного собрания Вологодской области Березина Станислава Станиславовича был привлечен вертолет Шекснинского ЛПУ МГ. Поверхность болота была отснята на три камеры, но место гибели найти не удалось.

Очередная поездка на Тешемлевское болото состоялась уже в январе 2013 года. Добираться до воронки приходилось с помощью квадроциклов на гусеничном ходу и болотоходов. Почти весь световой день пришлось очищать поверхность воронки от снега и выпиливать лед, чтобы приступить к вычерпыванию мха и выкачиванию воды.

Именно в эти дни мы с Иваном Александровичем Дьяковым были в командировке (каждый от своей организации) в Центральном архиве Минобороны в городе Подольске. Перед самым отъездом в архив в старых архивных тетрадках Ивану Дьякову попалась запись, сделанная в одной из поездок в Подольск: *«В одном деле (фонд 276 БАД, опись 2, дело 8, лист 79) есть такой документ: «Вх. № 0945 от 01.09.1943г. Начальнику штаба 13 ВА. В дополнении к нашему №0882 от 28.08.1943г. представляю акт медицинского вскрытия трупов погибших при столкновении двух Пе-2 в воздухе при перегонке самолетов из г.Казань. Начальник штаба 276 БАД подполковник Дрелевский». Самого акта в деле нет».*

По результатам проведенной исследовательской работы с документами ЦАМО И.А. Дьяков написал: *«27 июля 1943 года из Казани на аэродром Плеханово осуществлялась перегонка 6 самолетов Пе-2. Старший – зам.командира эскадрильи 140 БАП ст.лейтенант Скворцов. Летели клином, строем с установленными интервалами. 28 июля 1943 года над ст.Тешемля один из самолетов, стараясь выдержать интервал, недопустимо сблизился и столкнулся крыльями с впереди летящим самолетом. После столкновения один самолет загорелся и штопором упал вниз, второй ушел под строй и сорвался в плоский штопор. Остальные 4 самолета продолжили перелет и благополучно приземлились на аэродроме Плеханово. Прибывшая на следующий день группа из 140 БАП обнаружила следующее: на топком болоте с разломленным фюзеляжем находится самолет Пе-2, второй самолет сгорел кроме хвостового оперения. Из первого самолета извлечены тела 4 членов экипажа, из второго найден 1 член экипажа. Тела отправлены на вскрытие в Бабаево. (Надо искать, где похоронены).*

Самое главное, удалось найти списки экипажей.

1-й самолет – мл. лейтенант Скопцов, мл. лейтенант Данилов, красноармеец Теплов, старшина Попов;

2-й самолет – мл. лейтенант Семенов, мл. лейтенант Стрелков, красноармеец Сальников, техник-лейтенант Турчановский.

Если еще один летчик всплыл после войны, то получается, в болоте должны быть еще двое. Напротив данных старшины Попова написано 34 АП. В составе 276 БАД был 34 ГБАП, поэтому очень велика вероятность, что гв.старшина Попов Иван Георгиевич, механик 34 ГБАП, погибший по донесению 29.07.1943 при катастрофе в воздухе во время перелета, уроженец Вологодской области Нюксенского района Космаревского с/с д.Заглубоцкая, как раз из экипажа 1-го самолета. И по Турчановскому предположения были верны…».

Следующий выезд на болото был в феврале 2013 года. *«Очередной выезд к месту крушения самолета состоялся на минувших выходных: два дня Вологодские поисковики совместно с Бабаевскими коллегами провели на болоте, пытаясь докопаться до истины в прямом и переносном смысле этого слова.*

В ночь с 8 на 9 февраля, загрузив все необходимое в прицеп, мы на двух автомобилях выдвинулись в направлении деревни Торопово Бабаевского района.

Погода в этот раз нам не благоволила: несмотря на отрицательную температуру, всю ночь шел дождь, создавший на асфальте такой слой льда, которому бы позавидовал любой каток. Учитывая то, что почти половина пути содержится в зимнее время под снежным накатом, скорость движения редко превышала 70 км/ч, поэтому 320-километровый участок трассы, отделяющий Вологду от Бабаево, мы преодолели примерно за 5 часов.

Добравшись до места, мы были приятно удивлены заботой местной администрации – в конце деревни специально к нашему приезду была расчищена большая площадка, поэтому проблем с парковкой и



Подготовка к осенней экспедиции.



Булочкин Сергей Викторович.

разворотом автомобиля с прицепом в этот раз не было. Поскольку мы прибыли первыми, было решено разгрузить прицеп и пробить дорогу до воронки – сегодня нам предстояло доставить на болото тяжеленную грязевую помпу. (…)

На следующий день после раннего подъема мы вновь отправились к месту крушения. Поскольку нам предстоял долгий путь домой, было решено не тратить время на ремонт электрики квадроцикла, прибыв на место стоянки, мы без промедления отправились на болото пешком. Помпа, как мы ни старались, в этот день так и не завелась, поэтому расчистка дна майны была продолжена с помощью багров. По мере углубления стали попадаться интересные находки. Ремни и пряжка, судя по всему, служили элементами системы крепления пилота к креслу, это говорит о том, что мы движемся в правильном направлении.

Параллельно с очисткой майны полным ходом шла подготовка к главному событию сегодняшнего дня – погружению водолаза в пучину болота. Ощущение некоторой нервозности витало в воздухе, несмотря на огромный опыт нашего дайвера, таких погружений в его практике еще не было, да что там говорить, в водолазном сообществе, судя по публикациям в интернете, вообще скептически оценивают осуществимость данного мероприятия.

Плотность среды (она, скорее, похожа на жидкую грязь, чем на воду), в которую предстояло погрузиться, гораздо выше плотности воды, поэтому на водолаза необходимо надеть дополнительные грузы. Итак, все готово к погружению!

Трясина сильно засасывает водолаза, чтобы вытащить его необходимо 5-7 человек, самостоятельно всплыть нереально. Дыхание сильно осложнено, видимость нулевая. Тем не менее, помимо мелких обломков, удалось нащупать и обвязать веревкой большой фрагмент самолета. Сдвинуть с места, а тем более достать его нам не удалось – необходимо расширять майну и ставить над ней треногу с талью.

После трех погружений стало ясно, что без расширения майны дальнейшие работы ощутимых результатов не принесут. Часы показывали начало четвертого, пора было собираться в дорогу – нам предстоял неблизкий путь домой, хотя бы половину которого нам хотелось проделать по светлоте. Помимо всего прочего, поскольку техника в сегодняшней работе не участвовала, сани с оборудованием пришлось тащить людской упряжкой.

Краткие итоги выезда:

– прогресс налицо, удалось на практике осуществить задуманное;

– водолазные погружения в болото возможны, соответственно дальнейшая работа будет нацелена на то, чтобы создать водолазу максимально комфортные условия для работы: по максимуму очистить с помощью багров и помпы район погружения от мха и взвешенной болотной жижи, а также продолжить углубление путем размывания грунта второй помпой;

– местный житель, приехавший к месту нашей работы на лыжах, дядя которого был очевидцем той трагедии, сказал, что мы на верном пути, именно тут была воронка от самолета, экипаж которого военные не смогли извлечь. Будем надеяться он не ошибся…».

Следует отметить, что мужественным водолазом, работавшим в болотной пучине, был руководитель Бабаевского поискового клуба «Эпрон», профессиональный водолаз-спасатель МЧС Сергей Викторович Булочкин. В последующие экспедиции погружение с аквалангом в воронку выполняли также Александр и Дмитрий Метелкины, Александр Яшин, Александр Савелов, Алексей Ермаков, Виктор Архипов, Максим Гребенщиков.

В течение зимы и весны 2013 года были организованы еще несколько выездов, в результате которых удалось поднять из болота: фрагментированные



Метелкин Александр Юрьевич.

останки членов экипажа самолета, обломок столовой ложки, пряжку от офицерского ремня, звездочку с пилотки, ремни портупеи. Кроме этого, на поверхность достали радиаторы, одну стойку шасси с колесом и всем навесным оборудованием гидравлики, два ящика (ЗИПов) с инструментами.

Параллельно шел архивный поиск данных всех членов экипажей двух самолетов, а также розыск родных погибших. Первыми удалось разыскать родных А.А. Турчановского. Его внучка – Екатерина Морозова – прислала трогательное письмо, которое мы и публикуем ниже.

«Прежде всего, большое Вам спасибо за всё то нужное дело, которым Вы занимаетесь – поиск!!!

Информация, полученная от Вас, и копии архивных данных достаточно содержательные, чтобы представить общую картину произошедшего 28.07.1943 года.

Моя бабушка, Турчановская Мария Степановна, много раз предпринимала попытки по поиску в надежде получить хоть какую-то информацию о муже (моём деде), но безуспешно. Нам было известно лишь, что он погиб на Ленинградском фронте в 1943 году и числился как пропавший без вести.

Так что имея столь скудную информацию, Ваш звонок очень тронул и взволновал меня. А ознакомившись с подробностями, которые содержатся на Вашем сайте, стали ясны место и причина гибели деда. Я вам очень благодарна!!!

В ближайшее время постараюсь отсканировать фото дедушки, которые у меня есть, и переслать на Ваш электронный адрес. Своему папе, Турчановскому Валерию Александровичу, я в подробностях рассказала и показала всю полученную информацию. Когда его отец погиб, ему было 5 лет, поэтому он его плохо помнит, лишь некоторые фрагменты из общения, которые мог запомнить ребёнок. Несмотря на столь раннюю потерю своего отца, моему папе удалось сохранить добрую память о своём отце и привить в нашей семье любовь и уважение к нему.

На сегодняшний день некоторые наши родственники живут в России, а именно в Москве и Владимирской области (г. Юрьев-Польский), поэтому, если появится возможность, обязательно предварительно с Вами спишемся, чтобы посетить хотя бы место катастрофы или место захоронения останков (если такое будет иметь место)

Ещё раз спасибо!!!»

В это же время из пыли архивных документов стали всплывать подробности случившейся катастрофы. В делах управления 276-й БАД нашлись следующие документы.

«Управление 276 БАД от 22 августа 1943 года.

Начальнику штаба 13-й воздушной армии.

Представляю материал по катастрофе 2 Пе-2, имевшей место 28.07.1943г. при перегонке группы самолетов из Казани под командованием заместителя командира 1 АЭ 140 БАП старшего лейтенанта Скворцова.

Приложение: упомянутое на 10 листах. Начальник штаба 276 БАД подполковник Дрелевский Адольф Семенович».

«Старший штурман 276 БАД майор Зарипов Ахмет Ахметович.

17.08.1943г. Командиру 276 БАД.

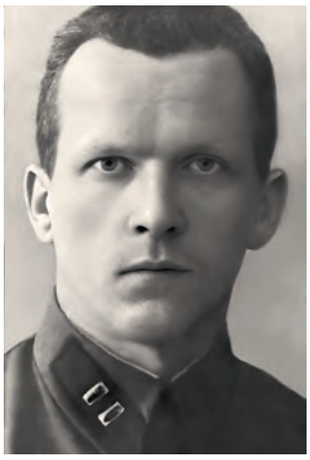
Доношу, что 29.07.43г., по приказанию начальника штаба подполковника Дрелевского, прилетев на место происшествия случившегося 28.07.43г., при перелете группы самолетов Скворцова, по опросам местных жителей точное обстоятельство выяснить не удалось, но более реальную картину катастрофы показали красноармейцы-наблюдатели точки ПВО.



Поисковики после завершения работ по подъему самолета.



Зарипов А.А.



Дрелевский А.С.

28.07.43г. группа самолетов между 15 и 16 часами появилась с востока вдоль ж/д в строю клин, немного растянутый на высоте 600 метров.

Погода была ясная, видимость отличная. Пролетая группа южнее ст. Тешемля, что западнее Бабаево, наблюдатели ПВО заметили, что самый левый самолет немного развернулся и, обгоняя предыдущий самолет, ударил его правым крылом.

Впереди идущий самолет начал кувыркаться (сорвался в штопор), притом загорелся и упал в болото, что южнее 2-х км ст. Тешемля.

Самолет, который ударил другой самолет, наблюдатели ПВО и жители считают, улетел куда-то обратно.

Прилетев на место происшествия, с воздуха обнаружил: оба самолета в болоте, что 2 км южнее ст. Тешемля, причем один самолет сгоревший, а другой самолет не сгоревший находился восточнее первого самолета на 600 метров.

При обследовании я установил:

Что первый самолет, который получил удар, сразу же загорелся и сорвался в штопор. От самолета ничего не осталось, кроме рулей поворота и те наполовину сгорели. А второй самолет, который ударил, тоже сорвался в плоский штопор и упал в болото, что восточнее первого самолета метров на 600.

Все экипажи погибли в количестве 8-ми человек.

Место, куда оба самолета упали, болотистое, редким лесом высотой отдельных деревьев 2-3 метра.

Уцелевший самолет лежал курсом на восток, немного с углом 10-15 градусов, вокруг самолета никаких признаков планирования, – деревья целые, фюзеляж сломался пополам, мелкие части самолета разбросаны веером по часовой стрелке, что дает возможность установить то, что самолет ударился в положении плоского штопора.

Первый самолет, который сгорел и сорвался в штопор, – самолет летчика Семенова, а второй – летчика Скопцова.

Экипаж Скопцова в составе 4-х человек и 1 человек из экипажа Семенова (личность не установлена), местными властями были извлечены из-под обломков самолета и отправлены в Бабаево, а 3 человека из экипажа Семенова или сгорели, или с частями самолета ушли в болото.

Старший штурман дивизии майор Зарипов».

Кроме этого в архивных делах удалось найти и другие документы, и сам Акт медицинского вскрытия трупов погибших летчиков, о котором ранее упоминал Иван Александрович Дьяков. Описывать все медицинские подробности мы не будем, но приведем лишь интересующие нас данные.

«Акт. 29 июля 1943 года комиссия в составе начальника гарнизона г. Бабаево Вологодской области подполковника Тур, начальника АПГ-1024 подполковника медслужбы т. Кременецкого, начальника РО НКВД капитана Чистякова, секретаря РК ВКП(б) г. Бабаево тов. Никанова и следователя 177 ОРО лейтенанта Подкопаева в присутствии начальника поста службы ВНОС сержанта Андреева и участкового уполномоченного НКВД Папиросова составили акт в нижеследующем:

28 июля 1943г. в квадрате 42-31 по курсу с 93 на 97 в 15.35 летела группа самолетов в количестве 6 штук бомбардировщиков Пе-2, по показанию службы ВНОС КП 42-31 два самолета сделали пилотаж «бочки» и из них один на высоте примерно 500-600 метров загорелся в воздухе и быстро пошел на посадку, второй самолет после столкновения с первым немного планируя штопором полетел вниз.

На основании предположенных данных по наблюдению за этой группой самолетов было немедленно приняты розыски самолетов, так как по данным вынужденная посадка последний произошла за деревней Токарево Тороповского сельсовета Бабаевского района для чего по распоряжению РО НКВД и начальника гарнизона был командирован участковый уполномоченный РО НКВД Папиросов и приняли участие в розыске начальник службы ВНОС и 12 красноармейцев.

В 19.00 28 июля западнее деревни Токарево Тороповского сельсовета Бабаевского района на расстоянии 3-х км от указанной деревни в болотной местности (топко-торфянистой с редкой растительностью) был обнаружен сгоревшим и без присутствия летного состава самолет бомбардировщик и от него на 300 метров на поверхности в разбитом состоянии второй самолет, сохранившийся с некоторыми частями.

Прибывшая на место комиссия извлекла у первого самолета (сгоревшего) один труп неизвестного летчика и у второго самолета 4 трупа погибших при катастрофе летчиков.

По определению и заключению врачебного персонала смерть указанных произошла вследствие тяжелых ранений при падении.

Трупы по предложению комиссии были доставлены в город Бабаево в АПГ-1024, а ценное имущество и документация, обнаруженные в личных вещах и одежде пострадавших, по описи в РО НКВД».

«Акт № 4. Составлен 30.07.1943г. по распоряжению гарнизонного врача начальника АПГ-1024 подполковника медицинской службы т. Кременецкого, мною капитаном медицинской службы т. Боковой, ординатором АПГ-1024, и врачом Цикиной, ординатором ЭГ № 1489, в присутствии судебного дознавателя лейтенанта Подкопаева и старшего лейтенанта Шаповал по поводу произведенного наружного осмотра и патологоанатомического вскрытия 5 трупов летчиков, погибших во время катастрофы самолетов 28.07.43г. вблизи ст. Тешемля. Трупы доставлены в прозекторскую ЭГ 1489…».

Получив эти сведения из архива, вологодские поисковики попытались установить, где же захоронены доставленные в Бабаево летчики.

Указывалось, что погибшие были сначала доставлены в АПГ-1240, а затем их осмотр происходил в ЭГ 1489. «Вологодский поисковый отряд» нашел данные, что АПГ-1024 дислоцировался в Бабаево с 25 сентября 1941 года по 31 декабря 1943 года, а эвакогоспиталь № 1489 находился в городе с 1 января 1942 года по 1 сентября 1945 года. Умерших от ран в этих госпиталях хоронили на гражданском кладбище г. Бабаево, которое находится на выезде из города в направлении деревни Торопово.

Из книги «Застывшие в граните» авторов Ивана Дьякова и Юлии Щекотовой: *«Согласно «Легенды воинского захоронения» от 1956 года на отведенном участке было 156 могил. В октябре 1956 года на одной из братских могил установлена пирамида с пятиконечной звездой на вершине и надписью на закрепленной на ней табличке «Вечная слава героям, павшим в боях за честь и победу нашей родины. 1941–1945 гг.». В настоящее время сохранилось 104 могилы, на 59 из них установлены бетонные надгробия, остальные представляют собой могильные холмики, обнесенные силикатным кирпичом. Всего по данным Учетной карточки воинского захоронения, здесь похоронены 490 солдат и офицеров Красной Армии. При работе над реестром по архивным источникам установлено 586 фамилий воинов…».*



Поднятый из воронки мотор самолета.

Но имен погибших членов экипажей самолетов в учетных данных захоронения найти не удалось.

Следующие выезды на место падения «пешки» удалось организовать в феврале 2014 года, так как в теплое время года работать на болоте просто невозможно, требуется замерзшая твердая поверхность, по которой можно передвигаться и работать.

«Однако к середине января зима все-таки вступила в свои права, ударив крепкими морозами. Пока болото затягивалось ледяной коркой, мы заканчивали необходимые мероприятия, готовясь к первому выезду. Наконец наступили долгожданные выходные, и мы отправились в ставший уже родным для нас Бабаевский район.

Дорога представляла из себя настоящий каток, поэтому путь занял довольно длительное время.

С каждым пройденным километром нарастало некоторое волнение и любопытство: «как сейчас выглядит место работы? что произошло за почти год нашего отсутствия?», ну и конечно: «не утонула ли тренога в пучине вырытой нами ямы?» – эти вопросы крутились в голове практически у каждого из нас.

1 февраля 2014 года мы увидели следующую картину: тренога не утонула, но судя по льду, окружавшему её, воды с лета не только не убыло, но и прибавилось. Без долгих раздумий была пропилена майна, и начался очень нудный процесс откачивания скопившейся за год воды. Через некоторое время по льду в радиусе 5 метров от треноги побежали трещины, и он стал обваливаться под собственным весом. Так размер самой майны вырос в несколько раз от прошлогоднего. За лето стенки ямы оползли и нам вновь пришлось очищать ее от мха вручную…».

За несколько выездов в феврале удалось извлечь еще несколько фрагментов разорванных останков членов экипажа и личных вещей, в том числе штурманскую навигационную линейку НЛ-7, пистолет ТТ в кобуре. Но самой масштабной находкой оказался один из моторов самолета на котором удалось найти его заводской номер – 23-1337.

В марте работа была продолжена. Вот как об этом писали вологодские поисковики: *«Продолжение работ по подъему останков летчиков из самолета Пе-2 на Тешемлевском болоте принесло новые находки. 1-2 марта ВРОО «Вологодское объединение поисковиков» и Бабаевский поисковый клуб «Эпрон» вновь провели на болоте.*

Извлеченный в прошлые выходные двигатель при помощи Александра Кононова был доставлен к дороге и сегодня при помощи главы Бабаевского района Игоря Кузнецова перевезен в город на реставрацию. Вслед за двигателем на поверхность появился винт от самолета, который, как мы надеемся, будет установлен в качестве памятника в Тороповском сельском поселении. Главной же находкой стал подписной портсигар старшины Попова Ивана Георгиевича, погибшего в этой катастрофе. Достоверно узнав имя и отчество, мы подтвердили предположе-

ния, что это наш земляк – уроженец д. Заглубоцкая Нюксенского района. Но по архивным документам Иван Георгиевич летел в другом самолете под управлением младшего лейтенанта Скопцова. Обсуждались различные варианты, как портсигар мог попасть в этот самолет, но ни один не был принят единогласно: подписные подарочные вещи не дарят, не проигрывают в карты, они, как правило, сопровождают своего владельца всю жизнь. Лишь два варианта кажутся нам более-менее правдоподобными:

1) Иван Георгиевич по какой-то причине поменялся местами с техником Турчановским;

2) Экипажи самолетов были полностью перепутаны при составлении отчетов о происшествии. Конечно, дать полную картину смогут личные документы, которые до сих пор находятся на дне болота.

В это время с помощью магнита удалось извлечь номерную табличку двигателя, отлетевшую от него в болото при ударе.

Номера на двигателе и на винте сходились между собой, а вот с архивными данными – нет...

Тем временем водолазы вновь и вновь погружались в трясину в надежде извлечь летчиков, но кроме железа, к сожалению, достать ничего не удалось.

Так закончился последний в 2014 году зимний выезд на болото. Неразбериха с номерами добавила вопросов, которых и так было немало. Но работать при этом стало еще интереснее: своими руками мы можем пролить свет на еще одно темное пятно в истории Великой Отечественной войны. Ведь неважно летчики какого именно самолета ждут пока мы поднимем их, а важно то, что они до сих пор не упокоены, несмотря на факт, что война закончилась почти 70 лет назад..».

Работы опять были отложены на следующую зиму. Выезды состоялись в ноябре 2014-го и в январе 2015-го, поиск продолжался до марта.

«Результат не заставил себя долго ждать: на относительно небольшой глубине в стенке майны была обнаружена и зацеплена тросом массивная деталь самолета, которую мы стали потихоньку извлекать с помощью тали, попутно очищая от мха и грязи. Как только деталь начала появляться над поверхностью, стало понятно, что мы нашли второе шасси разбившегося бомбардировщика. Давление в покрышке сохранилось, несмотря на прошедшие почти 72 года, что не может не удивлять.

В течение второго дня работ нами были извлечены масляный радиатор двигателя, большое количество обшивки самолета и фрагмент летных очков пилота. Самих останков найдено не было.

В один из выездов приняли участие более 40 человек. В этот раз к нам присоединились учащиеся Вологодского института права и экономики. На плечи ребят легла тяжелая задача – расширение майны, с которой они с блеском справились, позволив существенно расширить район поисков и найти еще фрагменты останков членов экипажа самолета. (...)



Работает тяжелая техника.

Утро следующего дня встретило нас ярким солнцем, которое уже по-весеннему пригревало, напоминая нам, что в этом году шанса приехать на болото уже больше не будет: накатанная дорога начала проваливаться под воздействием теплых лучей.

В этот раз место нашей работы посетил губернатор Вологодской области. Олег Александрович Кувшинников высоко оценил нашу работу, пообещав оказать посильную поддержку в нашем деле.

Сделав фото на память, мы отправились домой в свои города, чтобы через год вновь собраться и закончить начатое».

Наступил 2016 год.

«Год пролетел незаметно, каждый из нас погряз в работе и делах, так сказать в своем повседневном болоте, которое засасывает похлеще Тешемлёвского.

Раздавшийся в январе 2016 звонок командира отряда со словами: «Экскаватор уже на болоте», вырвал меня из послепраздничной рабочей рутины с силой многотонной лебедки...

Немного предыстории: проанализировав за четыре года насколько велик разлет фрагментов самолета, мы поняли, что ручным трудом, с помощью лопат, ведер и грабель, мы сможем освободить летчиков из болотного плена лет эдак через цать, с помощью своих внуков, имея к тому времени седые бороды до пояса. Разговоры про тяжелую технику витали над воронкой с самого начала работ, но все они упирались в топкость болота, которое даже лютой зимой толком не промерзало: зачастую, преодолевая пешком 2 километра, отделявшие дорогу от места падения, мы то и дело проваливались и из-под снега начинала сочиться вода с торфом. Так или иначе, посмеявшись над тем, что рискни мы на такую авантюру, вместе с самолетом, нам пришлось бы доставать еще и экскаватор, разговоры откладывались до следующего изнурительного черпания

болотной жижи вёдрами. Так бы оно и продолжалось, наверное, если бы не наш давний друг Станислав Станиславович Березин, не раз выручавший нас техникой, который предложил свою помощь, выделив людей и экскаватор с ГТС.

Проведя осмотр болота и добравшись до места крушения, мужики сказали: «нет ничего невозможного!» и с начала январских праздников стали заниматься намораживанием дороги с помощью ГТСки. Процесс довольно-таки незамысловатый, но время- и трудозатратный. По намеченному пути движется тяжелая гусеничная техника, проминая снег, смешивая его тем самым с водой и торфом из болота. При условии хороших низких температур (с которыми нам в этом году повезло) уже на следующий день колея и частично верхняя кромка болота промерзают, а по ней вновь проезжает гусеничный тягач, разбивая намороженное основание, снова перемешивая его с водой. Таким образом в колеях начинает образовываться ледяная корка, которая раз от раза становится толще и крепче.

Примерно месяц понадобился газовикам, чтобы проморозить 2 км дороги по непроходимому болоту. Ближе к месту крушения путь пришлось выстелить досками, несколько кубометров которых нам выделил местный тороповский предприниматель.

Мы же тем временем вели подготовку к самой масштабной и самой длительной за эти 4 года экспедиции, принять участие в которой по скромным подсчетам должны были более 70 человек. Такое количество участников было обусловлено тем, что КАЖДЫЙ ковш, вынутый экскаватором должен быть перебран вручную, чтобы не пропустить мелкие фрагменты останков летчиков.

Людскими ресурсами нас подкрепил Вологодский институт права и экономики, выделив нам курсантов на весь срок экспедиции. Вопрос со спальными местами был решен нашим командиром, нашедшим двухъярусные кровати в нужном количестве, которыми мы заполнили буквально все свободное пространство в выделенном нам Тороповской администрацией доме. Осталось собрать рюкзаки и в путь, следующие две недели нашим домом будет деревня Торопово!

Прибыв и расчистив площадку перед домом от 50-сантиметрового слоя снега, мы стали готовить дом к двухнедельному пребыванию. Обустроив спальные места и поужинав, мы разошлись спать, все ждали, чтобы поскорее наступил завтрашний день – так хотелось попасть на болото.

В 7 утра следующего дня мы уже грузились в машины. Добравшись до деревни Токарево, мы не оставили машины там, а продолжили движение по намороженной дороге по болоту. Ехать на машине по знакомой дороге через болото, в котором тонули и квадроциклы и вездеходы, было, мягко сказать, необычно. Дальше ехать с прицепом мы не рискнули, поэтому, разгрузив его и взяв все необходимое, отправились пешком. Вскоре, немного не дойдя до места работ, мы увидели сам экскаватор, ради которого вся эта трасса по болоту и была проложена.

Саму воронку было сложно узнать – настолько все вокруг изменилось. Вокруг места падения для передвижения экскаватора был смонтирован деревянный настил с учетом возможного расширения воронки (забегая вперед скажу, что нам пришлось его передвигать не один раз). Единственным оставшимся ориентиром была наша тренога, позволившая высвободить из болота самые тяжелые фрагменты бомбардировщика.

Чтобы не терять время, пока мы готовились, экскаваторщик Александр стал отчерпывать воду ковшом. Две грязевые помпы в тандеме – это что-то! Болото стало убывать прямо на глазах. Когда вся вода была удалена из воронки, настал момент истины. Первый ковш уходит в болотную трясину…

КАЖДЫЙ вынутый куб перебирался вручную. Мы конечно не успевали за экскаватором, поэтому ему приходилось подолгу простаивать, дожидаясь пока вынутая болотная субстанция тщательно перебиралась. Поэтому он перемещался вокруг воронки, раскладывая ковш к ковшу по внешнему радиусу, а мы в свою очередь перемещались от кучи к куче, пропуская через свои руки каждый клочок земли. Первой и единственной в этот день значимой находкой стала линейка штурмана. Воспрянув от такой находки, мы с удвоенной силой стали перебирать вынутый из болота грунт, но ранний февральский закат не позволил нам продолжить работы. Добравшись до места ночлега и поужинав, мы все как один уснули без задних ног...

Утро следующего дня выдалось в меру ненастным. Рано позавтракав мы выдвинулись в путь еще затемно, уже привычно встречая рассвет в болоте, по пути к месту крушения. Обычно эта двухкилометровая утренняя прогулка, занимающая 20-25 минут, была сопряжена с погружением в свои мысли: раз за разом проделывая этот путь снова и снова, наши головы посещала одна и та же мысль: удастся ли нам сегодня извлечь пилотов из болотного плена, в котором они провели без малого 73 года?

За прошедшую ночь воронка не сильно набрала воды, лёд так же практически не сформировался. Команда, ответственная за помпы, выдвинулась на болото заранее, чтобы к приходу основной части отряда и экскаватора подготовить плацдарм для работы. Меньше чем через час работа уже кипела. Ближе к полудню на поверхности болота была обнаружена кисть одного из пилотов. Находку совершил самый опытный член нашей команды, стаж поиска больше 50(!) лет.

Все усилия были брошены на исследование места обнаружения останков, и усилия эти оказались не напрасны: 7 февраля 2016 года около 13-00 по московскому времени мы извлекли тело одного из летчиков на поверхность!!!

Эмоции захлестывали, неподготовленных поисковиков вид тела летчика целиком ввел в ступор, да что говорить, старые поисковики тоже нечасто видят такую картину. То, чего мы так долго ждали, наконец свершилось! Назло скептикам, четырем зимам, проведенным в болоте, погоде и всем другим факторам, которые пытались сломить наш боевой дух, мы доделали начатое дело!

В течение долгих трех дней метр за метром расширяли майну в поисках недостающих фрагментов тела второго летчика. С задачей мы справились, в итоге размер воронки составил 20х14 метров – так сильно разметало останки при падении.

В итоге весь экипаж был извлечен на поверхность: в 1943 году один из пилотов был вытащен военными, в 40-х годах второе тело извлекли местные жители. И только в 2012-2016 оставшиеся в трясине два летчика были извлечены нами.

За последующие три дня поисков произошло много интересного, мы также извлекли немало фрагментов самого самолета. Был поднят второй двигатель (номер мотора 23-1320. – Прим. авт.) бомбардировщика и его винт, на котором бы хотелось заострить внимание: отмыв винт и двигатель помпой, мы обратили внимание на достаточно ровные царапины на одной из лопастей. При ближайшем рассмотрении это оказался автограф пилота, командира экипажа!

«СЕМЕНОВ МИХАИЛ ПРИБЫЛ» было нацарапано на винте!

Сомнения, возникавшие в ходе четырехлетней работы, по поводу того, экипаж какого самолета мы поднимаем, были полностью развеяны».

* * *

28 июля 2016 года в деревне Торопово состоялась торжественно-траурная церемония захоронения, там же, где ранее был похоронен первый найденный поисковиками летчик. На церемонию погребения в село Торопово приехали родные двух командиров экипажей – Семенова Михаила Алексеевича и Скопцова Ивана Петровича, а также земляки штурмана Стрелкова Федора Васильевича.

Найти родных И.П Скопцова помогли поисковики из Владимирской области совместно с работниками администрации города Покрова. А ульяновские поисковики разыскали родных Юрия Ивановича Сальникова. Оказалось, жив еще его старший брат Леонид, который в годы войны служил в авиашколе в Энгельсе, он помнил, что брат из запасного авиаполка вылетел в сторону Ленинграда и пропал…

По согласованию с местной администрацией на памятнике были увековечены имена всех восьмерых погибших, так как установить место захоронения остальных пяти, чьи тела были вывезены с болота в 1943 году в Бабаево для медицинского освидетельствования, не удалось. Но это решение было обосновано еще одним архивным документом: в рапорте командира 140-го БАП подполковника Григория Тимофеевича Гречухина на имя командира 276-й БАД от 2 августа 1943 года говорилось: *«Из полученных по телефону сведений от старшего лейтенанта Лазарева известно, что экипаж Скопцова похоронен западнее д. Торопово, который был найден, а экипаж Семенова, упавший в болото на глубину до 3-х метров, до 1 августа 1943 года не был извлечен из болота и похоронен…».*





Церемония захоронения 28 июня 2016 года в деревне Торопово.

Из этого донесения можно сделать вывод, что местом захоронения летчиков в 1943 году как раз и стала деревня Торопово, а не город Бабаево, хотя именно там в госпитале и проводили медосвидетельствование погибших. Заметим, что Торопово находится всего в 27 километрах от Бабаево и, вполне возможно, после госпиталя погибших перевезли обратно, где они разбились.

Следует отметить, что к моменту церемонии захоронения московский историк военной авиации Борис Владимирович Давыдов смог установить полные данные летчиков.

Как говорилось выше, в архиве удалось найти документ с полным списком экипажей этих самолетов. Это рапорт заместителя 1-й АЭ 140-го БАП старшего лейтенанта Александра Игнатьевича Скворцова (он был старшим группы за перелет) на имя командира полка. Он был составлен 2 августа 1943 года, то есть несколько дней спустя после перелета и катастрофы. Еще необходимо добавить, что группа была смешанной – военнослужащие 140-го БАП и 34-го гв.БАП 276-й БАД.

В рапорте А.И. Скворцов указывал: *«Я был откомандирован в город Казань для получения и лидирования одиночных экипажей в Великое Село* (аэродром Великое Село был под Тихвином, где базировались полки 276 БАД. – Авт.). *В Казани я получил 2 самолета для лидирования и четыре самолета с одиночными экипажами при 18 ЗАП».*

В рапорте летчика Юрия Александровича Дряхлова, который тоже участвовал в этом перелете, говорилось: *«По окончании программы переучивания были переданы четыре экипажа самолетов старшему лейтенанту Скворцову, которые должны были прибыть в 34 гв.БАП из 18 ЗАП».*

Летчик Самохвалов Валентин Михайлович в рапорте писал: *«23 июня 1943 года я был командирован в г. Казань для перегонки самолета с завода на аэродром Великое Село. Так как самолет, который я должен перегнать, был уже отправлен с заводским экипажем, я попал в группу старшего лейтенант Скворцова (такие были указания командования полка). В группе Скворцова были четыре экипажа с самолетами из Чистопольского ЗАП».*

Летчик Анатолий Акимович Чуксин писал: *«29 июня 1943 года по окончанию переучивания на самолете Пе-2 в 18 ЗАП 8 ЗАБр было передано в распоряжение старшего лейтенанта Скворцова 4 экипажа, в числе которых был и мой экипаж».*

Все рапорты были составлены через несколько дней после катастрофы, по памяти, и видимо здесьто и произошла путаница в составленном Скворцовым списке – старшина Попов был ошибочно записан в другой экипаж, а вместо него – Турчановский. Так можно объяснить загадку, почему в обломках бомбардировщика нашли личные вещи старшего авиамеханика 34-гв.БАП старшины Ивана Георгиевича Попова.

А теперь давайте о каждом погибшем в этой страшной катастрофе расскажем подробнее.

Первый погибший самолет.

● Летчик СКОПЦОВ Иван Павлович. Родился 29 января 1922 года в д. Маврино Спас-Клепиковского уезда Рязанской губернии (в годы войны – Коробовский р-н, сейчас Шатурский р-н Московской обл.). Окончил семь классов средней школы. 16 апреля 1941 года был призван Орехово-Зуевским РВК. Стал курсантом только что сформированной Коростянской школы военных пилотов (г. Коростень Житомирской области УССР, Киевский Особый ВО). Школа была создана на базе 41-й отдельной авиаэскадрильи и готовила летчиков на самолетах СБ.



С началом Великой Отечественной войны Коростянская ВАШ была эвакуирована и вошла в состав Омской авиационной школы пилотов. Поэтому с 16 июля 1941 года И.П. Скопцов уже значится курсантом Омской ВАШ. По окончании ВАШ с присвоением звания младшего лейтенанта 26 апреля 1943 года направлен в распоряжение командира 8-й ЗАБР (г. Казань). Затем зачислен в штат резерва 18-го ЗАП. В годы войны мать Прасковья Скопцова проживала по адресу: Владимирская обл., г. Покров, ул. 2-я Слободка, д.4.

В 1946 году мать Ивана Павловича Скопцова пыталась найти сведения о судьбе сына. Была составлена анкета на поиск, где указывалось, что письменная связь с ним прекратилась 30 июня 1943 года. В результате И.П. Скопцов был учтен как пропавший без вести в августе 1943 года. В семье пилота сохранилась его фотография, где он запечатлен в форме младшего лейтенанта ВВС с друзьями, а на обороте сделана трогательная подпись: «На долгую память дорогой МАМЕ от сына Скопцова Ивана».

● Штурман ДАНИЛОВ Анатолий Романович. Родился в 1918 году в п. Иланский Канского округа Енисейской губернии (в годы войны – Иланский район Красноярского края). Мать Данилова Ольга Мироновна жила в п.Иланский, ул. 1-я Тракторная, д.37. 27 августа 1940 года призван Иланским РВК в Красную Армию. Поступил курсантом Челябинского военного авиаучилища летчиков-наблюдателей. В феврале 1941 года Челябинское ВАУ переименовано в Челябинскую военную авиашколу стрелков-бомбардиров. С этого периода школа переходит на сокращенные сроки обучения. После окончания ВАШ с присвоением звания сержанта направлен на должность стрелка-бомбардира резерва 18-го ЗАП (г. Чистополь) 8-й ЗАБр Приволжского ВО. В июле 1943 года присвоено звание младшего лейтенанта.

После войны, в 1950 годы, родители пытались искать сведения о судьбе сына, где указывали, что письменная связь с ним прекратилась в июле 1942 года. Но получили официальный ответ: *«…пропал без вести в октябре 1942 года».*

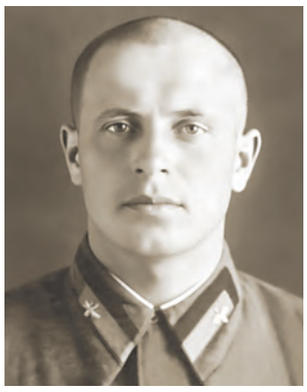
• Воздушный стрелок-радист самолета резерва 18-го ЗАП красноармеец ТЕПЛОВ Николай Николаевич. К сожалению, дополнительных сведений о нем найти в архивных документах не удалось. В базах данных Министерства обороны Российской Федерации он не учтен. Пропал без вести.

• Старшина ПОПОВ Иван Георгиевич родился в 1914 году в д. Заглубоцкая Нюксенской волости Устюгского уезда Вологодской губернии (в годы войны – Нюксенский район Вологодской обл.). Окончил четыре класса школы. В Красную Армию призван в 1936 году. Школу младших авиационных специалистов окончил в 1937-м. На момент гибели служил в 34-м гв. БАП на должности старшего авиамеханика.

Как говорилось выше, в донесениях 276-й БАД и 34-го гв.БАП он был учтен погибшим при катастрофе самолета во время перелета 29 июля 1943 года. Извещение о гибели было выслано брату, Попову Александру Георгиевичу, на полевую почту № 01553 литер «В». По справочнику полевых почт РККА данный номер закреплен за 731-м стрелковым полком 205-й стрелковой дивизии. В архивах удалось найти документ о награждении медалью «За отвагу» (приказ от 01.03.1944г.) автоматчика роты автоматчиков 731-го СП 205-й СД ефрейтора Попова Александра Георгиевича, 1910 г.р., уроженца Нюксенского района Вологодской области.

Второй погибший самолет.

• Летчик СЕМЕНОВ Михаил Алексеевич. Родился 1 октября 1920 года в деревне Захнево Рузского уезда Московской губернии (в годы войны – Воскресенский с/с Рузского района Московской обл.). В 1937 году окончил семь классов школы в своей деревне. Затем переехал в Москву, где и закончил полный курс средней школы. В Красную Армию поступил курсантом военной авиашколы пилотов 15 мая 1940 года. В учетно-послужной карточке и в послевоенной анкете по выяснению судьбы офицера указана Радзеховская ВАШ (г. Радзехов), но найти сведения о такой авиашколе не удалось. Причем к анкете приложена справка со штампом и печатью этой ВАШ. Возможно имеется ввиду город Радехов в Червоноградском районе Львовской области (ранее местечко Радзехов).



С 10 ноября 1940-го М.А. Семенов уже значится курсантом Энгельсской военной авиашколы пилотов (с февраля 1943 года школе присвоено имя погибшей Марины Михайловны Расковой, Героя Советского Союза). 2 апреля 1943 года Семенов закончил обучение в ВАШ и направлен на должность военного летчика в распоряжение командира 8-й ЗАБР, а затем распределен в состав резерва 18-го ЗАП. Присвоено первоочередное офицерское звание младшего лейтенанта. В аттестации говорилось: *«…в школе совершил 53 полета на Пе-2 с налетом 10 часов 26 минут»*. В это время его мать, Мария Павловна Семенова, проживала по адресу: Московская обл., Рузский район, Воскресенский с/с, д. Никулкино.

После войны родители пытались выяснить судьбу сына. В 1949-м был сделан запрос в отдел кадров ВВС, откуда пришел странный ответ: *«На Ваше письмо, адресованное в управление Кадров ВВС ВС от 23.11.1949г., сообщаю, что после тщательной проверки учетных документов отдела кадров ВВС ПРИВО установлено, что Семенов Михаил Алексеевич 17.04.1944г. в составе 18-го запасного авиационного полка убыл в город Кировоград, дальнейшая судьба нам неизвестна. Вам надлежит обратиться в Архив Советской Армии г. Подольск Московской области, куда сданы архивные документы 18 ЗАП при расформировании…».*

И действительно, в это время 18-й ЗАП поменял место своей дислокации. Весной 1944 года полк выбыл из состава 8-й ЗАБр, направлен на запад, в город Кировоград Украинской ССР. Почему в документах М.А.Семенов был учтен выбывшим вместе с полком из состава ВВС Приволжского ВО, а не погибшим летом 1943-го, остается загадкой. Мы постарались еще раз внимательно изучить документы 18-го ЗАП, которые хранятся в Центральном архиве МО РФ, но опять-таки найти данных о его отправке на Украину не удалось. Кроме этого, еще в 1950 году работники архива просмотрели все приказы и раздаточные ведомости на выдачу денежного содержания личного



Транспортировка мотора из воронки.

состава, книги чрезвычайных происшествий, переписку по авариям и катастрофам 18-й ЗАП за 1944 год, но в них Семенов Михаил Алексеевич не значился. По результатам этих поисков была сделана запись: *«…прошу тов. Семенова М.А. взять на Ваш учет, как пропавшего без вести в июне 1944 года».*

● Штурман СТРЕЛКОВ Федор Васильевич. Родился 31 января 1921 года в деревне Сухарево Вытегорского уезда Вологодской губернии (в годы войны – Вытегорский район Вологодской обл.). В 1938 году окончил семь классов средней школы. В 1940 году окончил два курса педагогического училища.



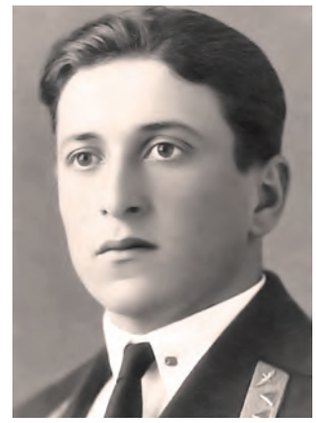
Призван в Красную Армию 28 октября 1940-го. Начал службу курсантом 107-го отдельного батальона связи. В январе 1941 года поступил курсантом в Ташкентскую военную авиашколу стрелков-бомбардиров. Выпущен стрелком-бомбардиром с присвоением звания младшего лейтенанта 19 мая 1943 года. Направлен для прохождения дальнейшей службы в распоряжение командира 8-й ЗАБР. Впоследствии зачислен в штат переменного состава 18-го ЗАП. В ЦАМО РФ на Стрелкова Ф.В. была найдена только учетно-послужная карточка, в которой даже не было указано, когда он пропал без вести.

● Воздушный стрелок-радист САЛЬНИКОВ Юрий Иванович. Родился в 1925 году в г. Ульяновске Ульяновской губернии (в начале 40-х – Куйбышевская обл., с 1943-го – Ульяновская). В Красную Армию мобилизован в январе 1943 года Ульяновским ГВК. Мать Сальникова Екатерина Тимофеевна проживала в Ульяновске на улице Кобозева, д.13.



После войны родители пытались выяснить судьбу сына. Последнее письмо от него, они получили в июле 1943 года из воинской части с полевой почтой № 10291. Этот номер как раз относился к 18-му ЗАП. Следует добавить, что в послевоенном донесении была сделана ошибка: написано, что последнее письмо мать получила в июне 1942 года, хотя Ю.И. Сальников был призван в армию в январе 1943-го. Также с ошибкой указан номер полевой почты – 10921, относящийся к 245 медсанбату. Из-за этих ошибок установить судьбу Сальникова Ю. И. не удалось и он был учтен пропавшим без вести в ноябре 1943 года.

● Авиационный техник звена ТУРЧАНОВСКИЙ Александр Андреевич. Родился 22 августа 1910 года в местечке Шаргород Могилевского уезда Подольской губернии (в годы войны – Винницкая обл. УССР, сейчас Жмеринский район Винницкой обл.). В 1926 году окончил семь классов Шаргородской школы. 25 сентября 1932 года поступил на службу в Красную Армию.



С августа 1933 года – курсант школы младших авиаспециалистов в/ч 1592. В марте 1934 года назначен на должность моториста в воинскую часть п/я 1587 (г. Запорожье). В июле 1936 года переведен на должность моториста (сверхсрочной службы) в 5-ю штурмовую авиаэскадрилью 102-й авиабригады (г. Омск), где сдал экстерном экзамены и окончил школу авиатехников. С апреля 1938-го на должности авиамеханика в составе 102-го тренировочного отряда 4-й штурмовой авиаэскадрильи (г. Омск). В июне 1938 года ему присваивают первоочередное офицерское звание младшего воентехника и переводят во 2-ю АЭ 10-го ШАП. С 29 июня 1939 года на должности старшего авиатехника звена 10-го легко-штурмового авиаполка СибВО. 4 мая 1940 года присвоено воинское звание воентехника 2 ранга. В начале 1940 года принято решение о переформировании 10-го ЛШАП и оснащении его самолетами СБ. Новый полк был перебазирован на аэродром Сеща (Орловский ВО) и получил наименование 140-й СБАП. С 3 сентября 1940 года А. Турчановский в новом полку на аналогичной должности. К началу Великой Отечественной войны полк был подчинен 47-й смешанной авиадивизии. Вместе с полком А.А. Турчановский участвовал в боях на Западном, Юго-Западном, Сталинградском и Ленинградском фронтах. 24 апреля 1943 года присвоено воинское звание техника-лейтенанта, а 13 мая назначен на должность техника звена.

В учетных документах (паспорт воинского захоронения) значится, что техник-лейтенант Турчановский А.А. похоронен в братской могиле № 3 в п. Ефимовский Бокситогорского района Ленинградской области. Но там он лишь увековечен, а основанием послужило донесение 276-й БАД, где говорилось, что катастрофа произошла в Ефимовском районе, между деревней Тороповка (так в документах) и станцией Тешемля, 2-3 км юго-восточнее станции Тешемля.

В донесении о безвозвратных потерях говорилось, что жена, Турчановская Мария Степановна, проживала в городе Славгород Алтайского края, 8-й санитарный участок Омской железной дороги.

В 1943 году был награжден медалью «За оборону Сталинграда».



Скворцов А.И.



Зиновьев П.В.



Яковлев Б.П.



Халиков А.Б.

А сейчас давайте опять погрузимся в архивные документы, рассказывающие об этом трагическом дне. В материалах расследования катастрофы представлены рапорты летчиков самолетов, участвовавших в перелете. Напомним, список был составлен старшим лейтенантом Скворцовым как приложение к рапорту. В нем указаны лишь фамилии, поэтому мы в скобках добавим полные данные военнослужащих.

«Список экипажей.

Первый экипаж.

1) Старший лейтенант СКВОРЦОВ, заместитель командира 1 АЭ 140 БАП. (Скворцов Александр Игнатьевич. Участник советско-финляндской войны, прошел всю войну в составе 50-го СБАП, 140-го БАП, 58-го КБАП. Трижды был тяжело ранен, получил инвалидность, но возвращался к летной работе. Уволен в запас в 1945 году в звании майора.)

2) Лейтенант ЗИНОВЬЕВ, адъютант 1 АЭ 140 БАП. (Зиновьев Павел Васильевич. Участник Великой Отечественной войны в составе 140-го БАП, 13-го ОРАП. Уволен в запас в 1961 году в звании подполковника.)

3) Старший сержант ЯКОВЛЕВ, стрелок-радист 140 БАП. (Яковлев Борис Прокофьевич. Участник Великой Отечественной с первого дня в составе 140-го БАП. Погиб в воздушном бою 30 июля 1943 года в районе Синявино.)

4) Младший сержант МАЛЯТИН, стрелок-радист 140-го БАП. (Малятин Александр Александрович. Участник Великой Отечественной с первого дня в составе 50-го СБАП и 140-го БАП. Убит во время воздушного боя 14 января 1944 года, похоронен п. Левашово г. Ленинград.)

5) Старший техник-лейтенант ХАЛИКОВ, техник 34 гв.БАП. (Халиков Абдулхай Бареевич. Участник Великой Отечественной войны с первого до последнего дня в составе 44-го СБАП (34 гв. БАП). Уволен в запас в 1954 году в звании подполковника технической службы).

Второй экипаж.

1) Младший лейтенант САМОХВАЛОВ, летчик 1 АЭ 140 БАП. (Самохвалов Валентин Михайлович. Старший лейтенант, командир звена. Не вернулся с боевого задания 14 января 1944 года в районе Ильино Ломоносовского района Ленинградской обл.)

2) Младший лейтенант ИЛЬИН, штурман 1 АЭ 140 БАП. (Ильин Александр Петрович. Штурман звена. Не вернулся с боевого задания 14 января 1944 года в районе Ильино Ломоносовского района.)

3) Сержант БРОНИЦКИЙ, стрелок-радист 140 БАП. (Броницкий Алексей Васильевич. Значился не вернувшимся с боевого задания 14 января 1944 года в районе Ильино Ломоносовского района, но был ранен, а после излечения вернулся в полк. К концу Великой Отечественной войны стал полным кавалером Ордена Славы. Демобилизовался в 1946 году.)

4) Техник-лейтенант РОМАШЕНКОВ, техник 34 гв. БАП. (Ромашенков Василий Иванович. Участник войны в составе 24-го СБАП, 275-го ББАП, 34-го гв.БАП на Западном, Сталинградском, Волховском, Ленинградском, 3-м Белорусском фронтах. Уволен в запас в 1958 году в звании капитана технической службы.)

Третий экипаж.

1) Младший лейтенант СЕМЕНОВ, летчик 18 ЗАП.

2) Младший лейтенант СТРЕЛКОВ, штурман 18 ЗАП.

3) Красноармеец САЛЬНИКОВ, стрелок-радист 18 ЗАП.

4) Техник-лейтенант ТУРЧАНОВСКИЙ, техник 140 БАП.

Четвертый экипаж.

1) Младший лейтенант ДРЯХЛОВ, летчик 18 ЗАП. (Дряхлов Юрий Александрович. Младший лейтенант, летчик старший 140-го БАП. Не вернулся с боевого задания 25 января 1944 года в районе Ильино Ломоносовского района.)

2) Сержант СТАРКОВ, штурман 18 ЗАП. (Старков Сергей Евлампиевич. Младший лейтенант, штурман самолета 140-го БАП. Не вернулся с боевого задания 25 января 1944 года в районе Ильино.)

3) Красноармеец ФЕДОРЕНКОВ, стрелок-радист 18 ЗАП. (Федоренков Василий Григорьевич. Младший сержант, воздушный стрелок-радист 140-го БАП.

Не вернулся с боевого задания 25 января 1944 года в районе Ильино.)

4) Техник-лейтенант ЕВДОКИМОВ, техник 140 БАП. (Евдокимов Иван Сергеевич. Участник Великой Отечественной с первого до последнего дня в составе 140-го БАП на Западном, Юго-Западном, Сталинградском, Ленинградском, 3-м Белорусском фронтах. Уволен в запас в 1956 году в звании капитана технической службы.)



Дряхлов Ю.А.



Броницкий А.В.



Ромашенков В.И.

<u>Пятый экипаж</u>.

1) Младший лейтенант СКОПЦОВ, летчик 18 ЗАП.

2) Младший лейтенант ДАНИЛОВ, штурман 18 ЗАП.

3) Красноармеец ТЕПЛОВ, стрелок-радист 18 ЗАП.

4) Старшина ПОПОВ, техник 34 гв.БАП.

<u>Шестой экипаж</u>.

1) Младший лейтенант ЧУКСИН, летчик 18 ЗАП. (Чуксин Анатолий Акимович. Лейтенант, командир звена 140-го БАП. Не вернулся с боевого задания 30 июля 1944 года в районе ст. Вайвара, Эстония.)

2) Сержант ЗАВЬЯЛОВ, штурман 18 ЗАП. (Завьялов Александр Федорович. Лейтенант, штурман звена 140-го БАП. Не вернулся с боевого задания 30 июля 1944 года в районе ст. Вайвара.)

3) Сержант НЕМЫКИН, стрелок-радист 18 ЗАП. (Немыкин Федор Семенович. Сержант, воздушный стрелок-радист 140-го БАП. Не вернулся с боевого задания 30 июля 1944 года в районе ст. Вайвара).

4) Старший техник-лейтенант АНДРЕЕВ, инженер по вооружению 140 БАП. (Андреев Сергей Иванович. Заместитель старшего техника по вооружению 140-го БАП. Участник войны с первого до последнего дня в составе 140-го БАП на Западном, Юго-Западном, Сталинградском, Ленинградском, 3-м Белорусском фронтах. После войны продолжил службу в составе 2-го БАП авиадивизии «Франция», которая была сформирована в июне 1945 года.)»

* * *

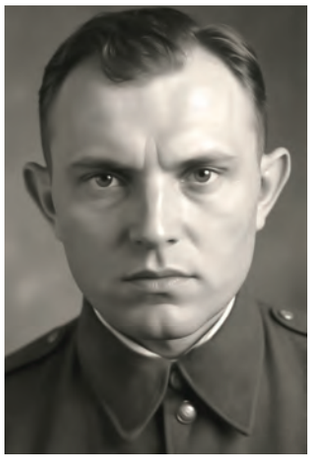
А сейчас приведем выдержки из рапортов участников перелета, которые своими глазами видели катастрофу.

Из рапорта летчика младшего лейтенанта Чуксина А.А. *«Пройдя Бабаево, неизвестно почему левый второй ведомый, младший лейтенант Скопцов, стал догонять первого левого ведомого младшего лейтенанта Семенова, и сократив дистанцию, а вместе с этим и интервал, и врезался правой плоскостью своего самолета в левую плоскость самолета младшего лейтенанта Семенова, ввиду того, что я смотрел на левое крыло строя, я отстал от строя, один из самолетов после столкновения сорвался в штопор, другой ушел под строй с резким снижением. Через 1-1,5 минуты после этого видя растянутость строя старший лейтенант Скворцов дал команду пристроится, но я не пристраивался, т.к., хотел найти самолет, ушедший под строй, тогда старший лейтенант с резким снижением вышел из строя, это было раньше того выхода, о котором предупреждал в Ярославле. После выхода старшего лейтенанта Скворцова строй вел младший лейтенант Самохвалов. Через минуты 3-4 старший лейтенант Скворцов догнал строй и принял у младшего лейтенанта Самохвалова команду. После чего перестроил строй по радио и привел в Плеханово…»*

Из рапорта младшего лейтенанта Самохвалова В.М. *«Перед вылетом из Казани старшим лейтенантом Скворцовым неоднократно проводилась предполетная подготовка, где он особо заострял внимание на трудность перелета этого маршрута для молодых летчиков. Делал разбор ошибок допущенных при перелете из Чистополя в Казань. (…)*

Пройдя станцию Бабаево строй был 3Х3 размаха. Старший лейтенант Скворцов шел ведущим, я заметил, что левый ведомый Скворцова резко пошел вниз. Я начал делать разворот, чтобы посмотреть, чего с ним случилось. Старший лейтенант Скворцов тоже стал делать разворот и снизился метров на 200-100 метров. Я думал, что он заметил. Мой штурман младший лейтенант Ильин докладывал мне, что на земле горит самолет, но не знаю или Семенова, или Скопцова. Я дал сигнал двум оставшимся самолетам, чтобы они пристраивались ко мне. После этого я повел звено по заданному маршруту. Пройдя звеном 3-4 минуты меня догоняет старший лейтенант Скворцов. Он стал ведущим и повел группу в Плеханово…»

Из рапорта летчика младшего лейтенанта Дряхлова Ю.А. *«Не дойдя до Подборовья младший лейтенант Скопцов стал уменьшать дистанцию, вместе с этим уменьшил интервал и врезался плоскостью в плоскость младшего лейтенанта Семенова.*



Чуксин А.А.



Андреев С.И.

Затем сорвался в штопор и упал на землю. Младший лейтенант Семенов с правым креном ушел под строй. Дальнейших его действий не видел. Старший лейтенант Скворцов, не зная об этом вышел из строя, команду передал младшему лейтенанту Самохвалову. Высота при этом была 900-1000 метров. Я предполагал, что старший лейтенант снизился смотреть упавшие самолеты. Я перестроился влево и пошел за заместителем младшим лейтенантом Самохваловым…»

Из рапорта старшего лейтенанта Скворцова А.И. *«Перед вылетом я два раза проводил с экипажами предполетную, не считая того, что с каждым в отдельности беседовал по два раза. После в Казани сделал разбор полета, указал недостатки. (…)*

Над Ярославлем прошли отлично строем, после чего я распустил на посадку. Расчеты и посадки были отличные. После посадки я сделал разбор полета 23 июля и указал на недостатки, которые выявлены при перелете и заострил внимание на недисциплинированности младшего лейтенанта Скопцова, который не желал сохранять заданное место в строю и грубо эксплуатировал матчасть. (…)

Я получил указание садится не в Великом Селе, а в Плеханове. (…)

После завтрака провел предполетную, где производился розыгрыш полета и где я указал, что младший лейтенант Самохвалов является моим заместителем, и так как со мной летел техсостав 140 БАП, везли личные вещи и запчасти к пулемету БС для 140 БАП, то я дал указание стрелку-радисту Яковлеву связаться с наземной радиостанцией 140 БАП со ст.Подборовье и передать, что техсостав с Плеханово возвратится в Великое Село. (…)

Подойдя к станции Бабаево, я дал сигнал «свой самолет», после этого посмотрел на левое крыло, самолетов около меня не было, я посмотрел справа. Далеко от меня шли два самолета. Я дал сбор, но самолеты не подстраивались. Слева шел самолет Самохвалова. Я опросил экипаж, где остальные самолеты. Штурман в это время работал с картой, Яковлев работал по радио, стрелок-радист Малятин наблюдал за правым крылом строя, а поэтому, куда делись самолеты слева никто не заметил. Я принял решение снизится до 100 метров, т.к., снизу лучше наблюдать за самолетами сверху. Самохвалов пристроил два остальных самолета к себе и повел дальше. Я видел только на высоте 1000 метров, а на земле дым, на что даже не обратил внимание. Внизу смотрел по полянам, предполагая, что они сели где-нибудь на вынужденную, но их не увидел. (…)

Прилетев в Плеханово, мне доложили, что два левых самолета столкнулись в воздухе, пройдя немного Бабаево, что Скопцов шел в строю, как и Семенов ЗХЗ, потом Скопцов заметно стал уменьшать дистанцию и интервал, после чего стал отворачивать креном, но было уже поздно. Самолеты ударились крыло о крыло. Один самолет сорвался в штопор, а другой со скольжением ушел под строй. Один самолет взорвался у земли, а другой скрылся из вида. (…)

Мое заключение: Скопцов считался лучшим летчиком в ЗАПе, летчик Семенов летал хорошо и на всем протяжении маршрута в строю держался отлично. Виновником считаю летчика младшего лейтенанта Скопцова, который очевидно увлекся приборами в кабине, его штурман также наблюдал за впереди идущем самолетом, что и привело к столкновению самолетов воздухе…»

К сожалению, на войне гибнут не только в ходе боев, но и в напряженных буднях прифронтового тыла. Горько и печально, что экипажи, так рвавшиеся на фронт, до него так и не долетели. А сгинули на долгие годы, одни лежат в болоте, а другие – в неизвестной могиле, которую, впрочем, так и не удалось найти, несмотря на тщательные архивные поиски и опросы местного населения… И только сейчас их имена возвращены потомкам – высечены в камне на погосте вологодской деревушки…



Обновленный мемориал в деревне Торопово.

Самолет Пе-3 в районе озера Бабозеро, Терский район Мурманской области

О самолете, погибшем в районе озера Бабозеро, в 40 километрах от поселка Варзуга, мы узнали из книги Владилена Алексеевича Бондаренко «Самолеты возвращаются на базу». В первом томе «Крылья Татарстана. Восстановить легенду» мы рассказывали о В.А. Бондаренко. Но снова повторим читателям: в 50–80-е годы Владилен Алексеевич активно занимался розыском пропавших в годы Великой Отечественной войны летчиков и установлением судеб экипажей, не вернувшихся с боевых заданий на севере нашей страны. Территорией поиска были Мурманская область и Карелия, в те годы Бондаренко (списанный с летной работы по состоянию здоровья) возглавлял отдел кадров ВВС Северного флота.

Так вот, в одной из глав его книги с названием «Это было на Варзуге» говорилось, что в 1983–1985 годы от редактора районной газеты «Терский коммунист» Виктора Сергеевича Георги пришла информация, что в районе поселка местными жителями найдены места падений двух самолетов Пе-3. Обломки одного из них находились в районе так называемого Мельничного ручья, а второго – в районе Бабозера.

Именно о втором Пе-3 в книге В.А. Бондаренко было написано: *«И вот новая информация. В районе Бабозера, что восточнее Варзуги, обнаружен еще один Пе-3. И то, что это Пе-3, установил тот же В.С. Георги. Он ходил туда с рыбаками, привез фотографии. По рассказам местных жителей экипаж этого самолета еще в 1959 году обнаружен и похоронен в поселке Краснощелье. Состав экипажа: летчик – младший лейтенант И.Е. Свириденко, штурман – младший лейтенант С.Ф. Лудцев, авиационные специалисты – старший техник-лейтенант И.Н. Бойцов, старший техник-лейтенант В.А. Грудин. Хвостовой номер самолета – «15».*

У читателя возникнет вопрос: как же так – экипаж Пе-3, два человека, а здесь четыре? Отвечаю. Боевой штатный экипаж, действительно, два человека. Но при перелетах боевых самолетов командир полка разрешал брать на борт и наземных специалистов.

По данным архива ВВС флота, «8 мая 1943 года два Пе-3, вылетевшие для выполнения специального задания, на аэродром посадки не прибыли…». Маршрут их проходил рядом с Варзугой. Фамилии командиров не указаны».

В основном в этой главе В.А. Бондаренко описывает, как они вывозили на военных вертолетах, с







1985 год. Место падения самолета.



Бондаренко В.А.

помощью внешней подвески, обломки первого Пе-3, упавшего у Мельничного ручья, а на самолет у Бабозера они не вылетали. Автор также рассказывает о большой архивно-исследовательской работе, в результате которой удалось найти многих ветеранов 95-го истребительного авиаполка ВВС СФ, и установить имена летчиков бомбардировщиков.

«Вернувшись в свой гарнизон, я написал письма заслуженному военному штурману СССР полковнику в отставке Михаилу Ивановичу Шамаеву и еще нескольким ветеранам полка, на вооружении которого в годы войны был самолет Пе-3. (…)

Обращаясь ко мне, Михаил Иванович Шамаев пишет: «Своим письмом ты взволновал меня до глубины души – ведь я был участником того вылета! 8 мая 1943 года мы получили задание на перелет пятью самолетами на запасной аэродром с целью прикрытия кораблей конвоя в районе Архангельска.

Первым взлетело наше звено. Ведущим был капитан В.А. Куликов, в экипаже которого я был штурманом. В левом пеленге у нас шел младший лейтенант Новиков, а в правом – младший лейтенант Свириденко (кстати сказать, все младшие лейтенанты этих экипажей, в том числе и я, получили эти звания 18 апреля 1943 года). После нас взлетала пара капитана Б.Г. Хомдохова.

В районе Бабозера мы встретили сплошную, до земли, облачность. Мой командир решил возвращаться, так как посадка на запасном в таких условиях в то время была невозможной. И еще может быть, самая главная причина – у ведомых был мал опыт полетов в сложных условиях.

Но в облака мы все же вошли. Командир, разворачиваясь на обратный курс, пилотировал по приборам, а я наблюдал за ведомыми. Оба цепко держались в строю. Через некоторое время ушел вправо Свириденко, потом – влево – Новиков. На аэродром вернулся наш экипаж и пара Хомдохова.

Свириденко и Новикова искали долго, но не нашли. Причина их гибели – слабая подготовка к полетам в сложных условиях. В.А. Куликов за преднамеренный вход в облачность с неподготовленными к этому полету летчиками был разжалован до лейтенанта».

Такова правда этой истории. Михаил Иванович помнит еще одну деталь: старший техник-лейтенант Бойцов по плану должен был лететь в экипаже Куликова, но перед вылетом попросился у командира лететь в экипаже Свириденко (он раньше с ним летал). И погиб…».

В книге были опубликованы фотографии с места гибели самолета. Сами снимки в 2019-м нам прислал наш друг Андрей Копытков, специалист музея ВВС Северного флота (п. Сафоново). На них были видны довольно большие фрагменты Пе-3: остатки хвостовой части (Ф-3), центроплана и одного мотора.

Кроме этого, интересная статья была размещена на сайте «Авиация СГВ».

«В 1968 году еще один погибший экипаж был доставлен из Краснощелья в с. Ловозеро и перезахоронен в братской могиле.

Летом 1958 года рабочие колхоза «Краснощелье» во главе с бригадиром Петром Ивановичем Терентьевым ехали по тундре для работы в одну из экспедиций и обнаружили в районе Бабозера обломки военного самолета и останки погибших летчиков. Летчик и штурман погибли под самолетом и сгорели. Останки стрелка и радиста были обнаружены в разных местах. В кабине стрелка-радиста удалось найти туристическую путевку, выданную на имя Ивана Ермолаевича Свириденко, и комсомольский билет. Но имя и фамилию человека, которому принадлежал этот документ, прочитать было невозможно.

О своей находке колхозники сообщили в Мурманск. Специальная комиссия, вылетевшая на вертолёте в указанную точку, установила, что в районе озера Бабозера 8 мая 1943 года погибли два истребителя Пе-3 из 95-го авиаполка Северного флота, один из которых был найден еще в апреле 1947 года у Мельничного ручья в районе того же озера жителями с. Варзуга Н. Рогозиным и П. Кривоноговым.

В этот день, 8 мая 1943 года, со своего основного аэродрома Ваенга-1 вылетели шесть истребителей для прикрытия конвоев, выходящих из Кольского залива в Северодвинский рейд, и взяли курс на запасной аэродром Ягодник. В полете над тундрой возле Бабозера самолеты попали в густую облачность. Командир группы отдал распоряжение возвращаться назад. Но на полковой аэродром из шести самолётов вернулись только четыре. Два исчезли без следа. Скорее всего, истребители попали в густую облачность и, потеряв ведущие самолеты, полетели в другую сторону, что привело к их гибели.

5 июня 1958 года (Правильно – 1959 год. – Авт.) *останки летчиков доставили в Краснощелье и похоронили в центре посёлка, поставив на могиле временный памятник. Позднее были установлены фамилии всех членов экипажа: летчик младший лейтенант Иван Ермолаевич Свириденко, штурман младший лейтенант Степан Федорович Лудцев, старший техник-лейтенант Иван Николаевич Бойцов, старший техник-лейтенант Василий Александрович Грудин».*

Эта статья была написана по публикациям 1959 года мурманской и ловозерской газет. В «Ловозерской правде» вышла статья секретаря парторганизации колхоза «Краснощелье» А. Шоленкина под названием «Спустя 16 лет».

«Летом 1958 года бригада колхозников из колхоза «Краснощелье» во главе с П.И. Терентьевым ехала по тундре для работы в одну из экспедиций. В пути следования бригада обнаружила обломки военного самолета и останки погибших летчиков. О своей находке колхозники сообщили в Мурманск. В начале 1959 года на поиски погибшего самолета была направлена специальная комиссия. Свои поиски комиссия вела на вертолете.

Поиски увенчались успехом. Комиссия на месте гибели самолета установила, что самолет погиб в начале 1943 года во время воздушного боя. Экипаж самолета в составе трех человек мужественно сражался с превосходящим противником, о чем говорят многочисленные пробоины на фюзеляже самолета.

В результате гибели пилота или потери управляемости, самолет упал на землю и взорвался.

По найденным на месте взрыва документам, удалось установить фамилию, имя и отчество одного человека из состава экипажа.

Останки героев-летчиков 5 июня были доставлены в село Краснощелье и погребены в братской могиле с отданием воинских и гражданских почестей.

На могиле героев-летчиков состоялся траурный митинг, на котором присутствовали почти все жители поселка.

Пионеры и школьники Краснощельской семилетней школы возложили на могильный холм венок и дали слово, что будут ухаживать за могилой героев, отдавших свою жизнь за счастье и свободу нашей социалистической Родины».

В мурманской газете «Полярная правда» вышла статья Н. Кросночуба «Находка в тундре». *«Узнали об этом случайно. Научный работник Мурманского краеведческого музея В.С. Дребенцов в беседе со своим знакомым заготовителем пушнины в Ловозерском районе Ф.Я. Чупровым услышал, что один из колхозников обнаружил в тундре неизвестный разбившийся самолет.*



Воинское захоронение в селе Краснощелье.

– Кто увидел его? – поинтересовался Дребенцов.

– Петр Иванович Терентьев из колхоза «Краснощелье».

В.С. Дребенцов написал Терентьеву письмо с просьбой рассказать подробно о своей находке и вскоре получил от него ответ. Колхозник сообщил, что по делам сельскохозяйственной артели ему пришлось побывать в глубине тундры. В районе Баб-озера он неожиданно наткнулся на разбившийся самолет. Терентьев приложил к письму схему примерного нахождения машины, потерпевшей аварию.

Сообщение колхозника вызвало большой интерес. 3 июня В.С. Дребенцов вместе с офицерами Мурманского облвоенкомата и Териберского райвоенкомата вылетели на вертолете в район Баб-озеро. Через три часа они уже кружили над местами, описанными колхозником Терентьевым, но ничего не находили. Внизу виднелись только болото и лесные массивы.

Пришлось слетать в Краснощелье за колхозником Петром Ивановичем Терентьевым. Он охотно согласился быть проводником, однако розыски и с его участием не дали никаких результатов. Загадочное исчезновение самолета привело всех в недоумение. Куда он девался? А может быть Терентьеву померещилось?

Решили испробовать последнее средство – вести поиск пешком. Это оправдало себя. Через три часа офицер Мимикин увидел обломки машины. Это советский бомбардировщик. Сверху увидеть, его было трудно, так как он находился в воде, зеркальная гладь слепила глаза.

Сейчас сложно восстановить, при каких обстоятельствах погиб самолет. Но одно ясно: его экипаж сражался героически, как подобает советским воинам. Боезапас почти весь израсходован. Кабина изрешечена пулями. Бомбардировщик участвовал в тяжелых боях, на нем множество заделанных пробоин. На внутренней стороне самолета надпись, сделанная карандашом: «Красовский, Паспенский…». Дальше неразборчиво.

В кабине стрелка-радиста нашли туристическую путевку, выданную Ивану Ермолаевичу Свириденко, 1917 года рождения, проживающего в деревне Петрово-Гуть Брянской области. Нетрудно догадаться, почему в боевом самолете оказался этот мирный, трогательный документ: юноша собирался в поход по родной стране, но на нее напали враги и он взял путевку на память, уверенный, что советские люди отстоят родные просторы, и он снова пойдет по ней мирным туристом…

Участники экспедиции бережно вели раскопки. Вот партийный билет. На нем можно прочесть только несколько букв: «…отдел 5 авиа…». А вот почти истлевший комсомольский билет на имя Бойцова.

Под самолетом – останки летчика и штурмана. Скелет стрелка-радиста обнаружен в стороне от бомбардировщика.

В далекой тундре погибли смертью храбрых три советских воина. Боевые друзья и родные считают их без вести пропавшими. Сейчас, через 16 лет, можно выяснить обстоятельства последнего боя славных соколов.

5 июня останки летчиков взяты в вертолет и доставлены в Красношелье. Здесь состоялся траурный митинг. Комсомольцы поселка положили на братскую могилу венок. Установлен временный памятник.



Комаров А.Б.



Историко-этнографический комплекс «Тоня Тетрина».

Сейчас еще многое неизвестно, и на памятнике нет фамилий тех, кто похоронен в братской могиле. Но кто знает, может быть нам удастся узнать имена воинов, отдавших жизнь за Советскую Отчизну, и обстоятельства их героической гибели».

Вот такими сведениями мы располагали. И вдруг осенью 2020 года пришла неожиданная новость от Валерия Петровича Чернышова, руководителя отряда «Икар» из г. Заозерска. Он прислал фотографии обломков Пе-3 в районе Бабозера, сделанные с борта вертолета.

Оказалось, что Валерий Петрович, его сын Владимир и Александр Борисович Комаров, вдохновитель и бессменный руководитель историко-этнографического комплекса «Тоня Тетрина» на берегу Белого моря, в сентябре 2020 года благодаря помощи Геннадия Анатольевича Нагирняка, директора рыболовецкого колхоза «Всходы коммунизма», слетали на вертолете и нашли место падения самолета СБ из состава 28-й ОРАЭ ВВС СФ. И вот, на обратном пути, приблизительно зная место падения самолета Пе-3 Свириденко, они попросили экипаж вертолета пролететь у Бабозера. И чудо! С первого же захода они увидели на болоте обломки. К сожалению, точные координаты места они снять не успели, но сориентировали нас по карте относительно побережья озера.

Внимательно изучая спутниковые карты, мы, увидев какие-то аномалии на поверхности болота, предположили, что нашли место с обломками самолета. После этого было принято решение, совершить выезд на это место в мае 2021 года.

И вот пролетела зима, почти весна закончилась, прошли три экспедиции в Ленинградскую область, – пришло время отправляться на Север…

Наша первая группа (Александр Коноплев, Олег Арбузов, Николай Иванов и Илья Прокофьев) выехали из Казани 22 мая. Необходимо было заехать в Вологду и забрать у Александра Метелкина (ВППО «Вологодское объединение поисковиков») фрагменты двух «пешек», найденные вологодскими поисковиками. Кроме этого, один день у нас был запланирован на посещение историко-этнографического комплекса «Тоня Тетрина» и знакомство с Александром Борисовичем Комаровым.

Со второй группой мы должны были встретиться уже в Варзуге.

В конце мая в Заполярье начинаются белые ночи. Повернув с мурманской трассы и проезжая Кандалакшу, мы с восторгом любовались красотами гор, побережьем Белого моря и разбросанными по округе озерами… На верхушках сопок еще лежал снег, но все уже дышало весной…

Ранним утром 25 мая мы въезжали в Умбу. Встретившись с А.Б. Комаровым, мы двинулись к нему на тоню, на берег Белого моря. Следует пояснить, что означает это слово. Тоня – это место промысла поморов, здесь занимались ловлей рыбы, выварокой морской соли, охотой и многим другим. Таким промысловым участком (наделом) на Белом море владела семья или община. Мы направлялись на тоню Тетрина. В переводе с финно-угорского тетрина означает тетеревиная. О самом историко-этнографическом комплексе написано на страничке ВКонтакте, которую ведут Александр Борисович и его сын Дмитрий.

«Есть понятие «намоленная икона», а есть «намоленное место». Означает это выражение территорию, где находился храм, монастырь, где долго молились и жили. Таким местом является тоня «Тетрина» – люди трудились, превозмогали трудности, вели промыслы и видели то же море и тот же лес, что и мы с вами.

Первое упоминание тони «Тетрина» датируется XV веком. Это была одна из тех тоней-старожилов, с которых началось освоение Кольского севера, позднее названного частью Русского Севера.

Началом любой поморской деревни был морской хутор – тоня. Тоня «Тетрина» восстановлена на прежнем месте максимально достоверно и функционирует как историко-этнографический комплекс под открытым небом. Здесь Вы можете провести свой отпуск, ощутить себя настоящим помором, вместе с нами выйти в море и углубиться в историю народов Севера.



Село Варзуга. Вид на Успенскую церковь.

В фонде комплекса представлены сотни экспонатов, некоторые продолжают свою службу. История тони является отражением жизни и развития культуры поморов – русских людей, оказавшихся на Белом море.

В этом музее рассказывается об истории Кольского Севера от коренного населения – лопарей, до появления первых русских поселенцев, от власти Великого Новгорода до современности.

Представлено три экспозиции: саамская ставка, поморская тоня, экспозиция ВОВ на Кандалакшском и Мурманском направлениях»

Вот в такое интересное место мы прибыли, где были тронуты теплым приемом Александра Борисовича. Мы сидели за разговорами в старом поморском доме, где топилась русская печь, и, дружно орудуя деревянными ложками, с удовольствием уминали за обе щеки приготовленную женой Александра Борисовича Ольгой вкуснющую уху из морской рыбы. А разговоры были очень интересными: у нас оказалось много общих друзей и очень много общего, особенно взгляды на нашу историю и сохранение памяти. За время короткого визита мы обговорили все детали предстоящей экспедиции и пообещали, что на обратном пути обязательно заедем в «Тоню Тетрина» и привезем (если, конечно, получится) фрагменты Пе-3 экипажа Свириденко для музея Александра Борисовича под открытым небом.

И вот мы опять в дороге. Кажется, мы едем на край земли. Природа Заполярья потрясающая, просто зачаровывает. От Умбы до Варзуги около 100 километров, часть пути проходит по побережью Белого моря. (В этих краях мы были с разведкой в прошлом году, в селе Кузомень, у устья реки Варзуга.) Но затем дорога поворачивает на север, и мы удаляемся от берега в сторону села Варзуга, годом основания которого считается 1419 год.

Рассказ о самой Варзуге хочется начать цитатой из публикации настоятеля Успенского прихода села Игумена Митрофана (Баданина). *«Варзуга – особая, сакральная точка на территории нашего края. Здесь решаются какие-то очень важные вопросы земного бытия и человеческой истории. Здесь проходит рубеж извечного противостояния между светом и тьмой, между святостью и грехом, между Христовым воинством и «духами злобы поднебесной» (Еф. 6, 12)».*

Почему рассказ о приезде в Варзугу я начал именно с этих строк? Потому что побывав там, походив по улочкам старинного села и его окрестностям, заночевав на берегу быстрой речки Варзуги, пообщавшись с жителями – слова о сакральности места попадают прямо в сердце…

Здесь на берегах реки стоят чистые и красивые, цепляющие своей простотой, небольшие деревенские избы и бани. Мощеные тротуары поморских улиц. Деревянные храмы. Высится Успенская церковь, в облике которой больше старообрядческого стиля. Кажется, что в Варзуге смешалось крепкое православие и древнее язычество, мотивы саамских колдунов и ведьм. Но это все здесь органично.

Например, о семге, любимой всеми красной рыбе, здесь говорят просто – рыба. И нас, городских жителей, это в какой-то степени обескураживает. А аборигены с детства видят, как с Белого моря поднимаются в верховья реки косяки рыбы. Там никто не рыбачит, ведь малькам нужна чистейшая вода.

В Варзуге мы были в районе обеда. Пока искали место, где можно разбить наш импровизированный полевой лагерь, подъехала наша вторая группа. Вместе с Владимиром Котенковым приехали Валентин Шульц и Ринат Хайбунасов – представители татарстанского отдела оренбургского казачьего общества «Станица Альметьевская», которые входят в состав поискового отряда «Татнефть-Поиск».

Нашли место на окраине села, прямо на берегу реки и стали разгружать машины. Когда палатки были установлены, а на газовой плите закипал поздний обед, стали собирать и накачивать катамаран, на котором должны были переправиться на другой берег.

Логистика нашей поездки была следующей. Еще в Казани мы на крупномасштабную топографическую карту перенесли координаты со спутниковой (занесли их также в GPS-навигатор), которые указали бы нам путь к заветному самолету. От точки «лагерь» мы должны были переправить на другой берег «Арго», прицеп и другое оборудование и имущество.

На вездеходе должны были отправляться пять человек (Котенков, Коноплев, Прокофьев, Арбузов и Иванов), а двоих мы оставляли в лагере (Шульц и Хайбунасов) для связи с внешним миром. Это в дальнейшем сыграло немаловажную роль.

Так как напрямую к месту катастрофы проехать было невозможно из-за многочисленных болот и заросших лесом сопок (по прямой 30 км), маршрут из-за объездов увеличился километров на 10. Кроме реки Варзуга, на нашем пути была еще одна река – Юлица. Ее мы собирались пересечь в самом



Начало пути.

узком месте, где, как мы думали, должны были быть перекаты, найдя такую точку на спутниковом снимке. Форсировать Юлицу планировали своим ходом. Но до речки надо было еще пересечь два больших болота, проходимость которых нам были неизвестна. Маршрут прокладывали по краям топких болот, ближе к лесным массивам. Таким образом, мы планировали за сутки добраться до точки. Второй день мы должны были поработать на месте катастрофы. День обратно и, соответственно, на четвертый должны были быть на базе. В зависимости от сохранности обломков, хотели вывезти наиболее необходимые для реставрации фрагменты и, если понадобится, сделать несколько ходок.

К вечеру мы закончили обустройство лагеря и подготовку катамарана. Поужинали и быстро уснули, несмотря на полярный день.

Утром, после завтрака наши «паромщики» Валентин Шульц и Ринат Хайбунасов в первую очередь переправили на другой берег Котенкова и Иванова на «Арго». Во вторую ходку погрузили прицеп, в котором было необходимое имущество: бензопилы, генератор, лопаты, спутниковый телефон, продукты, топоры, палатку, канистры с бензином, веревки, фалы, рюкзаки и спальники. Также сели и остальные члены команды. Но как только все расселись и попробовали завести лодочный мотор, произошла первая неприятность – сломался деревянный транец, на котором этот мотор крепится. Чинить или изготавливать новый времени не было, ведь «Арго» с парнями были уже на другом берегу. Что делать? Пришлось брать в руки весла. Сначала было все хорошо, но как только мы дошли до середины реки (Варзуга в этом месте метров 300), сильное течение потащило нас. С трудом мы все же пристали к берегу, но километрах в полутора от точки выгрузки. К тому же мы оказались под высокой береговой террасой, и «Арго» не мог подъехать к этому месту. Пришлось, словно бурлаки на Волге, на веревке тащить катамаран вверх по течению, помогая веслами. Так потеряли еще минут 40.

Наконец распрощались с Валентином и Ринатом, которые оставались присматривать за имуществом и машинами, и по хорошей песчаной дороге стали подниматься в гору. Надо сказать, что еще в военные годы на левом берегу на плоской возвышенности был построен военный аэродром, который использовался как запасной (функционировал до 90-х годов). Вдоль этого аэродрома и шла дорога. Дальше тянулась километров десять относительно хорошая, накатанная лесовозная дорога, которая и сейчас используется рыбаками и охотниками. И кстати, через 3-4 километра от бывшего аэродрома, на первом открытом болоте мы увидели место падения (жесткой вынужденной посадки) самолета Ан-2. Авария произошла, скорее всего, в 60-е годы, но информацию об этом мы нигде не смогли найти. Осмотрев обломки, мы тронулись далее.

Мы уже говорили, что вычерчивали маршрут предусмотрев, где могут встретиться проблемные участки. И вот в одном месте мы решили срезать участок дороги, где, как нам показалось, мох был более плотным. Проехали метров 30 и вездеход увяз в моховой подушке. К большому сожалению, чахлая березка, за которую можно было зацепить трос лебедки, находилась метрах в 15 позади. Поэтому пришлось с помощью ручной лебедки по отдельности тащить прицеп с вещами, а затем вездеход. На это ушел еще час драгоценного времени. А пытаясь толкать руками, мы погружались в болотную жижу чуть ли не по пояс. Второй раз мы «утонули», пересекая болотный ручей. Но тут нам повезло больше, так как вездеход провалился почти сразу, как только закончился плотный участок мха. И мы выкарабкались из этой ловушки довольно быстро.

Ну и добавим, что первый день марша по болоту запомнился еще встречами с двумя мишками. Мы подготовились, конечно, запаслись небольшими сигнальными ракетницами и фальшфейерами, чтобы обезопасить себя от таких неожиданных встреч.



Форсирование реки Юлица.

Так вот, подъезжая к небольшому заросшему елями островку, мы спугнули медвежонка. Отбежав метров на 100, он остановился и стал нас изучать, встав на задние лапы. Медвежонок впервые, наверное, слышал урчание вездехода и ему было любопытно. Но в этот момент его увидели мы. А так как не каждый день по дороге нам встречаются мишки, наша реакция была восторженной: сидящие впереди вскочили и заорали: «медведь», повскакивали те, кто сидел сзади, и голоса слились в унисон – «медведь»! Представляете, что произошло в голове медвежонка? Видит он: приближается к нему жужжащий зверь, из которого вдруг вырастает несколько голов, и давай вопить! Он стремглав бросился наутек. Володя Котенков успел включить камеру на телефоне и заснять сверкающие пятки мишки. Кстати сказать, этот ролик Володя выставил в одну из групп в соцсетях, когда появилась мобильная связь, и на «большой земле» видео здорово напугало переживающих за нас благоверных. Опасаясь встретить в лесочке его мамашу или собрата, мы, вооружившись шумовыми хлопушками, поехали дальше. Никто не гнался за нами…

Некоторое время спустя, проезжая вдоль небольшого ручья, по руслу которого выросли небольшие березки, метрах в 200 мы увидели странное темное пятно. Подъехав ближе, заметили, что пятно увеличивается, а в очертаниях угадывается фигура медведя! Но эта особь была гораздо крупнее первого. Дальше ситуация разворачивалась по старой схеме: крики первых подхватили остальные и все повскакивали со своих мест. Этот медведь убежал от нас гораздо быстрее. Позже, чуть ближе к Юлице, мы встретили полярного оленя с олененком, которые также оперативно ретировались в ближайший лесок.

К ночи (а они белые) мы дошли до реки Юлица, преодолев около 30 километров. По навигатору вышли точно к месту, где предположительно должны были быть перекаты, и соответственно легче будет переправиться. На деле же оказалось иначе: перекаты есть, но уровень воды очень высокий. Но желание дойти до конечной точки, несмотря на усталость, гнало нас вперед. По навигатору оставалось около 10 километров.



Сооружение моста на реке Юлица.

Исследовать дно и глубину реки отправили Олега Арбузова, переодев его в рыбацкий высокий костюм и для страховки обвязав за пояс длинной веревкой. Перейти речку ему удалось, но в одном месте вода доходила почти до груди. Форсировать реку при такой глубине было нельзя. Быстрое течение могло снести вездеход, или, не дай Бог, опрокинуть. Попытки найти другие места для переправы были безрезультатны. И тогда было принято решение поставить палатку, поужинать (за день мы ни разу не поели) и заночевать на берегу Юлицы. А завтра на свежую голову придумать как переправляться.

Утром за завтраком и чашкой горячего кофе мы поняли, что выход у нас один – строить мост. И на создание данного инженерного сооружения у нас ушел целый день. С помощью бензопилы, топоров, лебедки «Арго» и наших рук мы притащили на берег упавшие, но крепкие деревья. Лебедкой перетаскивали конец ствола на другой берег и укладывали, связывая вместе с помощью фалов и веревок. Для уверенности перегнали по нему на другой берег «Арго» с прицепом. Ночевать решили здесь же, а с утра выдвигаться к месту падения крылатой машины.

Третий день. Решили, что раз до самолета недалеко, не более 10 км, то за день успеем добраться до него, осмотреть обломки, что-то прихватить и вернутся обратно к нашему лагерю на Юлице. А дальше уже думать, как вывезти остальные фрагменты Пе-3, используя этот лагерь как перевалочный пункт. Сказано – сделано. Оставив палатку, спальники, личные вещи и прочее имущество (за исключением чайника и сковороды), которое, как мы думали, не понадобится нам в этот день, направились к самолету. Благополучно пересекли лесополосу и небольшой хребет сопки и вышли на открытое болото, которое, кстати сказать, на этой стороне реки оказалось более плотным, и мы спокойно проехали километров шесть. Но вдруг Владимир, управлявший вездеходом, говорит: «Арго» не может поворачивать вправо! Начали разбирать вездеход. Оказалось, стерлась тормозная накладка правого суппорта, а запасных нет. Что делать? Собрав обратно «Арго», мы решили ехать дальше, и уже на месте поискать тормозные накладки от колес самолета, и болгаркой вырезать нужный нам размер. Двигались так: для плавного поворота направо по команде все дружно перебирались на правый борт вездехода, и машина по пологой траектории поворачивала; чтобы сделать резкий поворот направо, все соскакивали и тянули привязанную к правому борту веревку.

Так добрались до отмеченной на карте точки. То что мы приняли за обломки самолета, оказалось болотными окнами. Нашему разочарованию не было предела. Еще дождик нудный зарядил. Но раз уж



Владимир Котенков.

оказались здесь, решили поднять в воздух квадракоптер и обследовать местность с высоты птичьего полета. Этим занялись Коноплев и Иванов. Прокофьев и Арбузов отправились обследовать болото. А Котенков по спутниковому телефону пытался выйти на связь с «большой землей». Сначала известили родных и близких, что мы живы и здоровы. Второй сеанс связи – с парнями в лагере, ведь они тоже волновались, мы-то давно должны были вернуться.

Владимир коротко описал наше положение. Во-первых, мы не нашли место катастрофы, во-вторых, у нас сломался «Арго», и, следовательно, вернемся мы не скоро. А на выходные к нам собирались приехать из Мурманска наши друзья – аквалангисты Андрей и Игорь Пустоваловы, Анатолий Каширский и Андрей Логвинов. Владимир тут же связался с братьями и попросил их купить в городе тормозные накладки. Вряд ли в Мурманске удалось бы найти оригинальные запчасти для «канадского зверя», подошли бы любые аналогичные отечественные, после небольшой обработки болгаркой.

Ближе к вечеру стали думать, где разжечь костер, чтобы высушиться, и соорудить шалаш для ночевки. В очередной раз выйдя на связь с нашей базой, были удивлены, когда Валентин Шульц продиктовал нам координаты, где должны были находиться обломки Пе-3. Координаты сообщил Геннадий Анатольевич Нагирняк, руководитель местного рыболовецкого колхоза «Всходы коммунизма», с которым оставшиеся в лагере парни установили дружеские контакты.

Оказалось, мы находимся всего в 3 километрах от точки. Александр, Олег и Николай решили сходить и проверить место. Мы же с Владимиром стали готовиться к ночевке: напилили дров для костра, соорудили шалаш из тента от прицепа, наломали лапника для сна, приготовили кашу из консервов и горячий чай. Через несколько часов парни вернулись и по их лицам сразу стало ясно, что место падения самолета найдено!!! Решено было, несмотря на поломку вездехода, пробиваться к самолету.

Ночь была холодной, мы продрогли и встали рано. Через несколько часов были на месте. Перед нами картина: в радиусе 100 метров разбросаны фрагменты и обломки самолета. Все как на снимках, сделанных в 1985 году охотниками и местными журналистами, которые нам переслал Андрей Копытков. Получается, здесь с тех пор никого и не было.

Особенно хорошо сохранились фрагменты хвостовой части машины (на Пе-2 в этом месте кабина воздушного стрелка-радиста), оперения и киль-











2021 год. На месте падения самолета.

шайбы. На одной из них отчетливо видны красная звезда и нанесенный краской тактический номер самолета – 15. Над одним из лучей звезды, а также на техническом лючке заводской номер – 27/17. Чуть поодаль на мху лежали два массивных фрагмента центроплана с посадочными щитками. Также на поверхности находился один мотор с оторванным редуктором, второй – недалеко в болотной воронке. При осмотре обломков стало понятно, что самолет «повоевал» – на корпусе было много закрывающих старые пробоины заплаток. Моторы также неоднократно ремонтировались, на них удалось найти четыре разных номера: 223-75, 135-758, 354-22, 13-779. От правого мотора из болота удалось поднять только водяную помпу, где обнаружился номер РА 125-545.

Благодаря Андрею Копыткову мы знали заводские номера самолета и моторов, указанные в архивных документах на данную потерю. Номер самолета совпал, мы нашли сокращенный 27/17, а списан он был по полному заводскому номеру – 392717. Этот Пе-3 был построен на московском заводе № 39 и 21 октября 1941 года передан в состав 6-го АК ПВО г. Москвы, а затем в 95-й авиаполк. Кроме этого, в соответствии с архивными документами, на самолете были установлены (июль 1942-го) моторы с номерами 13-618 и 13-530. Мы же на болоте нашли на блоке мотора и других съемных агрегатах совсем другие номера. Еще одно доказательство, что моторы неоднократно были в ремонте.

Пока мы исследовали обломки, неожиданно поднялся ветер и налетел снежный заряд. Пришлось искать сухие дрова и разводить костер, чтобы чуток согреться. В один из «перекуров» Володя Котенков позвонил по спутниковому телефону Валентину Шульцу, чтобы сообщить радостную новость о находке. А Валентин сказал в ответ, что в лагерь приехали мурманчане, а благодаря содействию Геннадия Анатольевича Нагирняка к нам отправляют вертолет с запчастями для «Арго» и дополнительную провизию. Минут через 30 мы услышали в воздухе жужжание вертолета. И спустя минуту он завис над нами, не касаясь болота. Мы увидели, как из чрева вертушки выпрыгнули Валентин с Ринатом с большой сумкой и канистрами бензина и, пригибаясь, побежали в нашу сторону. Мы перебросились парой фраз, и ребята поспешили обратно на борт. И вот уже большая железная птица поднимается, сдувая воздушным потоком с наших голов шапки и капюшоны.

Стали рассматривать содержимое посылки. В ней оказались несколько комплектов тормозных накладок, хлеб, тушенка, питьевая вода и самое неожиданное – пакет с замороженными лапками крабов. Это точно подарок друзей-мурманчан! Остаток дня мы вытаскивали с топкого места фрагмент центроплана, снимали всю «нависуху» с мотора, собрали еще кое-какие небольшие обломки, загрузили все в прицеп и двинулись в сторону стоянки на речке Юлица, где оставлены были палатка и прочие вещи. Владимир Котенков болгаркой подогнал тормозные накладки как надо и заменил их на «Арго». Добрались мы до речки окончательно вымотанные, приготовили поздний ужин, полакомились крабами и завалились спать, укутавшись в спальники.

Утром, наскоро перекусив, свернули лагерь, перегрузили прицеп и отправились в Варзугу. На обратной дороге пришлось, правда, поменять тормозные накладки, сделанные кустарным способом они все-таки отличались от «фирменных». Да и вездеходу было тяжелее идти, ведь груза-то в прицепе прибавилось. Когда оставалось километров 13, перегруз сыграл с нами злую шутку: стал перегреваться и рваться ремень вариатора. Тут выяснилось, что запасной ремень вариатора есть, но… в Нижнекамске.

Ничего не оставалось как оставить «Арго» с прицепом на болоте, а самим идти пешком. В принципе, ходили и побольше. Но идти по топкому болоту не то же самое что по дороге: ноги вязнут, одну вытаскиваешь, вторая проваливается – и так шаг за шагом. Старались идти через подлески. Потихоньку дошли до речки Варзуги. Пришедший катамаран вернул всех в лагерь. Пока мы были на болоте Валентин с Ринатом изготовили и установили новый транец. Так закончился пеший этап экспедиции.

Вечером связались с Г.А. Нагирняком и объяснили наше положение, но оказалось, что ему о нашей проблеме уже рассказали оставшиеся в лагере парни. Наутро удалось найти в селе несколько старых ремней вариаторов от разных машин, хоть немного подходящих по размеру, причем один был от старой модели «Арго». Мы собрались пешком идти на болото к обездвиженному вездеходу. Но тут выяснилось, что с вертолетной площадки на одну из баз рыболовецкого колхоза должен вылететь борт, который мог бы забросить нас на точку. Это был очередной подарок судьбы. К «Арго» полетели Владимир, Валентин и Ринат, предварительно взяв с собой все добытые ремни. Ребята вернулись через 8 часов. На оставшемся отрезке пути им пришлось еще раз менять тормозные накладки и чинить порванный ремень. В общем, вечером 31 мая мы наконец-то полным со-



Поисковики с Геннадием Анатольевичем Нагирняком (второй слева).

ставом собрались на берегу Варзуги, откуда пять дней назад начались наши приключения. Жаль было, что не успели встретиться с мурманскими друзьями, ведь также благодаря их помощи мы смогли выбраться с болота.

На следующий день мы от всей души поблагодарили Геннадия Анатольевича за помощь и содействие. И тут мы услышали веселую, почти детективную, историю. Оказалось, Нагирняк и другие жители села думали, что мы браконьеры. Варзуга и другие реки Терского берега изобилуют красной рыбой, и, конечно, сюда приезжает много любителей рыбалки. Бывают и те, кто ловит ее совсем иначе. Так вот, за нами стали наблюдать с самого первого часа нашего приезда. Рассматривали в бинокль: как ставим палатки, разбиваем лагерь, готовим катамаран, переправляем «Арго», и даже после нашего выезда на болото, бросились в погоню на вездеходе «Шерп». Но… не догнали и потеряли, так как наш «Арго» почти не оставляет на болотном мху следов. Тогда они вернулись в Варзугу и пошли в лагерь выяснять отношения! Тут-то парни и объяснили им, что мы вовсе не браконьеры, а поисковики, которые приехали из далекой Казани в поисках места падения советского бомбардировщика. Вот почему нам позже передали точные координаты катастрофы и почему на помощь отправили вертолет с запчастями и продуктами. Мы уезжали из Варзуги с теплом в сердце.

На обратной дороге, как и обещали, заехали в тоню Тетрина. Приехали не с пустыми руками, для историко-этнографического музея мы привезли некоторые обломки самолета Пе-3. Второй раз с Александром Борисовичем Комаровым мы встретились словно старые друзья. Благодаря гостеприимству хозяев, мы отлично отдохнули после такой сложной экспедиции и перед обратной дорогой: нас ждала жарко натопленная баня и купание в чане с морскими ламинариями. Вечер и полночи мы провели за разговорами и угощениями. Добавлю, что по пути мы еще заехали в Алакуртти и в район станции Чупа (Карелия) разведать места катастроф Пе-2.

А доставленный в Казань из Варзуги большой фрагмент самолета Пе-3 сейчас используется в реставрации самолета. Мы же решили, что обязательно вернемся сюда, чтобы вывезти остальные обломки, которые нам очень пригодятся для проекта «Крылья Татарстана».

Как мы писали, останки экипажа были вывезены с места катастрофы 5 июня 1959 года захоронены в селе Краснощелье Ловозерского района Мурманской области. А 7 сентября 1968 года их торжественно перезахоронили в районном центре, селе Ловозеро. Но в газетных публикациях прошлых лет и воспоминаниях местных жителей шла речь об останках только троих летчиков. Тем более, все были уверены, что это Пе-2, в экипаже которого три человека. И только в 1985 году В.А. Бондаренко, побывав в Варзуге, смог точно установить тип самолета, а также имена



Прибыла «вертушка».

погибших, проведя тщательную архивно-исследовательскую работу. То есть можно сделать вывод, что на месте гибели самолета возможно остались останки еще одного члена экипажа. Но найти их будет не просто: прошло 80 лет, разброс обломков очень большой, да и дикие звери были полноправными хозяевами здешних мест.

А сейчас мы расскажем о погибших.

- Летчик младший лейтенант СВИРИДЕНКО Иван Ермолаевич. Родился 25 января 1917 года в селе Петрова Гута Новозыбковского уезда Черниговской губернии (в годы войны – Климовский район Орловской области, сейчас Брянская обл.). Там же проживала его двоюродная сестра Ефросинья Устиновна. В армию призван в 1939 году Гомельским РВК Белорусской ССР.



17 сентября 1941 года с присвоением воинского звания старшего сержанта окончил учебу в 6-й Балашовской военно-авиационной школе пилотов. После учебы был оставлен в ВАШ на должности пилота. 7 сентября 1942 года назначен на должность пилота в состав 1-й АЭ 13-го авиаполка ОМАГ ВВС ВМФ, который к июлю 1942 года завершил переформирование, получив новые самолеты Пе-3. При расформировании полка в ноябре 1942 года был переведен в состав 28-й ОРАЭ ВВС СФ, а 11 января 1943 года переведен на должность пилота в состав 2-й АЭ 95-го авиаполка ВВС СФ. 6 апреля 1943 года приказом командующего Северного флота присвоено воинское звание старшина.

(В документах учета по безвозвратным потерям у И. Е. Свириденко указано звание старшины, так как младшего лейтенанта присвоили 18.04.1943 г., но приказ в штаб полка при оформлении документов еще не пришел.)

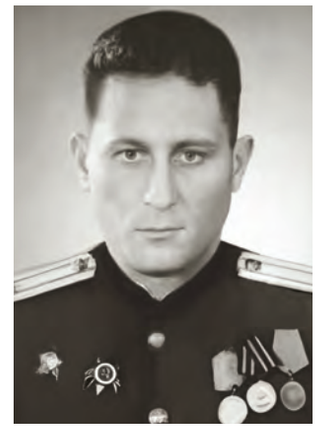
● Штурман младший лейтенант ЛУДЦЕВ Степан Федорович. Родился 16 октября 1920 года в селе Верх-Ануйское Бийского уезда Алтайской губернии (в годы войны – Быстроистокский район Алтайского края). В годы войны его мать, Ксения Никитична, проживала по адресу: Киргизская ССР, г. Фрунзе, ул. Киргизская, д.35. Окончил девять классов средней школы. В Красную Армию призван в 1939 году Быстроистокским РВК.

В конце 1940 года по ускоренной программе окончил Краснодарское военное авиационное училище. Воинское звание сержанта присвоено приказом командующего ВВС Красной Армии 31 января 1941 года. После окончания авиаучилища был направлен в состав 162-го резервного авиаполка на должность стрелка-бомбардира. 19 мая 1942 года приказом командующего войсками Приволжского ВО присвоено воинское звание старшины. 7 сентября 1942 года назначен на должность воздушного стрелка-бомбардира в состав 1 АЭ 13-го авиаполка Особой морской авиагруппы ВВС СФ. Присвоено звание младшего лейтенанта. 23 марта 1943 года переведен в состав 95-го авиаполка ВВС СФ и назначен на должность стрелка-бомбардира во 2-ю АЭ. Приказ о присвоении воинского звания лейтенанта был подписан командующим Северным флотом 15 мая 1943 года, то есть спустя 6 дней после гибели.

● Механик по радио старший техник-лейтенант БОЙЦОВ Иван Николаевич. Родился 12 октября 1916 года в деревне Кузово Опеченской волости Боровического уезда Новгородской губернии (в годы войны – Опеченский район Ленинградской обл.). В учетно-послужной карточке другие данные: родился в д.Лученская Горка Тихвинского уезда Санкт-Петербургской губернии (в годы войны – Тихвинский район Ленинградской обл.). Мать, Анна Андреевна, проживала в деревне Кузово, отец, Николай Михайлович, – в Лученской Горке, а жена, Зоя Павловна, – в Москве-195, Северный Порт, Химки, АХО порта, баржа № 3942 МВК. В 1932 году И.Н. Бойцов окончил Пикалевскую среднюю школу. Затем учился в школе ФЗУ связи.



В Красную Армию был призван Балашовским РВК Саратовской области в 1937-м. Проходил срочную службу в 21-м Ямпольском погранотряде. В декабре 1938 года поступил в военное училище курсантом. В 1940 году окончил Московское Краснознаменное военное авиационно-техническое училище с присвоением воинского звания воентехника 2 ранга. (В других документах, окончил Балашовское летное училище ГВФ.)



Куликов В.А.

С 1 апреля 1940 года на должности младшего радиотехника в составе 95-го скоростного бомбардировочного авиаполка. С 30 сентября 1940 года – механик по радио в звании воентехника 1 ранга в составе переформированного 95-го авиаполка 6-го авиакорпуса ПВО г. Москвы. 9 марта 1942 года при переформировании полка и его передаче из ВВС Красной Армии в состав ВВС ВМФ на базе 1-й запасной авиабригады (ст. Кинель Куйбышевской области, откуда его мать получила последнее письмо от 19 марта 1942 года) переведен на должность механика по радио 1 АЭ 95-й АП ВВС СФ.

В судьбе И.Н. Бойцова есть одна загадка: в одной из учетных карточек (причем хранится в архиве Минобороны, а не в архиве Военно-морского флота, по принадлежности) говорится: воентехник 1 ранга Иван Николаевич Бойцов: *«…умер в Центральной больнице г. Куйбышева 19 марта 1942 года».* Основанием записи является выписка из картотеки флагманского врача ВВС КА (так записано в документе). Но в этой же карточке есть и другая запись: *«…передан в ВВС ВМФ 15 августа 1942 года».* Получается, умершего в марте 1942 года переводят в августе как живого. Откуда такие ошибки установить не удалось. Все остальные документы подтверждают, что Бойцов погиб при катастрофе самолета 8 мая 1943 года. Что подтверждает (как мы писали выше) участник того вылета М.И. Шамаев: *«Бойцов по плану должен был лететь в экипаже Куликова, но перед вылетом попросился у командира лететь в экипаже Свириденко…».*

● Старший авиамеханик 2 аэ, техник-лейтенант ГРУДИН Василий Александрович. Родился 20 (29) марта 1920 года в деревне Полянка Ростовского уезда Ярославской губернии (в годы войны – Ростовский район Ярославской обл.). Там же проживал его отчим Алексей Дмитриевич.



В.А. Грудин был кадровым военным, в Красной Армии с 1939 года. Окончил военно-авиационную техническую школу с присвоением звания младшего воентехника.

К сожалению, более полной информации о прохождении им службы в рядах ВВС ВМФ пока найти не удалось. Известно лишь, что приказом командующе-







Работы на месте падения. Весна, 2022 г.

го Северным флотом от 5 июня 1942 года ему было присвоено звание техник-лейтенанта. С 11 января 1943-го Грудин на должности старшего авиамеханика 2-й АЭ 95-го АП ВВС СФ.

У всех четверых членов погибшего экипажа в учетно-послужных карточках сделано примечание: *«…Во изменение приказа начальника КУ ВМФ № 197 от 10 июля 1943 года, считать погибшим в период Великой Отечественной войны и исключенным с 8 мая 1943 года из списков личного состава 95-го АП ВВС СФ. Обломки самолета с останками в 1959 году были обнаружены жителями с. Краснощелье Ловозерского района Мурманской области. 5 июня 1959 года останки были доставлены в с. Краснощелье и погребены в братской могиле с отданием воинских и гражданских почестей. Приказ ГК ВМФ № 87 от 25 октября 1966 года».*

Думаю, уместно будет рассказать о 95-м авиаполке. Историк военной авиации Михаил Юрьевич Быков в статье «Пешки» против «Юнкерсов» пишет: *«95-й авиационный полк был сформирован в ВВС Московского военного округа в апреле 1940 года, как скоростной бомбардировочный на самолетах СБ. В феврале следующего года первым в ВВС КА он начал перевооружаться на новейшие самолеты КБ Петлякова Пе-2, на которых вступил в бой после начала войны в июне 1941 года. В сентябре часть была перевооружена на тяжелые истребители Пе-3 с одновременным переименованием в 95-й истребительный авиаполк, приняв в этом качестве участие в Битве за Москву. Затем, 1 марта 1942 года, 95-й ИАП приказом НКО СССР был передан в состав ВВС Северного Флота. На североморском ТВД полк действовал довольно удачно, став единственной авиачастью в советской авиации, эксплуатировавшей тяжелые двухмоторные истребители и добившейся значимых боевых успехов в воздушных боях…».*

Наступил март 2022 года. Мы стали готовиться к экспедиции в Варзугу. Надо сказать, хотели поехать еще в октябре 2021 года, но по различным причинам не получилось. На этот раз пробиться к самолету мы хотели на снегоходах по зимнему насту. Мы знали, что зимой на большие озера Сергозеро и Бабозеро ездит много рыбаков на снегоходах, и к марту дороги становятся укатанными словно шоссе. Опять же в марте и дни становятся длиннее. Солнце начинает пригревать, но сильных оттепелей еще не бывает.

Но за неделю до выезда выяснилось, что одну из экспедиционных машин, грузовик «Форд», мы не успеем отремонтировать, нет нужных запчастей. Поэтому попросили помочь с транспортом руководителя отряда «Татнефть-поиск» Владимира Котенкова. Сам Владимир Викторович – участник первой экспедиции на Варзугу и сподвижник проекта «Крылья Татарстана». Через два дня он пригнал в Казань «Газель Next». Также нижнекамский отряд предоставил нам утепленную палатку с печкой и спальные раскладушки. Буквально перед самой поездкой ока-



Участники экспедиции. 2022 год.

залось, что не смогут поехать постоянные участники наших экспедиций Олег Арбузов и Евгений Калинин, так мы остались без двух водителей.

Но все-таки ранним утром 20 марта 2022 года из Казани наша компания на двух «Газельках» с прицепами выехала на север (Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Николай Иванов, Андрей Поляков, Рузаль Хабибуллин и Анатолий Скорюков). Планировалось, что в Варзуге к нам присоединятся Анатолий Каширский, Игорь и Андрей Пустоваловы. Также приедет Валерий Петрович Чернышов, который может предоставить один снегоход с санями. Еще мы ждали группу под руководством Эдуарда Анатольевича Миронова (отряд «Ваенга») и с ним двух представителей мурманского клуба «Энергия» с двумя снегоходами. Общее количество участников – 13 человек, снегоходов с санями – 4.

Думалось, что неприятности позади… Но километрах в 80 до Вологды на одной из машин произошла поломка – заклинило подшипник натяжного ролика и порвался ремень привода. Оценив поломку, поняли, что не сможем двигаться дальше. И тогда нам на помощь пришел Иван Александрович Дьяков, руководитель «Вологодского поискового отряда», вызвав эвакуатор. А парней из первой машины, уже добравшейся до Вологды, гостеприимно приняла Юлия Щекотова. Правда Рузалю Хабибуллину, отцепив прицеп от своей машины, пришлось вернуться за нашим. Лишь поздней ночью все собрались в доме Юли.

Утро следующего дня мы встречали на станции ТО, где до обеда чинили машину (пришлось выстоять небольшую очередь). Выехали после полудня и благополучно миновали Вытегру и Пудож. Оставалось около 60 км до Медвежьегорска, где обычно заправляемся топливом и перекусываем. Как вдруг по рации парни из чинёной «Газели» говорят: на панели загорелся индикатор разрядки аккумулятора, перестал работать генератор. На одном аккумуляторе несколько десятков километров машина еще проехала и остановилась. Второму авто с прицепом пришлось искать подходящее место для разворота и возвращаться. До города оставалось 12 км. Поменяли на машинах местами аккумуляторы и так добрались до стоянки, где перекусили и заночевали в машинах. И это утро снова началось с починки, но к обеду были на маршруте. Как вдруг приходит известие от Эдуарда Миронова, что их машина (три человека на авто с прицепом с двумя снегоходами)… горит! Закоротило соединение с прицепом, начался пожар, выгорело полмашины. Ребятам с трудом удалось потушить огонь и пришлось возвращаться в Мурманск.

Без приключений доехали до Варзуги Пустоваловы и Каширский. Выбрав место, они успели до темноты установить большую армейскую палатку с печкой. Спустя час к ним присоединился Валерий Петрович Чернышов. Ближе к полуночи добрались и мы. Правда, в поселке Умба мы еще заехали поговорить к Александру Борисовичу Комарову. Он не мог к нам присоединиться, но помог нам в организационных моментах.

Наш лагерь был установлен прямо на берегу Варзуги, рядом с зимней дорогой, связывающей два берега села по льду реки. Как мы уже говорили, село раскинулось по двум берегам. Мы встали на Успенской (Умбской) стороне, другой берег – Никольская (Чаваньгская) сторона. Оказалось, что месторасположение нашего лагеря было стратегически верным. Мимо наших палаток шло активное перемещение здешних жителей как на снегоходах (зимой – основной вид транспорта), так и пешком. Это позволило нам пообщаться с большим количеством сельчан, узнавая свежие новости и полезные сведения. И было очень приятно узнать, что старожилы помнят наш прошлогодний приезд. Также прямо напротив нас, через дорогу, находился сельский клуб, работники которого гостеприимно приняли нас.

На следующее утро мы продолжили обустройство лагеря: рядом с жилой палаткой установили шатер, где поставили газовую плиту и столы, – вот и столовая. Затем одна группа отправилась на снегоходах проторять путь к самолету. Местные показали нам наезженную дорогу. В ходе экспедиции 2021-го, как вы помните, до конечной точки было около 30 км в одну сторону. Сейчас маршрут увеличился, так как надо было проехать сначала 20 км на север на Сергозеро, затем повернуть направо. По следам снегоходов мы доехали до берега Бабозера, а оттуда по насту до самолета. Пе-3 нашли легко, по GPS-навигатору. Обратный путь немного сократили, срезав по открытым снежным просторам болота. Вечером подсчитали, что туда и обратно вышло около 90 километров. И если в первый приезд этот путь занял у нас 3 дня, то сейчас мы управились часа за полтора.

В первый рабочий день мы нашли на болоте оставленные в прошлом году ящик с инструментами, мешок с консервами, лопаты и щупы. Несмо-

тря на высокие сугробы (варзужане говорят, зима была очень снежной), нам удалось найти и окопать большой фрагмент хвоста самолета (без оперения). Но все попытки сдвинуть его с места ни к чему не привели – хвост намертво примерз к поверхности болота. Решили вернуться сюда завтра с большим количеством участников.

Несмотря на смену погоды (после недолгой оттепели стало холоднее и задул порывистый ветер), мы работали три полных дня. Каждый день участники выездов менялись. За это время мы смогли выкопать из-под снега и оторвать от ледяной корки большой фрагмент правой стороны центроплана с полностью целым посадочным щитком, диск колеса от центрального шасси, верхнюю обшивку плоскости, хвостовое оперение (с номером самолета) и другие фрагменты, приготовленные нами к вывозу еще в прошлую экспедицию. Но вот беда – вырвать из ледяного плена хвост мы так и не смогли. Оказалось, он лежит в небольшом углублении на болоте, и вода внутри конструкции замерзла, спаяв дюраль, мох и воду в один монолит. Мы пропиливали лед бензопилой по всему периметру; вырезали ледяные блоки и копали незамерзший торф; накрывали тентом и разжигали большую газовую горелку; ставили треногу и талью пытались оторвать хвост. Но лебедку заклинило, починили и снова предприняли попытки, через несколько минут она опять сломалась. Не смогла трехтонная таль справиться с ледяной хваткой болота. Вернулись в последний рабочий день в лагерь уже в полной темноте, остававшиеся в лагере начали уже нервничать.

Преследовали нас и другие неприятности. Два наших товарища получили небольшие колотые раны (топором и острым обломком самолета). В последний день мы потеряли из саней канистру (без бензина). При перецепке саней снегоход наехал задним ходом на одного мурманчанина, так как он стоял спиной, то отделался испугом (закурил, хотя вообще не курит), а вот новым его зимним штанам досталось. Вечером мы шутили, что их подрали напавшие голодные волки… Ну и все с лихвой окупалось положительными эмоциями от проделанной тяжелой работы, дружного общения, красотой окружающей природы, величественностью поморской реки.

26 марта с утра мы стали разбирать лагерь и собираться в дорогу. В этот день нас навестил глава муниципального образования Терский район Геннадий Николаевич Попов, мы наконец-то познакомились лично, рассказали о наших успехах, поделились планами на будущие экспедиции. Геннадий Николаевич пообещал со своей стороны оказать любую помощь.

Позже мы втроем (Коноплев, Чернышов и Прокофьев) съездили в гости к Петру Прокопьевичу Заборщикову, бессменному руководителю Музея поморской истории и культуры. Именно он мог бы нам помочь с обнаружением места падения второго самолета Пе-3, погибшего в районе Мельничного









Экспедиция 2024 года. Вывоз хвостовой части самолета.



Зимние виды кольской природы.

ручья. Петру Прокопьевичу в 2024 году исполнилось 89 лет, но его жизненная активность позволяет ему не просто хорошо физически выглядеть, но и заниматься сохранением исторической памяти своего села, традиций и уникальной культуры Терского края. Вся его жизнь связана с Варзугой: здесь он родился, вырос, работал учителем физкультуры, а затем директором детско-юношеской спортивной школы. Был инспектором рыбнадзора и секретарем партийной организации. С конца 1970-х руководил колхозом «Всходы коммунизма». А на пенсии активно ведет просветительскую работу. П.П. Заборщиков – создатель памятника односельчанам, погибшим на фронтах различных войн XX века, который находится на Никольской стороне. Вокруг скромного обелиска висят снимки солдат, а рядом фото их жен, усталых, состарившихся, надолго переживших мужей. Взглянув на них, мы осознаем, какие невзгоды пришлось пережить нашему народу. Сердце сжимается от боли, а на глазах появляются слезы.

Хозяин встретил нас радушно, сели на уютной кухоньке, достали топографические карты и проговорили полчаса. (Петр Прокопьевич предупредил, что через полчаса у него начнется экскурсия для туристов.) Он успел много рассказать о Пе-3 у Мельничного ручья, несколько раз бывал у этого самолета и поэтому довольно подробно описал как его найти по местным ориентирам (надо сказать, мы также нашли это место катастрофы на космоснимках). Тепло попрощавшись с П.П. Заборщиковым, мы вернулись в лагерь, где оставалось загрузить снегоходы и двинуться в обратный путь… Чтобы опять вернуться…



Доставка в «Тоню Тетрина» памятных плит с именами погибших летчиков.

Не доезжая до села Кашкаранцы остановились на берегу Белого моря полюбоваться холодной и суровой красотой Белого моря.

В Умбе нас встречал Александр Борисович Комаров. Мы перегрузили в его машину хвостовое оперение самолета (с номером 15), которое станет экспонатом музея под открытым небом на территории комплекса «Тоня Тетрина». И снова расставания и теплые пожелания счастливой дороги.

Дорога до Медвежьегорска была очень тяжелой, добрались лишь часам к трем ночи. После Кандалакши началась пурга, снег заметал трассу, моментально покрывшуюся наледью. Мы с трудом преодолели эти километры. Ночевать пришлось опять в машинах. Но судьба наконец смилостивилась к нам и дальнейший путь до дома прошел без приключений…

Весной 2022 года в память об экипаже бомбардировщика Пе-3 на месте гибели нами установлена табличка с именами погибших летчиков. Также из Казани были доставлены на территорию Историко-этнографического комплекса «Тоня Тетрина» три плиты с именами 39 летчиков, погибших на Терской земле. 22 июня 2022 года состоялось открытие мемориала.

В конце мая 2022 года мы нашли место падения самолета у Мельничного ручья, но рассказ об этом в следующих главах.

А в марте 2024 года была организована еще одна экспедиция на место обнаружения самолета Пе-3 у Бабозера. Основная специфика зимних экспедиций: по снегу гораздо проще эвакуировать обломки для дальнейшей реставрации и восстановления. Сложность этой экспедиции заключалась в том, что в течение нескольких дней нам пришлось выпиливать из мерзлого торфа и отогревать мощной тепловой пушкой большой фрагмент хвостовой конструкции Ф-3 машины. В работе данной экспедиции принимали участие специалисты инициативной группы проекта, представители отрядов «Разведка» (г.Казань) и «Татнефть-Поиск» (г.Альметьевск) РОМО «Объединение «Отечество» РТ, специалисты ВИПЦ и акваланги-сты мурманского дайвинг-клуба. Поисковые работы на этом месте еще будут продолжены. В планах завершить обследование территории вокруг места катастрофы. Также мы не исключаем, что можно найти и останки членов экипажа, несмотря на официальную версию, что тела летчиков были найдены и захоронены.

Два самолета Пе-2. Жиздринский район Калужской области

Основанием для включения в проект «Крылья Татарстана» «пешек», о которых пойдет речь в этой главе, стала наша совместная архивно-исследовательская работа по установлению обстоятельств гибели и имен членов экипажей самолетов. Мы приняли участие в открытии памятного знака на месте гибели одного бомбардировщика Пе-2, а также провели полевые поисковые работы на другом самолете.

Но начнем по порядку. С 14 по 17 июля 2021 года на территории Жиздринского района Калужской области состоялся семинар-практикум «Небо Родины» для специалистов авиационного поиска. Такие семинары стали проводиться под эгидой Поискового движения России с 2016 года.

Сам проект «Небо Родины» объединяет информационные, методические и организационные ресурсы участников Поискового движения России, занимающихся поиском пропавших самолетов. В рамках проекта ежегодно проводятся межрегиональные семинары-практикумы, на которых историки авиации, поисковики и ученые обсуждают практику поисковой работы и делятся опытом установления экипажей погибших самолетов.

В работе данного семинара принимали участие представители поисковых формирований Калужской, Томской, Тверской, Рязанской, Воронежской, Мурманской, Московской областей, города Москвы и Республики Татарстан. От нашей республики на семинар поехали Илья Прокофьев, Рузаль Хабибуллин, Ирина Ионенкова и Владимир Чуприн.





Памятная стела с табличкой на месте гибели экипажа 38-го БАП.





Участники семинара-практикума «Небо Родины».

На этот раз инициатором мероприятия выступил Марат Санаев, руководитель отряда «Память» при клубе «Десантник» (п. Стрежевой Томской области). Отряд несколько лет проводит поисковые работы на территориях Думиничского, Ульяновского и Жиздринского районов. За эти годы здесь обнаружены и обследованы места падений 90 советских самолетов, погибших в годы Великой Отечественной войны.

Открытие семинара прошло в Доме культуры города Жиздра. Перед участниками выступили глава администрации МР «Жиздринский район» Александр Евгеньевич Барыбин и заместитель главы Андрей Александрович Азаров – активный участник поискового движения. После приветственных слов возложили цветы к стеле «Город воинской доблести» .

В первый день работы состоялось открытие памятного знака на месте гибели самолета Пе-2 из состава 38-го БАП 204-й БАД 1-й ВА, который был обнаружен отрядом «Память» в 2019 году. Самолет не вернулся с боевого задания 23 февраля 1943 года при нанесении бомбоштурмового удара по станции Зикеево, в 10 км восточнее Жиздры. В составе экипажа: летчик Иван Иванович Нескоромный, штурман Дмитрий Зотович Кондрашов и воздушный стрелок-радист Николай Семенович Новиков. Памятный знак сделан руками бойцов отряда «Память». На церемонии присутствовали приехавшие из Владивостока родственники Ивана Нескоромного. Со словами благодарности выступила дочь летчика Любовь Ивановна Бакулева.

После этого трогательного события участники семинара выехали на место падения другой «пешки», обнаруженной в 2020 году отрядом «Память» в районе станции Зикеево. Были найдены номера моторов, по которым специалистами проекта «Небо Родины» установлены обстоятельства гибели и данные экипажа самолета: командир звена капитан Василий Иванович Зубков, штурман звена капитан Иван Андреевич Русаков и воздушный стрелок-радист старший сержант Василий Яковлевич Шалашов. Пе-2 из состава 10-го ОРАП 1-й ВА значился пропавшим без вести 3 июня 1943 года.

В этот раз стояла задача найти в отвалах большой авиационной воронки останки экипажа, так как место падения самолета девять лет назад подверглось раскопкам мародеров. Сейчас в работе принимали участие вместе с поисковиками родственники одного из членов экипажа. В лес под Зикеево приехали из Барятинского района внучатые племянники воздушного стрелка-радиста Василия Шалашова. В результате работ участникам семинара удалось найти фрагментированные останки экипажа, обрывки парашютной системы, боец п/о «Память» Дмитрий Евдокименко нашел орден Красного Знамени, которым был награжден штурман Иван Русаков. Эти сведения удалось подтвердить прямо на раскопе благодаря оперативной работе специалистов Всероссийского информационно-поискового центра из Казани.

Второй рабочий день семинара также был наполнен событиями и новыми находками. Разделившись на две группы, участники семинара смогли поработать на двух разных местах катастроф. Одна группа смогла локализовать на большом пахотном поле точное место падения самолета Ла-5 (дальнейшие работы проводились п/о «Память»). Вторая группа работала на месте падения советского бомбардировщика Ил-4, которое было установлено буквально накануне семинара-практикума, и большой удачей стало обнаружение останков как минимум двух членов экипажа с их личными вещами и парашютными системами. На одном из фрагментов мотора удалось определить заводской номер, по которому удалось установить судьбу самолета и экипажа.

Помимо полевых поисковых работ были организованы лекции специалистов Всероссийского информационно-поискового центра об алгоритме работы на местах падений советских самолетов, сбору и обобщению косвенных сведений о гибели машин, о работе с архивными документами, классификации номеров самолетов и моторов ВВС Красной Армии и ВВС ВМФ. Отдельная лекция проведена по занесению, обобщению и анализу информации в базу данных ВИПЦ.

Напомним, что организаторами семинара-практикума «Небо Родины» выступили Общероссийское общественное движение по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России»; администрация МР «Жиздринский район» Калужской области, Жиздринское районное собрание МР «Жиздринский район» Калужской области, Всероссийский информационно-поисковый центр, поисковый отряд «Память» при клубе «Десантник» из г. Стрежевого Томской области.

А сейчас настал черед рассказать подробнее об экипаже первого самолета и перипетиях полевого и архивного поиска по его установлению.

Место падения Пе-2 из состава 38-го БАП было обнаружено поисковиками в апреле 2019 года. Тогда отряд «Память» недалеко от бывшей деревни Астахи, в 13 км северо-восточнее ст. Зикеево Жиздринского района вышел на этот самолет. Место падения показал местный житель. Вот как описывал эти события Марат Санаев: *«В прошлые выходные снова поработали на месте падения бомбардировщика. Процесс поиска не прост, так как эпицентр падения находится прямо на старой дороге, которая активно использовалась все годы во время войны и нашими и немцами. И послевоенные годы соединяла два района между собой. Сегодня движение реже, но в основном это лесовозы, дорога разбита в хлам и заболочена…».*



Поисковики на открытии памятного знака на месте гибели экипажа 38-го БАП.



Санаев Марат Тешабаевич.

На месте падения «пешки» поисковики обнаружили лишь незначительные обломки, а также два номера: на шильде выбито 32-18, на дюрале – 11-32. В процессе подготовки к следующей экспедиции из расспросов старожилов удалось выяснить интересные подробности. Слово Марату Санаеву.

«В процессе работ на месте падения этого бомбера, удалось узнать массу интересного, что могло бы пролить свет на судьбу этого самолета и экипажа. Удалось найти местного егеря, который был свидетелем одного момента. С его рассказа, дело было в начале 90-х годов. В один из летних дней на место падения самолета приехал КРАЗ с кран-балкой, и несколько рабочих под руководством начальника загрузили все крупные фрагменты самолета в машину. Крупных фрагментов и деталей было много, в том числе двигатели. Со слов егеря, фрагменты бомбардировщика увозились в Москву, в музей НИИ.

Хорошо, что егерь запомнил фамилию руководившего работами начальника. Им оказался летчик-испытатель, будущий Герой России, заслуженный летчик РФ Есоян Рубен Татевосович, человек известный в авиационных кругах, на сегодня – заместитель генерального директора – начальник летно-испытательного центра Федерального государственного унитарного предприятия «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации» (г. Москва). Моему коллеге из г. Жиздра, удалось недавно дозвониться до самого Есояна Р.Т. В короткой беседе выяснилось, что точно такое событие более четверти века назад имело место быть. Но за давностью лет, он не смог сказать, как сложилась судьба этих фрагментов самолета. Возможно, еще что-то и вспомнит в будущем.



Но несмотря на это на месте падения удалось накопать около пяти мешков алюминия, в основном бесформенные кусочки обшивки, и немного от узлов мотора. Главные находки – это два пулемета с борта: УБ и ШКАС, на обоих видны сохранившиеся номера (УБ № РС 385, ШКАС № ЖИ 847)».

Упомянутый Маратом Санаевым коллега, которому удалось дозвониться до Р.Т. Есояна, это один из руководителей Жиздринского движения «Огонь Победы» Андрей Азаров. Мы писали, что Андрей Александрович – заместитель главы муниципального района «Жиздринский район». Но он не только чиновник, но и активный участник поискового движения. Возглавляемое им движение «Огонь Победы» ведет большую работу по благоустройству воинских захоронений на территории района, военно-исторические исследования и поисковую работу. Благодаря личной работе Андрея Азарова в Центральном архиве Минобороны удается воссоздать историческую картину боев на жиздринской земле, что очень помогает поисковикам в работе по установлению судеб погибших и пропавших без вести воинов Красной Армии.

Самой плодотворной экспедицией отряда «Память» на месте падения бомбардировщика стала работа в ноябре 2019 года: *«Сегодня, промывая фрагменты, поднятые в ходе работ на месте падения, был обнаружен кусок поршня с номерами. Четко виден набитый номер: 212-22…»* – писал Марат Санаев. Именно такой номер был на моторе, установленном на самолете Пе-2 № 12/17 из состава 38-го бомбардировочного авиаполка (второй мотор М-105 № 14-997). Данный самолет значился не вернувшимся с боевого задания 23 февраля 1943 года при нанесении бомбоштурмового удара по станции Зикеево. В соответствии с приказом командира 38-го БАП от 31 января 1943 года за этим самолетом был закреплен экипаж в составе летчика старшины Ивана Нескоромного, штурмана старшего сержанта Дмитрия Кондрашова и воздушного стрелка-радиста старшины Николая Новикова.



Номер мотора и номер самолета-донора.

В политдонесении 204-й БАД от 26 февраля 1943 года говорилось: *«23 февраля дивизия имела задачу бомбардировочными полетами уничтожение штабов и узлов связи в пунктах Жиздра, Зикеево и также уничтожение танков и живой силы противника в районе Ясенок и ведение разведки.*

Выполняя второй полет, 2 группы самолетов, одна из них 261-го БАП в составе 6 экипажей, и вторая во главе с командиром эскадрильи 38-го БАП капитаном Михайловым в количестве 8 экипажей не возвратились с задания. Судьба экипажей до настоящего времени не известна…».

Но последней точкой в истории установления судеб и имен погибшего экипажа стали материалы комиссии по поиску погибших самолетов, возглавляемой генерал-майором авиации Васильевым от 22 декабря 1960 года. Данная комиссия работала с целью обнаружения места гибели летчика-истребителя 18 гв. ИАП старшего лейтенанта Леонида Никитовича Хрущева – сына Н.С. Хрущева (в те годы руководителя СССР).

«Место падения самолета: 2 км северо-восточнее Щигры.

Кто был очевидцем или обнаружил самолет, где проживает: граждане деревни Гранки Мазьянов Иван Игнатьевич и Никульцев Прокоп Степанович.

Что известно об обнаруженном самолете: в 1942 году с горящего самолета выбросился один член экипажа с парашютом. В следствие неудачного приземления (зацепился за дерево) упал, был подобран немцами и направлен в больницу в д. Щигры, где отказался от лечения. На вопрос немцев: «Коммунист?», летчик ответил, что он «Ярый Коммунист». На другой день он скончался и был похоронен на кладбище дер. Щигры. Фамилия летчика: Новиков Николай Семенович, уроженец Смоленской области Шумячского района…».

Место обнаружения этого самолета было хорошо сопоставимо с местом, где поисковики нашли обломки самолета и номер мотора. Тем самым удалось установить, что воздушный стрелок-радист Николай Новиков выпрыгнул с парашютом и скончался от ран в немецком лазарете. При опросе жителей выяснилось, что в 60-е годы останки Николая Новикова были эксгумированы из могилы на сельском кладбище, перевезены и захоронены на его малой родине в городе Серпухове Московской области. На этом настояла приезжавшая в деревню Щигры его дочь.

● Воздушный стрелок-радист старшина НОВИКОВ Николай Семенович. Родился в 1919 году в городе Серпухов, а до войны жил и призывался из Шумячского района Смоленской области. В годы войны в Серпухове на улице Юных пролетариев жила его сестра Нина Семеновна Зверева. В Красную Армию Н.С. Новиков был призван в 1939 году. В каком авиаполку Н.С. Новиков встретил начало Великой Отечественной пока узнать не удалось, в документах лишь данные, что на фронте он с 27 июня 1941 года. До октября 1941 года участвовал в 30 боевых вылетах, в последнем получил тяжелое ранение. В наградном материале указывалось: *«На 30-м полете, несмотря на тяжелое ранение и горящий самолет, продолжал отражать атаки истребителей противника, чем дал возможность дотянуть до своей территории, посадить самолет и спасти жизнь экипажа. В этом бою им был сбит истребитель противника, за что получил вознаграждение…».*

После госпиталя Н.С. Новиков попал в состав 38-го бомбардировочного авиаполка, который в это время проходил переформирование. Здесь подал документы для вступления в партию, став кандидатом в члены ВКП(б). С июня 1942-го вместе с полком принял участие в боевых действиях на Западном фронте. 1 февраля 1943 года (за несколько недель до гибели) командованием полка Николай Новиков был представлен к награждению орденом Красной Звезды. К сожалению, об этом Николай так и не узнал – приказ по 204-й БАД о его награждении был подписан 28 февраля 1943 года: *«За 51 успешный боевой вылет, за сбитый один самолет им лично, за четыре сбитых самолета в групповом бою, за эффективную помощь наземным войскам на Ржевском и Сычевском направлениях, за мужество при отражении атак истребителей, будучи тяжело раненным, чем дал возможность дотянуть самолет до своей территории, посадить его и спасти экипаж. Достоин правительственной награды ордена Красной Звезды».*

● Штурман старший сержант КОНДРАШОВ Дмитрий Зотович. Родился 15 октября 1915 года в деревне Алексино Балашовского уезда Саратовской губернии (в годы войны – Аркадакский район Саратовской обл.). Окончил девять классов средней школы и три курса рабфака. В 30-е годы семья переехала в город Горький (сейчас Нижний Новгород), где отец Зот Васильевич и мать Аграфена Селиверстовна жили по адресу: Кагановический район, п. Феликса-Кона, д.21, кв.4. Работал помощником политического руководителя школы при ФЗУ.



В ноябре 1936 года Горьковским ГВК был мобилизован в Красную Армию, где проходил службу красноармейцем, а затем заместителем политрука в в/ч 5592 Московского военного округа. С января 1939 по февраль 1940 года находился в долгосрочном отпуске, но продолжал числиться в штате войсковой части. С 15 марта 1940-го – курсант 2-го Чкаловского военного авиационного училища летчиков-наблюдателей. 11 июня 1941 года выпущен из училища с присвоением воинского звания старшего сержанта и назначен на должность стрелка-бом-

бардира в состав 150-го БАП (Забайкальский ВО). С 8 ноября 1941 года в составе 23-го запасного авиаполка. Полк дислоцировался рядом со станцией Белая (Иркутская область), где в это же время проходил переформирование и обучение на самолетах Пе-2 прибывший с фронта 38-й БАП. Вместе с полком Д.З. Кондрашов весной 1942 года убыл на фронт.

- Летчик старшина НЕСКОРОМНЫЙ Иван Иванович. Родился в 1922 году в с.Курячовка Старобельского уезда Харьковской губернии (в годы войны – Марковский район Ворошиловградской области Украинской ССР). Окончил семь классов средней школы. Родной дядя, Степан Тихонович Бондарь, жил по адресу: УССР, Ворошиловградская обл., г.Беловодск, 2-й Беловодский с/с, улица Дворникова.



В 1940 году Иван Нескоромный призван в Красную Армию Чистяковским РВК Сталинской области УССР (сейчас Донецкая). Поступил курсантом в Тамбовскую военную авиационную школу, которую закончил по ускоренной программе и 9 августа 1941 года выпущен в звании старшего сержанта. Направлен в распоряжение начальника Липецких курсов усовершенствования командного состава. С 4 сентября 1941 года назначен на должность пилота Липецкого учебного центра ВВС Красной армии, где проходил службу летчиком-инструктором. С июля 1942-го на должности пилота в составе 38-го БАП, вместе с которым убывает на Западный фронт. 19 сентября 1942 года присвоено воинское звание старшины.

Как мы говорили выше, на церемонии открытия памятного знака на месте гибели самолета присутствовали родные Ивана Ивановича Нескоромного. Их удалось разыскать Андрею Александровичу Азарову. Сейчас они проживают в городе Владивостоке и, несмотря на такое дальнее расстояние, приехали всей семьей в Калужскую область. На этом памятном мероприятии присутствовали дочь Ивана Ивановича – Любовь Ивановна Бакулева, внучка Лариса Викторовна Трофимова и шесть правнуков.

Очень трогательно и волнующее Любовь Ивановна рассказывала собравшимся историю семьи. В ее словах были ярко выражены чувства глубокой любви к отцу, пронесенной через все годы. Они любили и ждали… Рано или поздно, но наступит момент, когда родной вернется… Любовь и уважение к отцу мать передала и дочери, а ведь Любовь Ивановна никогда его не видела. Она родилась в Казани 7 сентября 1943 года. Да, именно в Казани ее родители познакомились, когда Иван Нескоромный вместе с сослуживцами получали здесь новые самолеты Пе-2. Позже, когда Иван был в коротком отпуске, 6 января



Прокофьев И.Г. с родными летчика Нескоромного И.И.

1943 года они сыграли свадьбу, здесь же родилась девочка Люба. Внуки Ивана Ивановича тоже родились в Казани и долго проживали на улице Островского, до переезда во Владивосток.

«Отца никогда не видела. Долгое время семья вообще не знала о его судьбе. Ради открытия монумента с дочерью и внуками прилетели из Владивостока, – рассказывала Любовь Ивановна корреспондентам телекомпании РенТВ. – Даже мыслей не было, что через 78 лет я найду своего отца в этом лесу».

И пусть не удалось пока найти поисковикам останки летчика и штурмана самолета, но для их родных памятный знак, в основании которого заложены фрагменты погибшего Пе-2, установленный спустя 78 лет в присутствии местных жителей, поисковиков, родственников, стал мемориалом Памяти и Скорби по дорогим им людям…

* * *

А мы давайте перенесемся на место падения другого самолета Пе-2, на котором провели полевые поисковые работы участники семинара-практикума «Небо Родины».

Это место было установлено в 4,5 км северо-западнее станции Зикеево поисковиками отряда «Память» осенью 2020 года. О нем тоже поведали местные жители. Но оказалось, что воронку на месте катастрофы лет девять назад уже копали сборщики металлолома, причем тракторами. На месте поисковики увидели, что все большие обломки выкопаны и вывезены в Жиздру. Слава Богу, Марату Санаеву удалось встретиться с этими «товарищами» и в груде еще не сданного металла на обломках найти номер одного из моторов. Сгоревшие и раздробленные останки, фрагменты парашютной системы и другие личные вещи – что осталось от экипажа самолета – были разбросаны по отвалам большой воронки. Кроме этого, было установлено, что предыдущими копателями были изъяты с места падения самолета две офицерские пряжки со звездами (старший комсостав) от ремней и фрагменты парашютной системы.

Мы говорили, что Марат Санаев смог найти номер одного из моторов – 31-384. А московский историк военной авиации Борис Владимирович Давыдов нашел информацию, что данный мотор был установлен на самолет Пе-2 № 1/173, выпущенный на заводе № 22 в городе Казани 12 апреля 1943 года (второй мотор М-105 № 31-311). Приказом по 10-му ОРАП 1-й ВА от 1 мая 1943 года этот самолет был зачислен в состав полка. А в списках потерь материальной части полка этот Пе-2 значится как не вернувшийся с боевого задания 3 июня 1943 года. В экипаж погибшего самолета входили:

– командир звена капитан Зубков Василий Иванович, 1914 г.р. Уроженец: Тамбовская обл., Башмаковский район, с. Михайловка. Жена Мария Ивановна. Кадровый;

– штурман звена капитан Русаков Иван Андреевич, 1913 г.р. Уроженец: Рязанская обл., Рыбновский район, с. Константиново. Жена Анна Степановна. Кадровый;

– воздушный стрелок-радист старший сержант Шалашов Василий Яковлевич, 1921 г.р. Уроженец: Смоленская обл., Барятинский район, д. Васильево. Отец Яков Петрович. Мобилизован Ногинским РВК Московской обл.

Сейчас же, в июле 2021 года, когда участники семинара добрались до большой воронки в лесу, перед ними стояла задача внимательно перебрать отвалы по краям воронки и по возможности собрать останки летчиков.

К слову сказать, с погодой нам повезло. Если в предыдущие дни в Жиздринском районе, как и на всей центральной части России, установилась невыносимо жаркая погода, до +33 градусов, то в этот день, 15 июля, погода поменялась, и температура опустилась до комфортных +25, периодически накрапывал мелкий дождь, который совсем не мешал работе, а немного освежал лесную чащу. Комаров и слепней, конечно, было достаточно, но мы рядом разожгли большой костер, и дым от сырых веток немного отпугивал кровососущих. Нас было человек 30 и для удобства мы разделились на небольшие группы. Одни стали перекапывать и просеивать через сито землю с отвала, другие ведрами выкачивали из воронки воду и проверяли дно раскопа. Через некоторое время на расстеленном эксгумационном баннере стали появляться первые находки: пряжки от парашютной системы, фрагменты шлемофона…



Номер мотора.







Дмитрий Евдокименко и найденный им орден Красной Звезды.

И вдруг боец п/о «Память» Дмитрий Евдокименко говорит: «Я кажется звезду нашел». Мы оглянулись в его сторону, подумав, что он нашел звездочку с головного убора, но увидели в его руках звезду побольше и сообразили, что это орден. Вот это была удача! Орден хорошо сохранился, лишь эмаль на лучах звезды померкла и частично отслоилась. Открутив закрутку, на внутренней поверхности ордена мы увидели номер – 21475.

Оперативно связавшись с представителями Центрального архива Минобороны РФ, через 15 минут мы уже знали, что Красной Звездой был награжден штурман И.А. Русаков. Этот орден был вручен ему в декабре 1941 года, когда он в звании младшего лейтенанта воевал в составе 606-го легкобомбардировочного авиаполка 77-й САД ВВС Западного фронта.

● Штурман звена РУСАКОВ Иван Андреевич. Родился 9 января 1913 года в с. Константиново Рязанского уезда Рязанской губернии (в годы войны – Рыбновский район Рязанской обл.). В 1929 году окончил школу-семилетку. До призыва в Красную армию работал колхозным бригадиром. В армии с 5 ноября 1935 года. В 1936 году окончил школу младших авиационных специалистов по курсу электромехаников (г. Смоленск). С мая 1938 года электромеханик в/ч 1365 (г. Гомель). С ноября 1937 года электромеханик сверхсрочной службы в составе 14-го штурмового авиаполка (ст. Зябровка, Гомельская обл.).



В 1938 году сдал экзамены и экстерном закончил 3-ю военную школу летчиков-наблюдателей и с декабря 1938 года на должности стрелка-бомбардира 14-го ШАП. 3 июля 1939 года ему присвоено офицерское звание младшего лейтенанта, он назначен на должность младшего летчика-наблюдателя (14-й ШАП). С февраля 1940 года в составе 38-й АЭ (ст. Дретунь), затем в составе 21-й корпусной авиаэскадрильи, где и встретил начало Великой Отечественной войны.

21-я КАЭ действовала в составе ВВС Западного фронта и была подчинена командованию 77-й смешанной авиадивизии. В связи с большими потерями личного состава и материальной части в октябре 1941 года эскадрилья была переформирована, в это время младший лейтенант Русаков переведен в состав только что сформированного и прибывшего на фронт 606-го легкобомбардировочного авиаполка. Полк был сформирован на базе Ярославской школы стрелков-бомбардиров и вошел в состав 77-й САД ВВС Западного фронта. Был оснащен самолетами Р-5 и стал действовать на Юхновском направлении. Именно за эти бои Иван Русаков 5 декабря 1941 года был награжден орденом Красной Звезды (найденным поисковиками), а 6 декабря 1941 года приказом командующего Западным фронтом ему присваивают очередное воинское звание лейтенанта. В это время полк проходит переформирование и личный состав осваивает новые самолеты Ил-2. Но имеющего большой опыт Ивана Русакова переводят на должность штурмана звена в состав 38-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи, которая в январе 1942 года была обращена на формирование 3-го отдельного разведывательного авиаполка ВВС ЗФ. После больших потерь, которые полк понес при выполнении боевых заданий командования, в мае 1942 года полк снова переформировывается в эскадрилью, которая получает наименование – 1-я отдельная дальняя разведывательная авиаэскадрилья. Но в течение месяца она вновь обращена на формирование нового 10-го отдельного разведывательного авиаполка. На вооружении полка находятся самолеты Пе-2 и Пе-3. Немного позже полк имел в своем составе две эскадрильи дальней разведки на самолетах Пе-2 и одну ближней разведки на Ил-2 и ночную аэ на У-2.

Именно в это время, 6 июня 1942-го, приказом командующего войсками Западного фронта летчику-наблюдателю 10-го ОРАП И.А. Русакову присваивают звание старшего лейтенанта. На должность штурмана звена он назначен 8 января 1943 года, а приказом по войскам Западного фронта от 16 января 1943 года награжден орденом Красного Знамени.

В наградных документах говорится: *«В конце июля и начале августа 1942 года вел систематическую разведку войск противника и фотографировал передний край обороны в районах Карманово, Зубцов, Погорелое Городище, Ржев, Сычевка, а также переправы через реки Гжать, Вазуза, что способствовало продвижению наших войск. В сентябре и октябре месяцах вел разведку в глубоком тылу в районе Орел, Смоленск…».*



Воронка от падения самолета.

2 февраля 1943 года присвоено очередное воинское звание капитана.

Извещение о пропаже без вести было отправлено жене, Русаковой Анне Степановне, которая проживала в Рязанской области.

- Летчик ЗУБКОВ Василий Иванович. Родился 20 марта 1913 года в селе Михайловка Чембарского уезда Пензенской губернии (в годы войны – Башмаковский район Пензенской обл.). Там же проживала мать Мария Степановна. Там же окончил семь групп школы. Работал в колхозе.



В Красную Армию был призван в августе 1933 года. Поступил курсантом 14-й военной школы летчиков (г. Энгельс), которую окончил в ноябре 1936-го с присвоением воинского звания лейтенанта. Назначен на должность младшего летчика в состав 1-го отдельного кавалерийского авиаотряда. В мае 1938 года переведен на должность младшего летчика в состав 5-й АЭ 3-го легко-штурмового авиаполка (г. Киев, Киевский ВО).



Просеивание земли с отвала воронки.

Затем – старший летчик 6 АЭ 3-го ЛШАП (приказ от 13.12.1938 г.).

17 февраля 1939 года Зубкову присвоено воинское звание старшего лейтенанта. С 2 июня 1940 года – инструктор-летчик Михайловской авиашколы пилотов (Киевский Особый ВО). С 4 марта 1941 года – на должности инструктора-пилота в составе Ворошиловградской военной авиашколы. 22 января 1942 года он направлен в распоряжение начальника штаба 10-й общевойсковой армии (3-го формирования) Приволжского военного округа, которая в это время завершала формирование в городе Кузнецке Пензенской области. С 5 августа 1942-го – на должности командира звена в составе 3-го отдельного учебно-тренировочного авиаполка 1-й ВА Западного фронта. Затем инструктор по технике пилотирования курсов командиров звеньев и штурманов 1-й учебно-тренировочной авиабригады. 15 апреля 1943 года назначен на должность командира звена в состав 10-го ОРАП 1-й ВА и 24 апреля 1943 года присвоено воинское звание капитана.

Извещение о пропаже без вести было отправлено жене Зубковой Марии Ивановне в село Михайловка Пензенской области.

Мы упоминали, что на месте падения самолета вместе с поисковиками были родные воздушного стрелка-радиста Василия Шалашова. Их удалось найти в Интернете.

На сайте Первого канала были размещены фото и информация о Василии Яковлевиче: *«Об участнике войны рассказывает Цибикова Оксана Вячеславовна: Старший сержант Шалашов Василий Яковлевич, 1921 г. р., уроженец Смоленской области, призван в городе Ногинске в 1940 году. 3 июня 1943 года пропал без вести. Служил писарем при штабе. Были боевые вылеты в качестве стрелка-радиста с авиабазы в Монино. В начале мая 1943 года навестил родных и сказал, что в плен немцам не сдастся: «В пистолете последняя пуля будет для меня». 3 июня 1943 года был вылет. С тех пор считается без вести пропавшим».*



Участники экспедиции.

● Воздушный стрелок-радист старший сержант ШАЛАШОВ Василий Яковлевич родился в 1921 году в селе Васильево Барятинского района Смоленской (в настоящее время – Калужской обл.). В 1939 году призван в Красную армию Ногинским РВК Московской области.



Когда родные узнали, что поисковики нашли место падения самолета Пе-2 и собираются проводить экспедицию по обнаружению останков погибших, они изъявили желание приехать и присутствовать при этом. Тем более расстояние от Барятино до Жиздры не более 100 километров. При проведении раскопок поисковики услышали много интересного о жизни Василия Шалашова от его внучатой племянницы Марии Геннадьевны Шоркиной, которая вместе со всеми руками перебирала землю в отвале воронки.

Когда нашли орден Красной Звезды штурмана Русакова, появилась надежда обнаружить и медаль «За отвагу», которой был награжден 18 мая 1943 года Василий Шалашов. В наградных материалах говорилось: *«…тов. Шалашов участник борьбы с немецкими оккупантами с 6 июня 1942 года. Летает на боевые задания по разведке районов противника в должности воздушного стрелка-радиста в составе экипажа: летчика старшего лейтенанта Зубкова В.И. и штурмана капитана Русакова И.А., ведя совместно с ними непрерывную разведку районов: Ржев, Сычевка, Белый, Вязьма, Гжатск, Орел, Брянск, Рославль, Жиздра произвел 30 боевых вылетов на разведку, из них 22 имеют успешное выполнение, что подтверждается разведдонесениями и фотодокументами, согласно приказа НКО № 0299, хранящимися в штабе полка.*

Тов. Шалашов как воздушный стрелок в совершенстве владеет вооружением и радиоаппаратурой самолета разведчика. Огнем своих пулеметов неоднократно бесстрашно отражал атаки истребителей противника, помогая этим экипажу выполнять боевые задания. В воздухе работает спокойно. Параллельно следя зорко за воздухом передает все данные разведки о противнике по радио. За отличную работу с воздуха по радио и передачу ценных разведдонесений имеет от командования ряд поощрений».

В сентябре 2021 года поисковики отряда «Память» под руководством Марата Санаева продолжили работу на месте падения этого самолета-разведчика, где в отвалах воронки собрали все до единой косточки – останки погибшего экипажа.

18 августа 2023 года останки летчиков были торжественно захоронены в п. Улемль Жиздринского района Калужской области.

Самолет Пе-2, Лютицкое болото, Демянский район Новгородской области

В начале ноября 2021 года на мою электронную почту пришло письмо от старого знакомого – Александра Борисова из Москвы. Еще 2009–2012 годы, когда я работал в Управлении Министерства обороны РФ по увековечению памяти погибших при защите Отечества, мы с Александром занимались установлением имен и судеб экипажа самолета Пе-2 из состава 514-го БАП. Так вот, он писал, что увидел в Интернете информацию о нашем проекте «Крылья Татарстана» и был приятно удивлен. Оказалось, у него в гараже хранятся фрагменты «пешки», которую они с группой единомышленников поднимали в районе Лютицкого болота. Авиационный мотор, который достали с болота, был передан в музей Великой Отечественной войны на Поклонной горе, а капоты и большое количество мелких деталей (приборы, навесные агрегаты с мотора, крепления и другое) в музей не взяли, и они лежат у Борисова. И он готов отправить их в Казань, если нам это интересно.

Конечно же, такие фрагменты нас заинтересовали. Мы связались с ним по телефону и обговорили транспортную логистику доставки. А перед самым Новым годом, 28 декабря 2021-го, долгожданная посылка пришла в Казань. Сейчас фрагменты этой «пешки» используются в реставрации самолета. А имена членов экипажа вписаны в историю проекта и станут известны нашим потомкам…

История началась в 2005 году. Узнать подробности поиска и подъема бомбардировщика мы можем из рассказов и очерков участников экспедиций тех лет, размещенных в журнале «Полный привод 4Х4» и на других информационных ресурсах. Их авторы – Александр Борисов и Андрей Фаробин.

Ниже мы приведем выдержки из архивных документов, расскажем о судьбах членов экипажа этого самолета. Как оказалось, этот Пе-2 сбивали два раза: в первый раз эвакуировали с места вынужденной посадки, восстановили и он продолжил вылетать на боевые задания, до своего последнего трагического вылета. Болото долгие годы хранило его тайну…

«КАК МЫ НАШЛИ САМОЛЕТ В ЛЮТИЦКОМ БОЛОТЕ

2012 год только начался, а наша история поиска самолета надеемся заканчивается. Поначалу неконкретный, общий интерес к рассказу жительницы деревни Плав Александры Петровны Вихровой про упавший самолет переродился в серьезную поисковую работу. Хотя никто из нас до той поры поиском никогда не занимался. По этой причине нам не с чем сравнивать и трудно сказать насколько характерной или особенной стала эта поисковая экспедиция, затянувшаяся на годы. Для нас она была первой и потому особенной. А началось все в июне 2005 года…

2005 год.

В 2005 году на форуме сайта УАЗбука.ру возникла идея устроить внедорожную экспедицию, посвященную памяти легендарного советского летчика Алексея Петровича Маресьева.

Сказано – сделано. В конце июня того же года 20 экипажей из разных городов нашей страны побывали в Валдайском районе Новгородской области, где жители деревни Плав нашли легендарного летчика и затем выхаживали его (статья об этом путешествии была опубликована в журнале «Полный привод 4х4» №10/2005).

Тогда же нам довелось побывать в доме семьи Вихровых, в том самом, где лежал раненый летчик. Мы застали в живых Александру Петровну Вихрову. Она была последним человеком, кто был непосредственным свидетелем тех событий. Мы долго расспрашивали ее о Маресьеве, о том, как все это было на самом деле, а затем разговор переключился на тему Великой Отечественной войны в этих местах.

Александра Петровна, несмотря на преклонный возраст, обладала прекрасной памятью и в числе прочего рассказала нам о том, как в первую зиму войны в лесное болото, что находится в 5-6 километрах от деревни Плав, упал наш самолет. Экипаж самолета состоял из трех человек. Все они погибли.

Буквально часа через три после падения этого самолета, в Плав приехали военные на машине и хотели проехать к месту падения на боло-





Памятный знак «Маресьевский камень».

то, но не смогли. Тогда они взяли в деревне сани с лошадью и на них уже добрались до места. Далее по воспоминаниям А.П. Вихровой военные что-то сняли с упавшего самолета и уехали, а тела летчиков велели похоронить плавским мужикам, что те и сделали. Связали волокуши, чтобы доставить тела летчиков до берега, а для связки волокуш использовали «какую-то веревку от самолета». Тогда мы не обратили внимания на эту подробность, хотя все в этой истории позже подтвердилось, даже «веревка от самолета».

В тот же день мы познакомились с еще одной жительницей деревни Плав – Тамарой Александровной Степановой. Во многом благодаря ей история поисков состоялась. Но об этом позже. Нужно лишь добавить, что впоследствии очень помогли диктофонные записи разговора с А.П. Вихровой. Многое быстро забывается, особенно детали. А они важны.

2006 год.

После «Маресьевской» экспедиции тема Великой Отечественной войны настолько нас зацепила, что мы решили продолжить подобные поездки. Летом 2006 года состоялась внедорожная экспедиция «Линия фронта». Проходила она в той же Новгородской области, в районах городов Старая Русса и Демянск (см. «Полный привод 4х4» №5/2007).

В то лето мы вновь заехали в д. Плав, пообщались с уже знакомыми нам жителями. И разговор вдруг зашел о том, где именно местные мужики похоронили экипаж упавшего самолета. Александра Петровна Вихрова и Тамара Александровна Степанова дали ориентир на берегу лесного болота – остатки сенника. Какого еще сенника? – спросили мы. Оказалось, что вплоть до 50-х годов жители деревни ходили на берега болота косить сено для личной скотины. Леса тогда еще там не было, были пустоши, то есть луга. А для заготовки сена там строили сенники. Вот рядом с одним из сенников экипаж самолета и похоронили.

Александра Петровна тогда еще посетовала: «Лежат они там одни-одинешеньки. Даже имен их не знаю. Можно ли имена узнать у вас в Москве?». Мы обещали попробовать.

Вернувшись домой, мы начали узнавать насколько реально узнать имена членов экипажа. Познакомились с опытными поисковиками, которые авторитетно заявили: возможно, но нужны номера агрегатов самолета. По ним в Центральном архиве Министерства обороны (ЦАМО) можно установить экипаж.

Значит нужно искать в болоте самолет!

Год закончился созданием нашего сайта «Линия фронта», на котором мы разместили отчеты о прошедших экспедициях. А главное, у нас заработал форум, где стали общаться только самые заинтересованные люди и где мы постарались суммировать всю имевшуюся у нас информацию.

Вот что у нас выходило:



Поисковики прокладывают дорогу к лагерю.

1. Самолет упал в первую зиму войны. Условно это период с ноября 1941 по апрель 1942 годов.

2. Экипаж самолета состоял из трех человек. Значит с большой долей вероятности можно утверждать – это бомбардировщик.

3. Сразу после падения самолета приезжали военные и что-то с самолета сняли. Видимо не слишком объемное и тяжелое. Поскольку справились быстро, а ездили они на болото в санях с одной лошадью в упряжке, то возможно наш самолет это пикирующий бомбардировщик Пе-2, который выполнял разведку немецких позиций и вел аэрофотосъемку. Пе-2 часто выполняли функцию разведчиков. В этом случае, наши военные могли приезжать для демонтажа с упавшего самолета камер, на которые велась съемка. Это предположение, но вполне логичное.

И все же строить предположения можно сколько угодно, но все это несерьезно. Надо ехать на болото.

2007 год.

Летом 2007 года малым составом мы поехали в Плав для уточнения некоторых подробностей и с целью разведать уровень бездорожья, которое нам предстоит преодолеть по пути к болоту.

В Плаве мы узнали, что Александра Петровна Вихрова умерла в январе. Одна из основных ниточек, связывавших наши дни с воспоминаниями о самолете, прервалась.

И здесь огромную помощь нам оказала Тамара Александровна Степанова. С весны она начала собирать информацию для нас у самых пожилых жителей соседних деревень. Сама Тамара Александровна была ребенком в то время, многого не видела, но помнила кое-какие подробности, весьма интересные.

Например, парашюты летчиков в голодные военные годы деревенские женщины забрали в деревню и сшили из парашютного шелка рубахи для деревенской ребятни и платьица для девочек. Про самолет она рассказала, что его еще долго было видно после войны. Болото затягивало машину медленно. На могилах летчиков уже в 50-е годы стали расти

три березки. К одной из березок Тамара Александровна прибила крестик. Но сенокос на береговых лугах закончился в те же 50-е годы. Так что ходить туда стали все реже, покосы стали зарастать лесом, а годов с 70-х там захватил дремучий лес. Так что никто кроме лесников за последние лет 30 к могилкам, наверное, не ходил.

В тот же приезд мы познакомились с Николаем Степановичем Журиным – плавским лесником. Он помнил место захоронения, но сразу сказал, что теперь могилки уже никак не читаются. Место он обещал показать. Мы разведали дорогу к болоту, убедились в необходимости самых подготовленных внедорожников для ее покорения и договорились с Тамарой Александровной и Николаем Степановичем, что приедем осенью, попробуем добраться до места.

В самом конце октября при поддержке Поискового объединения «Фронтовые дороги» и нескольких экипажей из внедорожного клуба «Nissan 4x4» мы вновь приехали в Плав. Основной задачей было найти место захоронения экипажа и понять примерное расположение самолета в болоте. Осень была дождливая и бездорожья хватило всем. Николай Степанович Журин поразил нас своим знанием леса. Мы-то лишь благодаря GPS-навигаторам понимали насколько далеко отъехали от деревни. А Николай Степанович без всякой навигации, по ему одному ведомым приметам четко говорил сколько осталось до места.

В ничем не примечательном с нашей точки зрения месте он сказал остановиться, лихо выпрыгнул из УАЗика и показал на заросли близ дорожки – здесь!

Березки тут действительно были, как и вспоминала Тамара Александровна, только уже не березки – березищи в два обхвата толщиной. Да и сколько их тут! Где конкретно могилы-то? Никакой рельеф земли не выдает ничего похожего. Николай Степанович указывал на полянку размером 10х10 метров – вот где-то здесь они лежат. А самолет вон в той стороне был, указал он рукой в сторону залива на болоте. Болото раньше озером было и до сих пор еще остались на нем водяные линзы. Но уже во время войны бывшее озеро у берегов почти полностью заболотилось и поросло ковром растительности. Потому вероятно и уходил самолет на глубину так медленно.

Николая Степановича на том же УАЗе отвезли домой и уговорили съездить с нами Тамару Александровну. Она указала на то же самое место: здесь где-то ищите ребята.

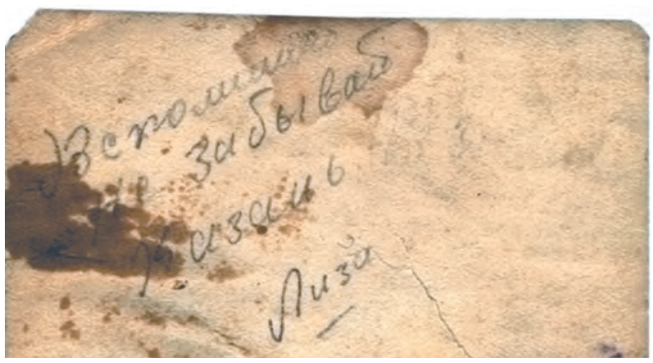
Упорного поиска, правда, не получилось. Как обычно бывает в больших коллективах, пусть и преследующих самые благие цели, начались разброд и шатания. Кто-то понесся на болото с затаенной надеждой углядеть какие-нибудь признаки самолета, кто-то начал искать могилы совсем не там, где нам показывали, под предлогом, мол, старики чего-то путают. Не может здесь быть могил, нет никаких внешних признаков. Так что никаких результатов вроде бы и не было. Впрочем, ничего просто так не бывает. Так или иначе, но мы теперь знали примерное место захоронения экипажа, а на следующий день…

На следующий день в Плав пришел автобус из Валдая. Ходит он, надо сказать, не часто, два раза в неделю. Водитель автобуса привез для Тамары Александровны посылку из Валдая. Оказывается, у одного из членов экипажа нашего самолета был с собой планшет. Военные, что приезжали к месту падения, почему-то его не взяли. В планшете были письма и фотография.

Бабушка Тамары Александровны все письма отправила, а фотография осталась у них в доме. Последние годы она хранилась в Валдае у родственников Тамары Александровны. Ничего нам не говоря, она попросила родственников передать фотографию с водителем автобуса. И отдала ее нам. Это стало первым материальным свидетельством, подтверждающим факт падения самолета!

На фотографии были запечатлены двое молодых людей. Человек в военной авиационной форме и девушка. На обороте надпись: «Вспоминай, не забывай. Лиза. Казань».





Фотография, найденная в планшете штурмана самолета в 1942-м.

Тамара Александровна отдала нам пожелтевшую от времени карточку с надеждой, что это поможет нам установить имена летчиков. И в конечном счете помогло! Хотя первая попытка поездки в ЦАМО результатов не принесла. Мы наивно полагали, что поиск по фотографии возможен. Ведь место падения, а значит и район боевых действий известны. Тип самолета тоже известен. Наверняка в этом районе воевало не так уж много бомбардировочных полков. Нужно посмотреть личные дела людей летавших здесь и не вернувшихся с боевого задания в первую зиму войны. Однако наш пыл в ЦАМО охладили: «по фотографиям не ищем и точка!».

2008 – 2010 годы.

В период с 2008 по 2010 год мы каждый год приезжали в Плав. Бывали там один-два раза в год. К тому моменту мы решили обходиться собственными силами в поиске, без раздувания количества народу. Больше толку будет. В зависимости от уровня осадков, то на внедорожниках, то пешком отправлялись к болоту искать место захоронения экипажа. Но ничего не находилось. С точки зрения поисков это был наверное самый тяжелый период в эмоциональном плане. Нас уже и в Плаве узнавали, да только многие отговаривали нас от тщетных поисков. Утверждали, что вся эта история вымысел стариков, не более. Соблазн думать именно так рос в нас постоянно.

Удерживало от прекращения попыток только личное знакомство с двумя замечательными людьми – Тамарой Александровной и Николаем Степановичем. Людьми, которым мы не могли не верить, потому что их искренность в помощи нам была очевидна. Мы уже почти породнились и называли их тетя Тамара и дядя Коля, а они в свою очередь помнили каждого из нас по именам. Время от времени мы стали заскакивать в Плав уже просто проведать их, без поисковых вылазок. Да и фотография у нас была как материальный факт, подтверждающий всю эту историю.

Начиная с 2008 года, мы потихоньку тоже начали ориентироваться в лесу без современных средств навигации. Во всяком случае, вблизи старой дороги. У нас даже сложилась собственная система топонимов. Это сродни урочищам, по которым ориентируются геодезисты и составители топографических карт. Мы, называя друг другу какое-то место в качестве ориентира, употребляли данное ему нами же название. Это работало. Так, на местности возникли: «Брод Штурмана», «Развилка Каркаса» и так далее. В качестве пояснения нужно добавить: «Штурман» и «Каркас» это ники конкретных людей на нашем форуме и одновременно радиопозывные, используемые в машинах при пользовании рациями СВ-диапазона. Скажем, застрял Антон «Штурман» Бондаренко на своем джипе в броде на речке Лютишке, да и вылезал оттуда полдня. Само собой, это место назвалось «бродом Штурмана». Остави-



В поисках следов падения самолета.

ли машину Саши «Каркаса» Ковалева на развилке лесных дорог в качестве ориентира, это место само собой назвалось «развилкой Каркаса». Дальше больше: «Спрямление Цыгана», «Пенек Бороды» и все в таком же духе. Это вероятно покажется забавным, но подобная система координат действительно работает! Именно в этой связи возникли урочища. Слово это теперь встречается лишь в топографических картах и в словаре Владимира Даля. А когда-то, представьте себе на минуту, жители соседних деревень, охотники например, планируя назначить место для встречи в лесу обозначали что-то приметное, всем им известное. Так же и у нас.

Но мы отвлеклись. Теперь, самое время вспомнить русскую пословицу: терпение и труд все перетрут. Так оно и есть. Поворотным в наших поисках стал 2010 год.

Мы решили сменить тактику поиска и не искать могилы летчиков наугад, а привязаться к сеннику, о котором нам рассказывали. Если экипаж похоронили рядом с сенником, значит нужно найти сенник для начала. В Интернете нашли топографическую карту 50-х годов, на которой строения сенников были обозначены! Привязали карту в программе навигации OziExplorer и нашли-таки! Поиски с металлоискателем дали первые результаты. Мы нашли кусок авиационной дюрали в серой краске и какой-то стальной тросик, почти сгнивший. Происхождение дюрали сомнений не вызывало, а вот тросик мы сначала никак с самолетом не связали. Подумали почему-то о конской упряжи. Впрочем, тем же вечером в лагере у костра версию об упряжи оставили. Слишком надуманно. Обратили внимание на высокотехнологичную заделку петель на концах тросика, с медной машинной обвязкой и коушами. Позже мы узнали, что нашли антенну от самолета. И ведь нашли рядом с бывшим сенником. Вот тут и вспомнился фрагмент рассказа А.П. Вихровой о какой-то «веревке от самолета», с помощью которой связывали волокуши. Все начинало складываться в цельную картину.

Могил, правда, мы так и не обнаружили, но решили поискать самолет в болоте и попытаться добыть номера агрегатов. Чтобы параллельно заняться установлением имен летчиков. Ходить по болоту мы опасались и решили ждать зимы. А там уж на охотничьих лыжах попробовать прочесать его с металлоискателем насколько возможно. Пытались придумать как нам сузить район поисков. Вспомнили слова многих поисковиков об изменении цвета болотной растительности в местах, где затоплена техника. Такое изменение цвета и самой растительности дает выделение горюче-смазочных материалов оставшихся в баках и двигателе. Ну а как осмотреть болото на предмет таких изменений? Удобней с воздуха.

Александр Ковалев вышел на клуб парапланеристов. Ребята согласились помочь нам, за что им огромная человеческая благодарность! В октябре 2010 года они приехали в район д. Плав. Подыскали площадку, подходящую для взлета и совершили настоящий подвиг. Облетели болото и сделали фотосъемку его поверхности. Детальную съемку.

В ожидании зимы мы постоянно высматривали потенциально отличающиеся места на поверхности болотного ковра. Набрасывали точки, которые нужно прозвонить с помощью металлоискателя. Купили 5 пар охотничьих лыж и наметили новогодние каникулы для реализации этого плана.

2011 год.

1 января 2011 года мы отправились в Плав. Привыкшие к безумной загруженности трассы Москва – Санкт-Петербург, мы поражались ее абсолютной пустоте в первый день года. 400 километров пути преодолели довольно быстро.

В Плаве первым делом поздравили тетю Тамару и дядю Колю с Новым годом, а на следующий день с утра пораньше встали на лыжи, отправились на болото. Нелегко давалось нам это дело! С непривычки сильная одышка и слабость в ногах застигли нас уже на околице Плава. Привал. Так короткими участками мы прокладывали лыжню в снежной целине. А снега той зимой было много. Глубина с метр, наверное. Да еще и оттепелей не было, снег рыхлый, пушистый. Похвалили себя за предусмотрительно выбранные охотничьи лыжи. Благодаря их ширине они позволяли не проваливаться. На беговых мы бы не прошли.

С каждым днем лыжное дело давалось нам все легче и легче. Тренировка сказывалась. Какой-то результат наших поисков ждал нас в последний день каникул. Случайно включенный металлоискатель рядом с островком чахлых сосенок на болоте вдруг пронзительно запищал. Глючит от мороза? Да нет вроде. Отводишь в сторону не пищит. Неужели нашли? Проверить в тот раз не удалось. Наше внимание привлекло какое-то движение на болоте. Метрах в двухстах от нас, в поросли таких же чахлых сосенок. Лось что ли? Нет, это был не лось. В какой-то момент в прорехе между деревцами мы увидели весьма характерный бурый силуэт. Медведь! На дворе начало января! Шатун!

5 километров пути до деревни преодолели за рекордное время. Все рассказы о скрытых возможностях человеческого организма оказались не лишены смысла. В Плаве первым делом рассказали тете Тамаре и дяде Коле о звере. Тетя Тамара сказала: мол, да, «живет он у болота», а дядя Коля только произнес: «не спит значит?» и смачно выругался.

Домой вернулись с двояким чувством. С одной стороны, металлоискатель все-таки что-то зацепил, правда рядом с берегом, где никто и искать не думал. Значит надо ехать, исследовать это место. С другой стороны, страшновато. Шатун, как говорят, зверь очень опасный. И все же решили ехать снова. Только в лес ходить всем вместе, далеко друг от друга не отходить и ружье взять. Поехали. В Плаве нам подтвердили: медведь не спит, нам не привиделось. По-видимому, обезумев от голода, он приходил в соседнюю деревню Марково. Местному охотоведу пришло распоряжение из Валдая развесить в лесу приманки и медведя пристрелить пока до беды не дошло. Под видом заготовки приманок охотовед завалил лося и отрапортовал: мол, сижу в засаде. Но на этом дело и кончилось.

Мы несколько напряглись, но дядя Коля нам посоветовал идти. Как бывший лесник и знаток леса он уверял: медведь на вашу кодлу не пойдет. Ну, мы пошли. Зашли в лес на лыжах и буквально через километр увидели, как путь наш пересекают свежие следы, которые трудно не узнать. Следы не маленькие. Стыдно конечно, но мы развернулись. Все-таки городские жители, повадок зверя не знаем. Возвращались с чувством досады. Уже подходя к деревне, оглянулись в сторону леса и стали свидетелями явления, мягко говоря, нехарактерного для зимы. Мы увидели радугу над болотом. Как будто из-за леса в просвете между облаками четко был виден край дуги в небе. Поразились, сфотографировали. И настроение у нас улучшилось. Восприняли это как добрый знак.

В Плаве за чаем у тети Тамары узнали, что эта великая женщина пешком ходила за 7 километров в другую деревню, где живет какая-то весьма пожилая бабушка, которая вроде помнила, где нужно искать самолет. И тетя Тамара узнала. Она и сама потом корила себя за забывчивость: «Ведь как это у меня из головы выскочило! С Фединой пустоши на болото надо выходить и у берега искать». А что такое «Федина пустошь»? – спросили мы. И вновь мы возвращаемся к урочищам. Во времена, когда у болота еще не было леса и косили сено, пространство покосов было поделено между жителями Плава. Тот луг, на котором косил некий Федор Шадрин из Плава, до сих пор называют «Фединой пустошью». Хотя никакой пустоши там уже и в помине нет. Были там и «Александрова пустошь» и «Пашина пустошь».

Дядя Коля вызвался летом отвести нас, показать «Федину пустошь». Мы поинтересовались возможностью ходить по болоту летом, на что он нас успокоил: «Не утонете».

Июнь. Плав. Дядя Коля ведет нас на болото. Как обычно поражает нас своим знанием леса. Переживает, что лесников наше государство упразднило и вот лес никому не нужен, весь в поваленных стволах, кинь окурок – вспыхнет. Рассказывает нам, когда этот лес вырос на месте лугов и четко останавливает нас – налево. Куда налево, в лес? Да, вот слева «Федина пустошь» и начинается.

Как он ориентируется? Для нас это остается загадкой. Делаем зарубку на ели, чтобы в следующий раз не проскочить. Выходим на болото. Ковер у берега действительно держит. Хождение по нему отчасти напоминает хождение по батуту, но ничего, не проваливаешься. Осматриваемся. Мы в заливе. Слева мыс и справа тоже. Дядя Коля говорит: «Вот ребята, здесь ваше место поиска. От этого рога (показывает на левый мыс) до этого (на правый). Ищите у самого берега, в кромке болота, здесь самолет и должен быть, как говорят».

Фантастика. Сам дядя Коля самолета не видел, но отменно знает эти места. Ему сказали легенду: «С Фединой пустоши на болото и между рогами в кромке надо искать», он нас и вывел четко на место. Возвратились в Плав. На следующее утро вернулись на болото, в указанное дядей Колей место, включили металлоискатели и… нашли. Сразу же! Первой же находкой стал кусок обшивки. Рядом еще один. Чуть дальше кусок обрешетки кабины самолета с осколками плексигласа и резиновым уплотнителем. А самые крупные цели пошли как раз у островка с чахлыми сосенками. Поиски закончились. Начиналась работа.

В конце июля – начале августа была предпринята первая попытка извлечь из трясины оторвавшийся от крыла двигатель самолета. Из-за недостатка опыта это не удалось. Не хватило снаряжения. Не рассчитали тяговое усилие тали, которую взяли с собой и возможности бензопомпы. Последняя постоянно засорялась корешками и грязью, так что ее больше вскрывали и чистили, чем она работала. Однако удалось расчистить часть двигателя, определить номера навесного оборудования и модель – М-105РА. Значит, еще одно наше предположение подтвердилось, наш самолет действительно бомбардировщик Пе-2.



Николай Степанович Журин.

Буквально сразу взялись за дело. Сначала цеплялись за каждый «сильный сигнал», но очень скоро стало понятно, что с большим количеством цветного металла эта тактика непродуктивна и слишком затратна по времени. Выработали новую: тратим время на то, что не только звенит, но и жестко, и на достаточной площади бьется щупом.

На третий день нашли место, где прямо под нами на глубине метра полтора находилось нечто большое. Начали снимать дерн, после чего кошками и баграми сквозь далеко не прозрачную кашу из воды, торфа и пр. постарались «нащупать» искомое. Результат – пару оторванных патрубков. Стало ясно, что руками это нечто не вытащить, построили треногу, подвесили на нее лебедку, но как следует зацепиться никак не удавалось: или зацеп срывался, или отрывали кусок дюраля, резины и т.д. Один из нас не смог смотреть на эти мученья и, взяв в руки трос, погрузился в болото с головой. Казалось, что секунды, проведенные в ожидании, тянулись вечно. Зацепил он надежно, так мы вытащили распределитель зажигания двигателя и поняли, что под нами мотор, а построенная тренога прямо по его центру.

Позвонив товарищу в Питер (Илье Прокофьеву), несказанно обрадовались, узнав, что номер, выбитый на распределителе, который мы ему продиктовали – есть не что иное как номер мотора, продублированный на этом распределителе. Это была удача, очень большая радость: шанс узнать имена пилотов возрастал в разы. Для четкого представления о том, что творится внизу, нужно было на большей площади снять дерн и откачать воду.

Из-за недостатка опыта выдернуть из трясины мотор самолета не удалось. Хотя удалось устано-



Фрагмент капота.



Зацепленный лебедкой мотор самолета.



Номер мотора.

вить: мотор с фрагментами крыла оторвался при ударе и лежит отдельно.

До сентября еле дожили, а как добрались до места сразу же принялись за работу. Стала вырисовываться картина: с одной стороны, радостная – мотор был в капотах и с винтом, с другой стороны, оказалось, что существующая тренога не даст нам его вытащить, т.к. лопасти выходят за ее периметр. Пришлось разбирать всю конструкцию и смонтировать ее заново, увеличив квадрат сруба в основании треноги и ее высоту.

Новым сюрпризом стала грязевая помпа, купленная специально для этой операции, она, практически непрерывно откачивая воду, сломалась: чугунный ротор не выдержал попавших через крупный фильтр частей авиационного металла. «Врешь, не возьмешь», – сказали мы и притащили вторую помпу.

Разобравшись с расположением лопастей, освободили их от болотной растительности и старых деревьев. Тут не лишним стоит отметить, что над мотором на глубине около метра было что-то похожее на старую гать, подтверждающую рассказ местных жителей о попытке военных во время войны подобраться к самолету. Освободив лопасти, мотор пошел, как будто ему очень хотелось на свободу. Дальнейшей задачей было положить его на ковер болота, пока он висел над ямой поднятый на лебедке к основанию треноги. Чтобы справиться с этой задачей придумали следующую операцию: для транспортировки мотора к сухому берегу нами были заготовлены порядка 200 метров троса (в отрезках по 25-30 метров, сопоставимых по длине с тросом на автомобильной лебедке, для возможности выбирать нужную длину). Под требуемую траекторию на берег подогнали машину, тросами зацепили за макушку треноги и всю эту конструкцию с висящим мотором опустили на санки, предварительно изготовив их из бревен, обшитых оцинковкой.

И дальше таким же маневром, на саночках «за тросом» мотор поехал к берегу, объезжая кочки с помощью блоков, закрепленных за деревья. Скорость его передвижения росла на глазах. Если первые пару метров вверх он проделал за несколько дней, то за следующие сутки он «своим ходом» прибыл к нам в лагерь, а это порядка 200 метров – прогресс был налицо! Оставался сущий пустяк: около 5 километров офф-роуда по петляющей в лесу дорожке с ручьями и прочими болотистыми местами. Долго думали, как вытащить из леса эту без малого тонну металла. За этими мыслями нас и застал вечер воскресенья, три дня выделенные на это дело опять заканчивались.

Стало ясно первое: летом мы бы его не достали ни за день, ни за три; и второе: мы его здесь и сейчас не оставим ни при каких обстоятельствах. Отбили домой сообщения, что задерживаемся. Приняли решение пробовать тащить находку за машиной, короткой стропой зацепили санки с мотором за одну из двух находившихся в тот момент в лагере машин и на понижайке он медленно поехал. Уставшие до предела, промокшие до нитки, вооружившись топорами и оставшимися рабочими бензопилами пошли вперед, обеспечивая почти трехметровый коридор для лопастей мотора. Этот бой закончился в ночь на вторник. Выйдя на опушку, мы поняли, что в этой жизни (если не подведет здоровье) можно сделать все! Световой день вторника ушел на демонтаж винта, подготовку и погрузку мотора в прицеп. Что было поразительно, весь неимоверных размеров и диаметров крепеж, который пришлось откручивать, пошел «на раз», ни одной сорванной гайки или шпильки (и кто говорил, что у нас была технически отсталая страна?)! В среду утром мы были дома. И на этом закончилась вторая часть.

Третья часть началась по возвращении в Москву. Отстегнув капоты и отмыв мотор, на положенном месте была найдена табличка с номером двигателя и, главное, на ребре жесткости одного из капотов, на своем положенном месте, сверкала бирка с серийным номером самого самолета!

Теперь оставалось стряхнуть пыль с архивных папок 6-й смешанной авиадивизии ВВС Северо-Западного фронта, где и воевал наш Пе-2, выпущенный на 22-м авиазаводе в Филях во втором квартале 1941-го. В этом деле мы очень надеялись на помощь



Поднятый из болота мотор.

товарищей, имеющих большой опыт такой работы: Илью Прокофьева, Виталия Мамедова и Михаила Тимина. И эта помощь пришла!

Буквально на следующий день позвонил Илья и сообщил: 11 сентября 1941 года на этой машине, возвращавшейся с передовой, после многочисленных повреждений в ходе выполнения боевого задания совершил вынужденную посадку командир 260 БАП подполковник Забелин. Мы несказанно обрадовались! Дальше, просматривая документы, предстояло разобраться в ситуации. Несомненно, что 11 сентября 1941 года Забелин на ней сел на вынужденную, а вот что стало в дальнейшем с самолетом и экипажем?

Из донесения выходило следующее: приземлился в районе озера Велье, самолет эвакуирован в реморганы, а нашли мы его в 10-15 км от Велье и в состоянии, скажем так, «не подлежащем эвакуации». Плюс к этому выяснили, что Забелин остался жив (он геройски прошел с 260 БАП всю войну до Победы), а за 11.09.41 в 6 САД погиб только стрелок-радист Малышев. По описанию событий Малышев очень подходил в члены экипажа Забелина, в связи с чем в октябре мы выехали в район о.Велье и деревни Уклейно, где по документам он и должен был быть похоронен. Исколесив окрестности и все братские захоронения в округе и переговорив со старожилами тех мест, найти место захоронения Малышева так и не получилось. В близлежащих деревнях оказались захоронения трёх однофамильцев, среди которых искомого не было. Подтвердить на месте информацию из донесения так и не удалось. В дальнейшем мы рассматривали две версии происшедшего тогда.

Версия № 1: Самолет или мотор с него действительно эвакуировали, отремонтировали, и он летал дальше до второго происшествия, следы которого мы и нашли.

Версия № 2: На болоте нами найдены следы того самого ЧП 11.09.41 г. Эта версия плохо укладывалась в описания событий местными жителями, поэтому продолжили проработку версии № 1 и, соответственно, по ней решено было идти двумя путями: искать по номерам самолета и мотора и по личным делам пилотов, благо у нас была фотография одного из них.



Памятный знак на предполагаемом месте захоронения экипажа.

Для организации поиска по летчикам предположили, что после ремонта самолет попал в одно из соединений, летавших на Пе-2 и обслуживаемых одним с 260 БАП районом авиационного базирования. Эти соединения определили и по ним сделали выборку летного состава, погибшего в интересующий нас период в звании от младшего лейтенанта до капитана. Так у нас родился список из 52-х пунктов, соответственно разбитый на две подгруппы по вероятности. И вот опять звонок, звонил Виталий Мамедов.

Практически в первой десятке заказанных в архиве дел он увидел знакомое лицо. Так мы узнали, что на фото, которое отдала нам Тамара Александровна Степанова, запечатлены штурман 514-го пикирующего бомбардировочного авиационного полка старший лейтенант Федотов Николай Константинович со своей женой Елизаветой Алексеевной.

Как говорится, дальнейшее было делом техники – установить его товарищей, с кем он не вернулся с боевого задания 13 января 1942 года: командир звена 514-го БАП старший лейтенант Чернышев Петр Владимирович и стрелок-радист младший сержант Тельнов Василий Тимофеевич.

На следующий день Виталий сделал «проверочное действие» – поднял Акт списания самолета и нашел указанный там номер мотора РА 125-609. Таким образом, ошибка точно исключалась.

Остается добавить, что мотору РА № 125-609 самолета Пе-2, «восставшего» из болотных недр ровно через 70 лет после его последнего боевого вылета, теперь уготовано достойное место в экспозиции Центрального музея Великой Отечественной на Поклонной горе. Большую помощь в этом оказали председатель Едровского сельского поселения Валдайского района Новгородской области Юрий Николаевич Апраксин и руководство музея в лице Владимира Олеговича Рыжова и Валерия Георгиевича Голдышева.

Могилы экипажа, Бог даст, мы отыщем и летчиков перенесут на ближайший воинский мемориал из дремучего леса.

На момент гибели Николаю Федотову было 29 лет, Петру Чернышеву 27 лет, Василию Тельнову 23 года. Вечная слава героям!»

* * *

Вот такая история. Надо добавить, что в сентябре 2012 года участники этих событий объединились в Региональную общественную организацию «Экспедиция «Линия фронта» под руководством Александра Ковалева. Они изготовили и установили на месте, где были захоронены летчики, памятник, на котором в граните высечены их имена…



Маринычев М.А.



Крауклиш В.М.



Невинский В.А.

Ну а теперь давайте и мы «окунемся в пыль» архивных документов… Напомним, что в итоге после завершения полевых работ были обнаружены следующие номера: на капотах мотора и рамах их крепления – пять шильд с номером самолета 15/10 и буквенное обозначение их расположения (ЛЕВ –левый). Сам мотор имел заводской номер РА 125-609 (найдена фирменная шильда, и этот же номер продублирован на блоках цилиндров). Также на навесных агрегатах мотора были найдены и другие номера от моторов доноров, которые были использованы в ходе полевого ремонта: РА 135-2015 и РА 135-1584.

Как говорилось выше, первоначально нашлись сведения о самолете Пе-2, который имел заводской номер 15/10. Например, в одном из донесений 260-го БАП 6-й САД говорилось: *«11 сентября 1941 года подполковник Забелин при выполнении второго боевого вылета был подбит в районе Демянска осколками ЗА в первый мотор. Произвел вынужденную посадку на северный берег озера Велье с убранными шасси. Погнуты винты, сгорел правый мотор, помяты мотогондольные и подмоторные капоты. Самолет разобран и эвакуирован в рем.органы. Самолет Пе-2 № 15/10».*

Скорее всего, эта запись была сделана постфактум произошедшего, и дату написали неправильно. Это произошло 10 сентября 1941 года, что подтверждается другой записью из журнала боевых действий 260-й БАП, где говорилось, что с 15.02 по 16.20 два самолета Пе-2 из состава 3-й авиаэскадрильи выполняли задание по бомбометанию по танкам и автоколоннам по дорогам Чичилово – Алешинка, Заозерье – Обрани. В примечаниях было уточнено: *«…подполковник Забелин сел на вынужденную в районе оз.Велье. Вернулся».*

В архивных документах с трудом удалось найти состав экипажа самолета, который пилотировал командир 260-го БАП подполковник Алексей Федорович Забелин. Но сейчас точно установлено имя штурмана полка капитана Чугунова Василия Дмитриевича, а вот кто вылетал с ними на месте воздушного стрелка-радиста неизвестно. Штатный флагманский воздушный стрелок-радист сержант Максим Павлович Рыжиков к этому времени получил тяжелое ранение в бою 8 сентября 1941 года и находился в госпитале.

Так в наградных документах В.Д. Чугунова есть запись: *«10 сентября 1941 года на 10 боевом полете после успешного бомбометания прямым снарядом ЗА был подбит самолет подполковника Забелина, где штурманом был тов. Чугунов, но и здесь он проявил хладнокровие, выдержку и отвагу, показал летчику куда идти, летчик на одном моторе дотянул до своей территории, а тов. Чугунов указал подходящее место для посадки, спас этим экипаж и самолет».*

Из представленных документов становится ясно, что экипаж остался жив и вернулся в полк. Также упоминается, что сгорел правый мотор самолета, а на левом только погнуты винты и помяты капоты. Бомбардировщик разобрали и эвакуировали с места вынужденной посадки, и отправили в ремонт.

Также мы установили, что в конце октября 1941 года восстановленный после ремонта (с новыми моторами) самолет (номер 15/10) был передан из состава 260-го БАП в состав 514-го БАП. В новом полку Пе-2 с моторами М-105ра №№ 125-131 и 125-533 находился как минимум до 26 мая 1942 года, когда на нем произошла поломка оборудования, и он снова направлен в ремонт.

А вот архивные документы, где указывался номер мотора, обнаруженного на месте катастрофы, нашел наш друг и коллега Виталий Мамедов. В фондах архива сохранился Акт списания этого мотора с лицевого счета 514-го БАП.

«15 марта 1942 года. Акт. Комиссия под председательством старшего инженера АП – инженера 2 ранга Маринычева, членов: старшего техника АЭ техника 1 ранга Крауклиш и инженера по спецоборудованию инженера 3 ранга Невинского, составили настоящий акт на списание самолета Пе-2 за № 15/04 с моторами М-105РА № 125-609 и М-105Р № 115-34 с полным стрелково-бомбардировочным и спецоборудованием, не вернувшегося с боевого задания 9 января 1942 года…

Вывод: самолет, моторы, стрелково-бомбардировочное и спецоборудование подлежит списанию с лицевого счета 514-го ПБАП».

Согласно архивным документам, Пе-2 № 15/04 изначально был в составе 260-го БАП, а приказом от

31 октября 1941 года передан в состав 514-го БАП. Только за время его нахождения в 514-м БАП на нем несколько раз меняли моторы, кроме указанного М-105 № 115-34, в разное время на нем стояли другие с номерами: 125-471 и 125-477.

Из чего делаем вывод, что указанные выше самолеты 15/10 и 15/04 неоднократно бывали в ремонтах, меняли моторы и другое оборудование. К сожалению, найти сведения о моторах 135-2015 и 135-1584, детали которых использовались как донорские в ремонте мотора 125-609, не удалось.

Но архивные изыскания продолжались, и самым неожиданным подтверждением истины стало донесение сухопутной части – штаба 245 стрелковой дивизии от 5 мая 1942 года, которая своими подразделениями занимала данный участок обороны на Северо-Западном фронте.

«Начальнику штаба 34 армии.

26 апреля 1942 года жителями дер. Мошки обнаружен разбитый наш самолет 2-х моторный бомбардировщик в болоте Лютицкое (1 км юго-западнее отметки 220).

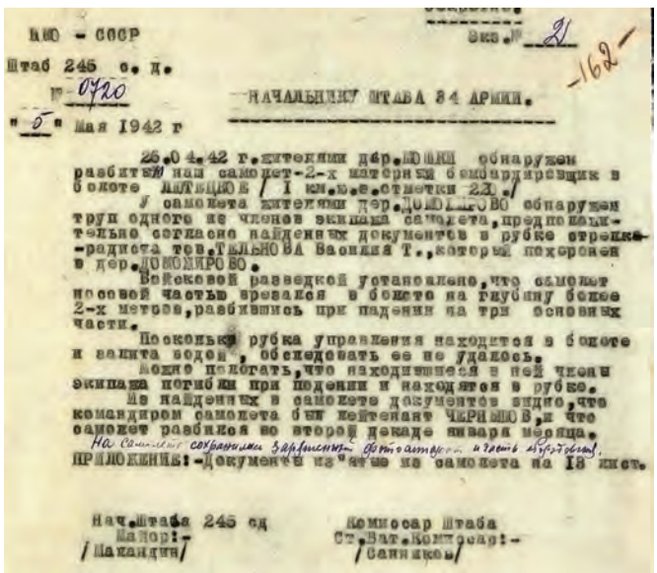
У самолета жителями дер. Доможирово обнаружен труп одного из членов экипажа самолета, предположительно согласно найденных документов в рубке стрелка-радиста тов. Тельнова Василия Т., который похоронен в дер. Доможирово.

Войсковой разведкой установлено, что самолет носовой частью врезался в болото на глубину более 2-х метров, разбившись при падении на три основных части.

Поскольку рубка управления находится в болоте и залита водой, обследовать ее не удалось.

Можно полагать, что находившиеся в ней члены экипажа погибли при падении и находятся в рубке.

Из найденных в самолете документов видно, что командиром самолета был лейтенант Чернышев, и что самолет разбился во второй декаде января месяца.



НКО - СССР
Штаб 245 с. д.
№ 0710
"5" мая 1942 г.

Экз. № 2

НАЧАЛЬНИКУ ШТАБА 34 АРМИИ.

26.04.42 г. жителями дер. [illegible] обнаружен разбитый наш самолет-2-х моторный бомбардировщик в болоте [illegible] (1 км. ю.з. отметки 220.).

У самолета жителями дер. Доможирово обнаружен труп одного из членов экипажа самолета, предположительно согласно найденных документов в рубке стрелка-радиста тов. Тельнова Василия Т., который похоронен в дер. Доможирово.

Войсковой разведкой установлено, что самолет носовой частью врезался в болото на глубину более 2-х метров, разбившись при падении на три основных части.

Поскольку рубка управления находится в болоте и залита водой, обследовать ее не удалось.

Можно полагать, что находившиеся в ней члены экипажа погибли при падении и находятся в рубке.

Из найденных в самолете документов видно, что командиром самолета был лейтенант ЧЕРНЫШОВ, и что самолет разбился во второй декаде января месяца.

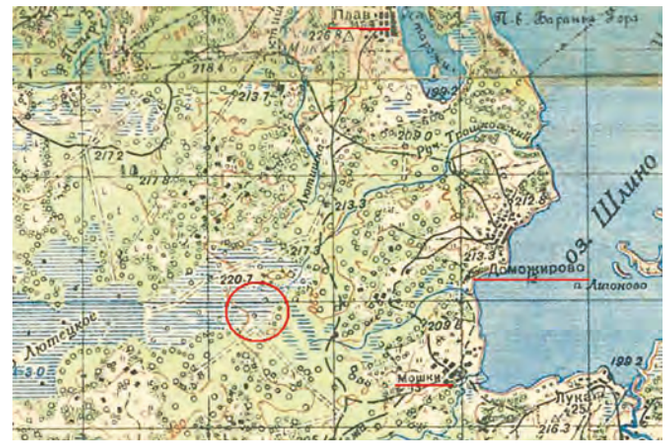
На самолете сохранились [illegible] фотоаппарат и часть оборудования.

ПРИЛОЖЕНИЕ: - Документов на [illegible] на самолета на 13 лист.

Нач. Штаба 245 сд
Майор: /Маландин/

Комиссар Штаба
Ст. Бат. Комиссар: /Сапунов/

Донесение 254-й СД об обнаружении разбитого самолета.



На карте обозначен район падения самолета.

На самолете сохранился разбитый фотоаппарат и часть оборудования.

Приложение: документы изъятые на самолете на 13 листах.

Начальник штаба 245 СД майор Маландин»

В общем, полностью подтвердилось, что найдено место катастрофы Пе-2 № 15/04 из состава 514-го БАП 6-й САД ВВС СЗФ.

В документах говорилось, что экипаж машины не вернулся с боевого задания 13 января 1942 года по разведке района дорог Селижарово – Андриаполь – Торопец – ст.Назимово – Старая Торопа – ст.Земцы. Известно лишь, что с борта получена радиограмма: *«Топлива не хватает, отказал мотор».*

Следует уточнить, что указанная в акте списания самолета дата – 9 января 1942 года – неверная. В этом можно убедиться, просмотрев другие оперативные документы ВВС Северо-Западного фронта: 6-й САД и 514-го БАП. Например, в справке о боевой работе ВВС СЗФ каких-либо потерь, поломок, аварий в составе полка в эти дни не было. А вот в сводках за 13 января 1942 года мы находим подтверждение катастрофы.

«Справка о боевой работе ВВС СЗФ за 13 января 1942 года (уточненная по оперативным сводкам).

ВВС фронта (6 САД и 240 РАЭ) в течение дня одиночными самолетами Пе-2 вели разведку войск противника в районах: Андриаполь, Торопец, Холм, Демянск, Старая Русса, Шимск, Нелидово, Молвотицы и попутно бомбардировали войска противника в пунктах Торопец, Висючий Бор, Андриаполь, Холм и разрушали ж/д станцию Взгляды. Патрулированием прикрывали войска 11 армии.

Всего в течение дня произвели 20 самолетовылетов – 7 бомбардировщики и 13 истребители. Из них: на разведку 7 и 13 на патрулирование.

Израсходовано ФАБ-100 – 20, патрон БС – 200, патрон ШКАС – 400 и сброшено 300 000 листовок. В результате штурмовых атак войск противника в районе Андриаполь уничтожено до 15 автомашин противника.

Потери: с боевого задания (разведка) не вернулся один самолет Пе-2, вылетавший в район Андриаполь, экипаж – летчик лейтенант Чернышев, штурман старший лейтенант Федотов и стрелок-радист сержант Тельнов. Предположительно самолет произвел вынужденную посадку по причине полного израсходования горючего, так как от экипажа получена была радиограмма о израсходовании бензина и остановке мотора…»

Сопоставив архивные документы и воспоминания местных жителей, можно предположить следующую очередность обнаружения и захоронения погибших членов экипажа самолета.

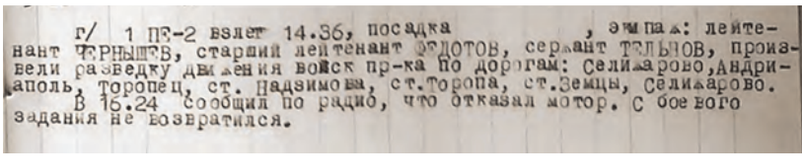
Место катастрофы жители деревни обнаружили не сразу после падения самолета (13 января), а спустя несколько месяцев – в апреле 1942-го. Тогда же был обнаружен труп воздушного стрелка-радиста Тельнова, а также его документы (ведь он был опознан и это указано в донесении пехотной части). Прибывшими военными с самолета было демонтировано спецоборудование (фотоаппарат), а труп стрелка был вывезен и похоронен в деревне Доможирово. В донесении 245-й СД говорилось, что были обнаружены и другие документы (приложения на 13 листах), в которых упоминалось, что командиром экипажа был лейтенант Чернышев. Но тела летчика и штурмана тогда не достали. Позже, скорее всего, когда болото оттаяло от льда и снега, к месту гибели опять приезжали военные, которых в качестве проводников сопровождали местные жители. Во второй приезд из болота были извлечены тела летчика и штурмана (именно тогда была поднята планшетка штурмана Федотова с его письмами и фото), их трупы на волокуше вывезены на берег болота в район сенников (сенокосов) и там захоронены… Также были вывезены основные фрагменты бомбардировщика, которые более-менее сохранились и могли быть использованы в дальнейшем.

А сейчас пришло время рассказать о жизненном пути членов экипажа.

- Командир звена лейтенант ЧЕРНЫШЕВ Петр Владимирович. Родился 15 июня 1914 года в селе 1-е Рождественское (2-я Рождественка) Курского уезда Курской губернии (сейчас Медвенский район Курской обл.). В 1929 году окончил шесть классов, а в 1936 году окончил Школу коммунистической молодежи в селе 1-е Рождественское, получив среднее образование – восемь классов. Работал башенщиком.



В Красную Армию был призван 6 ноября 1936 года Ростовским РВК. Стал курсантом воинской части при 81-й авиабригаде. В 1938 году завершил учебу в



г/ 1 ПЕ-2 взлет 14.36, посадка , экипаж: лейтенант ЧЕРНЫШЕВ, старший лейтенант ФЕДОТОВ, сержант ТЕЛЬНОВ, произвели разведку движения войск пр-ка по дорогам: Селиваново, Андриаполь, Торопец, ст. Надзимова, ст.Торопа, ст.Земцы, Селиваново. В 16.24 сообщил по радио, что отказал мотор. С боевого задания не возвратился.

Донесение 6-й САД о пропаже самолета.

тренировочном отряде при в/ч 81-й АБ с присвоением воинского звания старшины. Для прохождения дальнейшей службы направлен на должность моториста в в/ч 8829 (Киевский ВО), а 5 ноября 1938 года переведен на должность пилота. В 1939 году подал заявление для вступления в партию и стал кандидатом в члены ВКП(б). В это время его жена, Александра Петровна Чернышева, находилась по адресу: г. Киев -36, Флигель 6, подъезд 1, кв.2.

В марте 1940 года с присвоением воинского звания младшего лейтенанта, переведен на должность младшего летчика в состав 3-го штурмового авиаполка, а в августе этого же года переведен на аналогичную должность в состав недавно сформированного 130-го СБАП Западного ВО. Полк имел на вооружении самолеты СБ и дислоцировался в Белоруссии. В апреле 1941 года П.В. Чернышев был назначен на должность командира звена. Вместе с 130-м СБАП встретил начало Великой Отечественной войны. После того как полк понес большие потери в личном составе и материальной части, он был выведен на переформирование. В период июля – сентября 1941 года полк находился в городе Казани, где личный состав проходил обучение полетам на самолетах Пе-2.

В это же время в Казани осваивал новые самолеты Пе-2 только что сформированный 514-й БАП, куда и была переведена часть личного состава 130-го СБАП. С начала октября 1941 года 514-й БАП начал действовать в составе 6-й САД ВВС Северо-Западного фронта.

2 декабря 1941 года приказом по войскам Северо-Западного фронта П.В. Чернышеву присвоено звание лейтенанта. На следующий день командованием полка он был представлен к награждению орденом Красного Знамени. В наградных документах говорилось: *«В боях с германским фашизмом проявил себя как подлинный патриот Советской Родины. Как летчик любит свое дело, своим желанием выполнять боевые задания зажигает энтузиазм всего летного состава. Боевые задания выполняет отлично. Над целью дважды был подбит ЗА противника, но благодаря грамотной эксплуатации самолета и отличной технике пилотирования привел самолет на свою территорию, возвратился в часть и приступил еще с большим желанием выполнять боевые задания.*

С 5 октября по 30 ноября 1941 года имеет 10 успешных и подтвержденных боевых вылетов…»

Приказом Военного Совета Северо-Западного фронта от 11 февраля 1942 года награжден орденом

Красной Звезды. Но свой боевой орден Петр Владимирович получить уже не смог, так как еще месяц назад, 13 января 1942 года, пропал без вести…

● Штурман полка старший лейтенант ФЕДОТОВ Николай Константинович. Родился 9 декабря 1912 года в деревне Гаврилищево Тутаевской волости Ярославского уезда Ярославской губернии (сейчас Тутаевский район Ярославской обл.). В 1933 году окончил два курса рабфака в городе Ленинграде.



27 декабря 1933 года поступил курсантом в 2-ю Ленинградскую артиллерийскую школу (Ленинградский ВО). С ноября 1935 года – слушатель 3-й военной школы летчиков и летчиков-наблюдателей, которую окончил в 1936 году с присвоением звания лейтенанта. Для прохождения дальнейшей службы направлен на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 21-й скоростной бомбардировочной авиаэскадрильи 59-й СБАБр (Белорусский ВО). В августе 1938 года переведен на должность старшего летчика-наблюдателя в состав 39-го СБАП (Белорусский ВО) и тогда же стал кандидатом в члены ВКП(б).

С 29 января по 12 марта 1940 года участник советско-финляндской войны.

С 14 августа 1940 года назначен на должность начальника ТДС (транспортно-десантной службы) 130-го СБАП. В октябре 1940 года присвоено очередное звание старшего лейтенанта. Затем 22 апреля 1941 года Н.К. Федотов назначен на должность штурмана авиаэскадрильи этого же полка.

Начало Великой Отечественной войны встретил в Белоруссии, где в первые же дни войны 130-й СБАП, вооруженный самолетами СБ, понес большие потери. В одном из боевых вылетов в июле 1941 года был сбит, но смог вернуться в свой полк (донесение ВВС Западного фронта от 09.07.41г.).

После понесенных потерь 130-й СБАП был направлен на переформирование и освоение новых самолетов Пе-2 в город Казань. При формировании 514-го БАП Николай Константинович был переведен в новый полк и назначен на должность штурмана аэ.

С началом войны жена Н. К. Федотова, Орловская Елизавета Алексеевна (1920 г.р.), эвакуировалась из Белоруссии на родину мужа в Ярославскую область.

С начала октября 1941 года 514-й БАП начал действовать в составе 6-й САД ВВС СЗФ.

4 ноября 1941 года при выполнении боевого задания самолет Пе-2 (штурманом был Н.К. Федотов) был подбит над целью в районе Грузино (Чудовский район Новгородской обл.). В боевом донесении на основании докладов экипажей других самолетов Пе-2, выполнявших совместное задание, написано: *«…после чего самолет резко пошел на планирование в направлении своей территории».* И далее: *«Не вернулся с боевого задания, состояние экипажа неизвестно».* Но, к счастью, экипаж вернулся 13 ноября 1941 года в полк живым и без ранений, но без самолета. Экипаж в этом вылете: летчик, командир эскадрильи капитан Василий Константинович Суханов и воздушный стрелок-радист младший сержант Анатолий Иванович Жулудев (Жолудев).

3 декабря 1941 года командованием 514-го БАП командир аэ старший лейтенант Н.К. Федотов представлен к ордену Красного Знамени. В наградном материале говорилось: *«Спокойный, выдержанный, смелый штурман, готовый в любую минуту отдать жизнь за Родину».*

В конце декабря 1941 года Николая Константиновича назначают на должность штурмана полка, а приказом Военного Совета Северо-Западного фронта от 11 февраля 1942 года награждают орденом Красной Звезды. Но уже месяц как его нет в живых…

● Воздушный стрелок-радист сержант (младший сержант) ТЕЛЬНОВ Василий Тимофеевич. Родился в 1919 году в деревне Отря Духовщинского района Смоленской области. В Армию был призван Духовщинским РВК в 1939 году. Дальнейших сведений о прохождении службы пока найти не удалось, но известно, что в состав 514-го БАП В. Т. Тельнов попал в период формирования полка в городе Казани.

* * *

Думаю, история этого самолета не будет завершенной, если не рассказать немного подробнее об экипаже самолета Пе-2 № 15/10, фрагменты которого были после ремонта установлены на Пе-2 № 15/04, обнаруженном на Лютицком болоте.

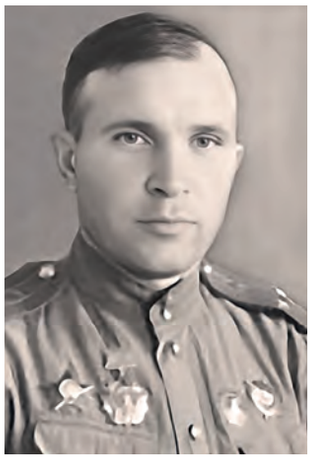
Нижеприведенные данные есть на интернет-портале Минобороны РФ «Память народа», а также описаны историком Олегом Александровичем Каминским на сайте Проза.Ру.

● ЗАБЕЛИН Алексей Федорович родился 5 февраля 1906 года в селе Батеево Цивильского уезда Казанской губернии (в настоящее время – Урмарский район Чувашской Республики). Кадровый, в Красную Армию вступил в мае 1931 года. После окончания Качинской высшей школы пилотов присвоено воинское звание лейтенант.

Участник войны в Испании с декабря 1937 года по 1938 год в качестве пилота бомбардировщика СБ. В 1939 году присвоено звание майора. Участвовал в советско-финляндской войне с января по март 1940 года в должности командира 48-го СБАП.

Под командованием А.Ф. Забелина полк принимал участие в боевых действиях с 18 января по 13 марта 1940 года в составе 18-й СБАБр ВВС 7-й армии Северо-Западного фронта.

Осенью 1939 года полк базировался в Умани (Киевский ОВО). Прибыл на аэродром Сиверская (Ленинградский ВО) в январе 1940 года, а уже 18 января перелетел под Сестрорецк, где вошел в подчинение



Забелин А.Ф.



Чугунов В.Д.

ВВС 7-й армии. Действовал по целям на территории Карельского перешейка и Финляндии. По итогам Зимней войны трем военнослужащим 48-го СБАП было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

А.Ф. Забелин участник Великой Отечественной войны с первого дня. В это время 48-й СБАП базировался на аэродроме Коськово Каменец-Подольской области УССР (имел на вооружении 29 самолетов СБ и 39 самолетов Пе-2) и входил в состав 17-й САД Юго-Западного фронта.

В июле 1941 года Алексей Федорович Забелин назначен на должность командира только что сформированного 260-го БАП.

С 18 августа по 21 декабря 1941 года полк действовал в составе Северо-Западного фронта. Прибыв в район Валдая и Вышнего Волочка (на вооружении 32 самолета Пе-2), полк в августе до 1 сентября входил в состав 4-й САД, затем – в составе 6-й САД.

Понеся в тяжелых боях значительные потери в материальной части и личном составе, полк в составе 159 человек убыл на переформирование в город Серноводск (Приволжский Военный Округ), а шесть самолетов с экипажами 29 октября 1941 года были переданы в состав 514-го БАП и несколько экипажей в 240-й ОРАЭ.

В июне 1942 года полк под командованием Забелина отправлен в подчинение Забайкальского ВО на базу 23-го ЗАП (ст. Белая, аэродром «Южный», Иркутская обл.). В сентябре 1942 года принято решение о перевооружении полка на самолеты А-20 «Бостон», которые приходили по ленд-лизу по маршруту Алсиба. Полк переводят в оперативное подчинение 45-го ЗАП (г. Красноярск, Сибирский ВО).

Переучившись на самолеты А-20, полк в составе 19 машин вылетел в город Тамбов и с 21 мая 1943 года продолжил боевые действия на Курской дуге. С середины 1943 года и до конца войны 260-й БАП входил в состав 244-й БАД 17-й ВА. Действовал на 1-м Украинском и 3-м Украинском фронтах, принимал участие в освобождении Одессы, в Львовско-Сандомирской и Ясско-Кишиневской наступательных операциях.

А.Ф. Забелин командовал 260-м БАП до ноября 1944 года. Всего совершил более 100 боевых вылетов. После проходил службу в Управлении ВВС Приволжского военного округа.

21 января 1955 года вышел в отставку в звании полковника. Проживал в городе Витебск (Беларусь). Умер 3 ноября 1975 года.

Награжден орденом Ленина (07.04.1940), двумя орденами Красного Знамени (14.11.1938, 30.04.1954), орденом Отечественной войны I степени (16.09.1943), орденом Александра Невского (25.10.1943), двумя орденами Красной Звезды (22.02.1939, 06.05.1946), медалями «За боевые заслуги» (03.11.1944), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и др.

Жизненный путь штурмана В.Д. Чугунова очень схож с жизнью командира А.Ф. Забелина. Судьба их свела еще в 1938 году в небе Испании. Потом они вместе служили в 48-м и 260-м бомбардировочных полках.

● ЧУГУНОВ Василий Дмитриевич родился 25 мая 1908 года в селе Тепловка Новобурасской волости Саратовского уезда Саратовской губернии (в годы войны – Новобурасский район Саратовской обл.).

Окончил 6 классов местной школы. В Красную Армию призван Баландинским РВК в ноябре 1930 года. После окончания военной школы летчиков-наблюдателей присвоено воинское звание лейтенанта.

Участник войны в Испании с апреля 1938 года в качестве штурмана бомбардировщика СБ в составе 24-й бомбардировочной группы республиканской авиации (в одном из вылетов 6 июня 1938 года был ранен осколком зенитного снаряда).

После возвращения в СССР, продолжил службу в ВВС. Участник освободительного похода в Западной Белоруссии и Западной Украины в сентябре 1939 года.

В составе 48-го СБАП принимал участие в боях финской кампании. В 1940 году назначен на должность штурмана эскадрильи с присвоением звания капитана. Дальнейший боевой путь В.Д. Чугунова почти полностью повторяет путь командира полка А.Ф. Забелина. 18 августа 1941 года Василий Дмитриевич назначен на должность штурмана 260-го БАП, с которым прошел все дороги войны.

Участник войны с империалистской Японией в августе 1945 года. После войны продолжил службу. 8 марта 1947 года в звании майора вышел в отставку. Проживал в городе Саратове.

Награжден орденами Ленина (02.08.1941), тремя Красного Знамени (22.02.1939, 12.1940, 27.11.1941), Отечественной войны II степени (21.10.1943), Красной Звезды (05.11.1946), медалями «За боевые заслуги» (03.11.1944), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 г.г.», «За победу над Японией» и другими.

Самолет Пе-2 в районе Судачьего озера, Кингисеппский район Ленинградской области

В первой декаде ноября 2021 года мы вместе со специалистами «Инженерно-технического центра специальных работ» (г. Санкт-Петербург, руководитель – Паль Евгений Петрович) проводили поисково-разведывательную экспедицию в районе Ивангорода Кингисеппского района Ленинградской области. Стояла задача найти места захоронений советских воинов, погибших в начале 1944 года при наступлении на мызу Лилиенбахи. От Татарстана принимали участие: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Николай Иванов и Рузаль Хабибуллин. С нами работали, конечно же, наши давние друзья Виктор Костюкович и Василий Рубченя, представители отряда «Форпост» из Кингисеппа. К слову, вместе с Василием я проходил срочную службу в армии.

В последний экспедиционный день мы заехали на базу отряда, где нам для музея РОМО «Объединение «Отечество» РТ передали несколько военных артефактов, найденных кингисеппскими поисковиками. Получать презенты от друзей стало хорошей традицией. Самым значимым подарком стали фрагменты бомбардировщика Пе-2, найденные «Форпостом» в районе озера Судачьего Кингисеппского района. Виктору Костюковичу отлично известно, что мы в Казани занимаемся восстановлением Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана». К тому же весной 2018 года мы провели совместную поисковую экспедицию, тогда были обследованы места падений трех «пешек» (рассказ об этом есть в первой книге «Крылья Татарстана. Восстановить легенду»).



В. Костюкович, Н. Иванов, Р. Хабибуллин.

В этот раз Виктор порадовал нас, презентуя хорошо сохранившуюся тормозную решетку, которая предназначена для введения самолета в пикирование, и приборы из кабины летчика.

Место падения этого бомбардировщика поисковикам показали местные жители. В 2019–2020 годы были обнаружены номера моторов, а позже при дополнительном обследовании среди обломков нашли фрагменты парашютной системы, а также останки одного из членов экипажа.

Вот как описывал эти события Виктор Викторович Костюкович.

«Информацией о месте падения самолета с нами поделился охотник, житель Кингисеппа – Олег Тимофеевич Тычков.

24 ноября 2019 года в районе озера Судачье нами было обнаружено место падения самолета. Была обнаружена залитая водой воронка диаметром около двух-трех с половиной метров. Самолет подвергся разграблению на металл.

В 20–30 метрах от воронки находились обломки центроплана с одной стойкой шасси и подмоторной рамой. Рядом лежали держатели ДЗ-40 внешней подвески. Еще в 20-30 метрах от центроплана лежала авиабомба ФАБ-500 (без головного взрывателя). Недалеко лежал разобранный V-образный 12-цилиндровый двигатель М-105, где нашли выбитый номер РА 125-398. В ста метрах от воронки найден редуктор воздушного винта.

Судя по воронке и разлету обломков можно сделать вывод, что самолет пытался совершить вынужденную посадку в западном направлении.

1 декабря при повторном обследовании места падения найдены: второй разбитый и разобранный двигатель М-105, бронеспинка пилота, 12,7-мм пулемет УБ (стрелка-радиста), воздушный баллон, костыль, бронеплита размером 300х350 мм, цилиндры, кок винта с храповиком, 12,7-мм патрон 1940 года выпуска, патронный ящик, разорванные гильзы 12,7-мм, лючки.

В апреле 2020 года была обследована прилегающая территория. Найдено много обломков самолета: лючки, приборы, патроны и гильзы 12,7-мм пулемета, фрагменты второго разобранного двигателя, обломок ствола от пулемета УБ (штурмана). На краю воронки была обнаружена парашютная система одного из членов экипажа. Фрагменты сгоревшего парашюта и форменной одежды. В кармане формы была найдена маленькая нержавеющая ложечка (похожа на ложечку для горчицы – столовый прибор для специй).

В сентябре 2020 года была поднята воронка. Воронка размером 3х3 метра и глубиной около 1,2 метров, заплывшая голубой глиной и залитая водой, сдалась за два дня. В воронке почти не оказалось больших фрагментов самолета, за исключением обломка коленчатого вала. На котором был обнаружен номер второго двигателя самолета РА 145-1106.

На дне были найдены останки одного из членов экипажа. Размер берцовой кости указывал на то, что останки принадлежат высокому человеку…»

Уже после первых выездов Виктор Викторович написал мне об этом разбившемся самолете. А когда он сообщил номера моторов, тут же удалось найти информацию по ним в моей базе данных на потерянные в годы войны самолеты и моторы.

Моторы М-105РА с номерами 125-398 и 145-1106 были установлены на самолете Пе-2 № 19/04 (полный номер самолета завода № 39 – 1933904)из состава 73-го БАП ВВС КБФ. Он значился не вернувшимся с боевого задания 21 мая 1943 года. К сожалению, работая ранее с фондами Центрального военно-морского архива (г. Гатчина), нам не удалось найти документов с указанием, какой точно экипаж вылетел на этой машине. Дело в том, что 21 мая 1943-го на выполнение боевого задания по бомбардировке и уничтожению железнодорожного моста через реку Нарва (район Нарвы и Ивангорода) вылетело шесть Пе-2. После успешной бомбежки наши самолеты при отходе были атакованы немецкими истребителями, с боевого задания не вернулись на аэродром две машины. Второй сбитый в этот день Пе-2 был с номером 19/10 (полный номер самолета завода № 39 – 1933910) и моторами М-105ра №№ в13-965 и 21-11.

По документам ЦВМА было известно: первый бомбардировщик был сбит истребителями противника в районе мыса Дубовского в Финском заливе. В экипаж самолета входили: командир звена 1-й АЭ старший сержант Чубинидзе Александр Иванович, штурман звена 1-й АЭ старший сержант Мошкарь Леонид Федорович, воздушный стрелок-радист сержант Посудневский Кузьма Максимович. Второй бомбардировщик значился сбитым истребителями противника в районе мыса Устьинского. В документах указывалось: летчик и стрелок выжили, штурман погиб. Экипаж: летчик старший лейтенант Видинеев Петр Андреевич, штурман старший сержант Проценко Евдоким Антонович; воздушный стрелок-радист сержант Еременко Владимир Александрович.

Эти самолеты погибли при проведении операции по уничтожению важного стратегического объекта – железнодорожного моста через реку Нарва, по которому шла постоянная подпитка резервами и боеприпасами немецких дивизий, входящих в армию «Север», ведущих боевые действия на Ленинградском и Волховском фронтах.

Об этой операции писал военный корреспондент Абрам Вениаминович Буров в своей книге «Блокада: день за днем».

«21 мая 1943 года.

Поистине, снайперскую меткость продемонстрировали сегодня летчики и штурманы 73-го авиационного полка Краснознаменного Балтфлота. Группа во главе со старшим лейтенантом В. С. Голубевым с пикирования четырьмя прямыми попаданиями бомб разрушила железнодорожный мост через Нарву.

Двенадцать «фокке-вульфов» пытались не допустить шестерку наших пикировщиков к мосту, но истребители, которыми командовал капитан Сушкин, надежно прикрыли своих боевых товарищей и в момент пикирования, и при отходе от цели.

Прилетевший вслед за пикировщиками воздушный разведчик старший лейтенант Багиров сделал превосходный снимок обрушившегося в реку моста.

Чтобы восстановить этот мост и возобновить движение на важной железнодорожной магистра-



Воронка на месте падения самолета.

ли Таллин – Гатчина, врагу потребовалось 28 суток. Для сравнения уместно напомнить, что после прорыва блокады новый мост через Неву у Шлиссельбурга ленинградцы построили всего лишь за 11 дней…»

Один из авторов сборника «Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне» полковник Ростислав Сергеевич Демидов, Герой Советского Союза, доктор военно-морских наук, более подробно описывает эти события.

«10 мая 1943 г. авиация КБФ получила боевое задание в период с 12 по 20 мая бомбовыми ударами разрушить железнодорожный мост через р. Нарва, по которому противник осуществлял перевозку войск, боевой техники и оружия в направлении блокированного им Ленинграда.

Штаб авиаполка (73-й БАП ВВС КБФ. – Авт.) *разработал подробный план действий и необходимые боевые документы: навигационный план полета, схему истребительного прикрытия, схему заходов на цель, бомбардировочные расчеты. Заход на цель предусматривался со стороны солнца, выход из пикирования в направлении на свою территорию. Прикрытие обеспечивали две группы истребителей: одна на маршруте к цели до аэродрома Борки, другая – от аэродрома Борки до цели и обратно. Бомбовая нагрузка по две бомбы ФАБ-250 и две ФАБ-100 на самолет, взрыватели мгновенного действия. В качестве запасной цели была назначена железнодорожная станция Кингисепп. В результате проведения розыгрыша полета все экипажи хорошо знали порядок своих действий при различных возможных вариантах обстановки.*

12 мая в 19.50 аэродром покинули четыре Пе-2 в сопровождении четырех Як-1 и семи ЛаГГ-3. Полет проходил строго по заданию. Истребителей противника над целью не оказалось. Зенитная артиллерия открыла огонь по нашим самолетам, но уже на отходе от цели. И все же мост остался цел, он даже не был поврежден.



Виктор Костюкович на месте обнаружения авиабомбы.



Номер двигателя.

14 мая в 8.55 снова взлетели три самолета Пе-2. На подходе к цели они были атакованы тремя вражескими истребителями ФВ-190 и подверглись интенсивному обстрелу зенитной артиллерии. Пикировщики не смогли выполнить бомбометание.

Утром 21 мая 1943 г. после подробного разбора вылетов и тщательной подготовки материальной части и экипажей шесть самолетов Пе-2 (ведущий капитан В.С. Голубев) со стороны солнца вышли на цель и нанесли удар по мосту. Бомбометание выполнялось одиночными самолетами с пикирования с дистанцией между самолетами 50–75 м. Ввод в пикирование на высоте 2200 м, сбрасывание на высоте 900–1100 м, вывод из пикирования с разворотом на высоте 400–500 м. Экипажи наблюдали прямое попадание четырех бомб в фермы моста. Одна из ферм была до основания разрушена, в результате чего мост вышел из строя более чем на месяц.

Решение задачи в третьем вылете было достигнуто благодаря тщательной подготовке и тренировке экипажей на полигоне. Успеху способствовали детальная разработка плана удара и хорошая организация его выполнения. Однако повторение ударов малыми силами привело к потере внезапности и усилению противодействия противника. Можно предположить, что если бы в первом ударе наряд сил был увеличен до девяти-десяти самолетов, то мост был бы разрушен…»

На следующий же день, 22 мая, Политотдел ВВС КБФ выпустил агитационную листовку, в которой пофамильно назывались все участники боевого вылета и рассказывалось об особой роли выполнения этого важного задания.



Элементы парашютной системы.

БУДЬ ТАКИМ, КАК ОНИ!

Летчики нашей части разрушили большой железнодорожный мост в тылу у немцев. Эта победа имеет исключительно важное значение. Одна железнодорожная магистраль, соединяющая тыл врага с его войсками под Ленинградом, выведена из строя. По этой железной дороге немцы могли пропускать до 25 пар эшелонов в сутки. Наши летчики выбили из рук врага это преимущество.

Гордо звучат имена героев победы. Вот они: летчики Голубев, Кабаков, Пасынков, Косенко, Чубинидзе, Веденеев; штурман Давыдов; бомбардиры Кабанов, Куликов, Машкарь, Проценко, Губанов; стрелки-радисты Ершов, Марухин, Смирнов, Посудневский, Романов, Еременко; летчики-истребители Сушкин, Чернышенко, Замыко.

Отвага и боевое мастерство, образец воинской дисциплины и организованности еще раз были продемонстрированы сталинскими соколами при выполнении боевого приказа командира, приказа Родины.

Любой ценой разгромить мост, с честью выполнить священный долг советского патриота-воина – вот что руководило, двигало каждым участником этой боевой операции. «Живым не вернусь, а моста не будет», – заявил перед боевым вылетом летчик Пасынков. «На этот раз мост все равно уничтожим», – так сказал штурман Давыдов. Непреклонную волю к победе наиболее ярко характеризуют слова летчика Кабакова: «Когда я пикировал, у меня блеснула мысль врезаться в мост. Но бомбы легли точно».

Высокая и благородная идея защиты любимого отечества от немецких варваров родила бесстрашие, отвагу, готовность жертвовать собой ради победы. Непоколебимая вера в силу своего оружия явилась вторым условием успеха. В числе этих основных условий, приведших к победе, важнейшее значение имеет боевое мастерство, без которого немыслим успешный исход любой операции.

Летчики, штурманы и стрелки-радисты тщательно готовились к выполнению задачи. Они досконально изучили цель, характерные ориентиры в районе моста, экипажи располагали необходимыми данными о наличии и размещении средств противовоздушной обороны противника. Технический состав сделал все зависящее от него, чтобы к указанному сроку отлично подготовить самолеты и вооружение.

Тщательная подготовка на земле нашла свое отражение в четких действиях экипажей в полете, в бою. Ими был умело использован элемент внезапности. Самолеты настолько стремительно вышли на цель и начали пикирование, что вражеская зенитная оборона не успела вовремя открыть огонь. Сброшенные с самолетов бомбы рвались у самого моста и на мосту.

С большим искусством наши бомбардировщики отразили около двадцати атак немецких истребителей «Фокке-Вульф-190». Здесь было достигнуто умелое взаимодействие огня экипажей, стрелков-радистов и бомбардиров.



СМЕРТЬ НЕМЕЦКИМ ОККУПАНТАМ!

БУДЬ ТАКИМ, КАК ОНИ!

ЛЕТЧИКИ нашей части разрушили большой железнодорожный мост в тылу у немцев.

Эта победа имеет исключительно важное значение. Одна железнодорожная магистраль, соединяющая тыл врага с его войсками под Ленинградом, выведена из строя. По этой железной дороге немцы могли пропускать до 25 пар эшелонов в сутки. Наши летчики выбили из рук врага это преимущество.

Гордо звучат имена героев победы. Вот они—летчики: **Голубев, Кабаков, Пасынков, Косенко, Чубинидзе, Веденеев**; штурман Давыдов; бомбардиры **Кабанов, Куликов, Машкарь, Проценко, Губанов**; стрелки-радисты **Ершов, Марухин, Смирнов, Посудневский, Романов, Еременко**; летчики-истребители **Сушкин, Чернышенко, Замыко.**

Отвага и боевое мастерство, образец воинской дисциплины и организованности еще раз были продемонстрированы сталинскими соколами при выполнении боевого приказа командира, приказа Родины.

Любой ценой разгромить мост, с честью выполнить священный долг советского патриота-воина—вот что руководило, двигало каждым участником этой боевой операции. „Живым не вернусь, а моста не будет"—заявил перед боевым вылетом летчик Пасынков. „На этот раз мост все равно уничтожим",—так сказал штурман Давыдов. Непреклонную волю к победе наиболее ярко характеризуют слова летчика Кабакова: „Когда я пикировал, у меня блеснула мысль врезаться в мост. Но бомбы легли точно".

Высокая и благородная идея защиты любимого отечества от немецких варваров родила бесстрашие, отвагу, готовность жертвовать собой ради победы. Непоколебимая вера в силу своего оружия явилась вторым условием успеха.

В числе этих основных условий, приведших к победе, важнейшее значение имеет боевое мастерство, без которого немыслим успешный исход любой операции.

Летчики, штурманы и стрелки-радисты тщательно готовились к выполнению задачи. Они досконально изучили цель, характерные ориентиры в районе моста, экипажи располагали необходимыми данными о наличии и размещении средств противовоздушной обороны противника. Технический состав сделал все зависящее от него, чтобы к указанному сроку отлично подготовить самолеты и вооружение.

Тщательная подготовка на земле нашла свое отражение в четких действиях экипажей в полете, в бою. Ими был умело использован элемент внезапности. Самолеты настолько стремительно вышли на цель и начали пикирование, что вражеская зенитная оборона не успела во-время открыть огонь. Сброшенные с самолетов бомбы рвались у самого моста и на мосту.

С большим искусством наши бомбардировщики отразили около двадцати атак немецких истребителей „Фокке-Вульф-190". Здесь было достигнуто умелое взаимодействие огня экипажей, стрелков-радистов и бомбардиров.

Этот воздушный бой еще раз подтвердил, насколько эффективно радио в бою, если им умело пользоваться. По радио экипажи взаимно предупреждали друг друга о намерениях атакующих немецких истребителей, об опасности, угрожающей тому или иному нашему самолету, и немедленно принимали меры.

Стойкость и выдержка, хорошая групповая слетанность, четкое взаимодействие между экипажами, безотказное действие оружия позволили советским бомбардировщикам сделать неприступной для численно превосходящего врага оборону в воздухе. Это была вторая победа наших славных сталинских соколов.

Не жалея сил своих и самой жизни, защищали бомбардировщиков в этом бою летчики-истребители Сушкин, Чернышенко и Замыко.

Летчики, штурманы, стрелки-радисты показали яркий, поучительный образец того, как надо сражаться за любимую родину, как надо выполнять первомайский приказ Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина. Их боевые дела высоко оценены командованием. Всем участникам операции вручены правительственные награды.

Так же храбро и мужественно драться в каждом бою, так же точно **бомбить вражеские цели**—долг всех воинов нашей части. Этого надо добиваться повседневно, упорно и настойчиво.

Слава соколам-победителям!

Смерть немецко-фашистским захватчикам!

ПОЛИТОТДЕЛ.

Этот воздушный бой еще раз подтвердил, насколько эффективно радио в бою, если им умело пользоваться. По радио экипажи взаимно предупреждали друг друга о намерениях атакующих немецких истребителей, об опасности, угрожающей тому или иному нашему самолету, и немедленно принимали меры.

Стойкость и выдержка, хорошая групповая слетанность, четкое взаимодействие между экипажами, безотказное действие оружия позволило советским бомбардировщикам сделать неприступной для численно превосходящего врага оборону в воздухе. Это была вторая победа наших славных сталинских соколов.

Не жалея сил своих и самой жизни, защищали бомбардировщиков в этом бою летчики-истребители Сушкин, Чернышенко и Замыко.

Летчики, штурманы, стрелки-радисты показали яркий, поучительный образец того, как надо сражаться за любимую родину, как надо выполнять первомайский приказ Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина. Их боевые дела высоко оценены командованием. Всем участникам операции вручены правительственные награды. Так же храбро и мужественно драться в каждом бою, так же точно бомбить вражеские цели – долг всех воинов нашей части. Этого надо добиваться повседневно, упорно и настойчиво.

Слава соколам-победителям!

Смерть немецко-фашистским захватчикам!

Политотдел.

Наиболее подробно боевой вылет 21 мая 1943-го описал бывший летчик 73-го БАП Андрей Филиппович Калиниченко в книге «В небе Балтики».

«Об операции по уничтожению нарвского моста в полку знали почти все. Проводилась она в середине мая 1943 года. Пикировщики тогда несколько раз прорывались к цели, и все безрезультатно. Мост был небольших размеров: пятнадцать метров в ширину и сто в длину. А прикрывался он шестью батареями зенитной артиллерии разного калибра и специальным патрулем истребителей. Подойти к объекту было не так просто.

Командование полка отобрало шесть лучших экипажей и организовало их специальную подготовку. Прежде всего летчики и штурманы изучили разработанное для них боевое наставление. Затем они приступили к практическим тренировкам на полигоне, где был установлен макет моста. Тщательно отрабатывались все элементы полета: заход на боевой курс, противозенитный маневр, пикирование, сбор после бомбометания.

И вот подготовка закончена. Командир полка подполковник М.А. Курочкин лично сам провожал экипажи на задание. 21 мая 1943 года в воздух поднялась шестерка Пе-2, ведомая Василием Голубевым. Все вошедшие в нее экипажи – И.И. Кабакова, Г.В. Пасынкова, Ю.Х. Косенко, П.А. Веденеева и А.И. Чубинидзе – прославились как мастера бомбовых ударов.

Для прикрытия пикировщиков взлетели три «яка» и четыре Ла-5. Когда истребители пристроились к «петляковым», Голубев увидел, что у одного из них не убралось правое колесо. По существующим правилам летчик этого самолета мог бы возвратиться домой. Но он, понимая, как будет трудно без него товарищам, решил идти к цели на неисправной машине.

Подлетая к Нарве, Голубев увидел, что с расположенного там аэродрома начали взлетать «фокке-вульфы». «Быть воздушному бою, – подумал Василий. – Только бы успеть отбомбиться».

Оценив обстановку, он решил заходить на цель со стороны солнца.

– Маленькие, будьте внимательны, – предупредил он истребителей прикрытия.

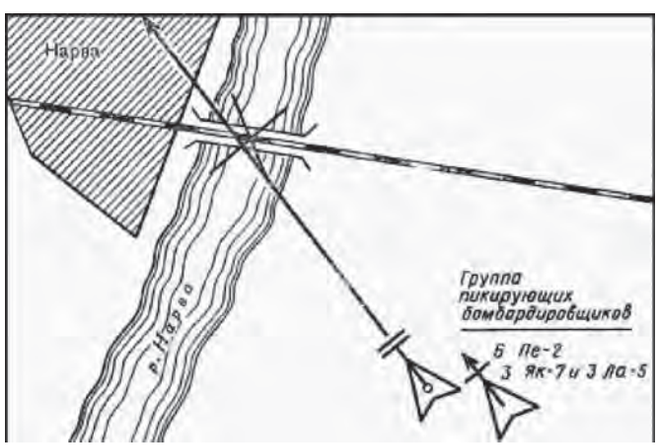
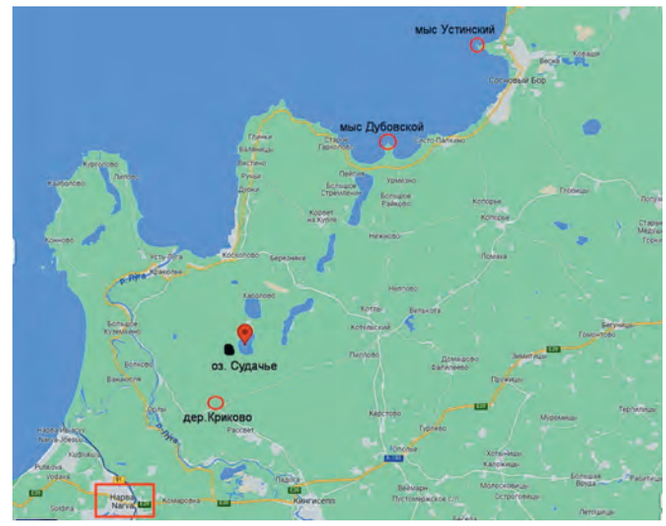


Схема удара пикирующих бомбардировщиков КБФ по железнодорожному мосту через р. Нарва 21 мая 1943 г.



Пояснительная карта к архивным исследованиям.

Вокруг самолетов появились шапки разрывов зенитных снарядов. «Заметили!» – подумал Голубев и передал по радио:

– Внимание, атакуем!

Маневрируя, пикировщики перестроились в вытянутую змейку. «Яки» держались у них на флангах.

– Боевой курс...

Ведомые точно следовали за ведущим, удерживая дистанцию пятьдесят и превышение двадцать метров.

– Внимание... Пошел!

Летчик поймал середину моста в перекрестье прицела и через три-четыре секунды устойчивого пикирования сбросил бомбы. За ним устремились другие «петляковы» и остроносые «яки».

– Отлично, командир! Попали! У Пасынкова тоже прямое попадание! Мост разрушен! – радостно закричал Давыдов.

Железобетонные мостовые опоры вместе с мощными фонтанами взрывов взлетели на воздух. Тяжелая решетка металлической фермы рухнула в воду.

Внезапно над целью появились четыре вражеских истребителя. Они с ходу атаковали самолет Кабакова, который выходил из пикирования.

– Маневр! – крикнул стрелок-радист Смирнов. Летчик нажал на педаль, машину бросило в сторону.

«Фокке-вульфы» свечой ушли вверх, а на хвосте у них уже висели два «яка». «Фоккеры» разделились: первая пара связала боем наших истребителей, вторая – снова атаковала самолет Кабакова и снова неудачно. Круто развернувшись, она устремилась к бомбардировщику Чубинидзе, который сбросил бомбы и начал выходить из пикирования. Фашисты полоснули длинными очередями по его моторам. «Петляков» вздрогнул и, оставляя за собой шлейф дыма, пошел к земле. Летчик Чубинидзе, штурман Мошкарь и стрелок-радист Посудневский погибли.

Над Финским заливом появились еще четыре «фокке-вульфа». Они атаковали звено Голубева



Аэрофотосъемка разрушенного моста.

сверху. Штурманы ведомых самолетов открыли огонь из турельных крупнокалиберных пулеметов и подбили одного «фоккера». Три «яка» носились вокруг пикировщиков, едва успевая отгонять фашистов.

А куда же девались «лавочкины»? Как выяснилось потом, они еще на боевом курсе попали под сильный зенитный огонь, отвернули и потеряли группу... «Фокке-вульфы» настойчиво пробивались к пикировщикам. Даже после того, как один из них загорелся, продолжали драться. При отражении вражеских атак погибли в неравном бою два наших истребителя. Теперь бомбардировщиков прикрывал только один «як», пилотируемый Сушкиным. Один из «фоккеров» зашел ему в хвост. Советский летчик бросил машину в пике, увлекая за собой фашиста, затем у самой поверхности воды резко выхватил самолет. А фашист не успел выйти из пикирования и врезался в воду.

Шестерка «фокке-вульфов», разделившись на три пары, атаковала наших пикировщиков одновременно с обоих флангов и снизу. Одна из пулеметных очередей повредила рули глубины машины Веденеева. Выручая товарища, Кабаков подошел ближе к подбитому самолету и огнем своих пулеметов помог отразить очередную атаку вражеских истребителей. Стрелку-радисту Смирнову удалось поджечь одного «фоккера». Заметив, что «пешка» Веденеева не маневрирует, гитлеровцы догадались, что у нее повреждено управление, и решили ее добить. После нескольких заходов они наконец подожгли левый мотор бомбардировщика. Экипаж оказался в безнадежном положении. С трудом развернув самолет к береговой черте Устинского мыса, Веденеев довел его до суши и приказал подчиненным прыгать. Сам он последним покинул горящую машину. Летчик благополучно приземлился на своей территории, а у штурмана Проценко из-за малой высоты парашют не раскрылся, и он разбился. Стрелок-радист Еременко, почему-то не услышавший команду Веденеева, упал вместе с горящей «пешкой», но чудом уцелел. При ударе о землю он получил лишь легкое ранение.

Прикрывая подбитую «пешку», Кабаков оторвался от группы и теперь остался один. Этим воспользовались вражеские истребители. Они атаковали пикировщика сверху. Но летчик резким маневром вправо уклонился от пушечного огня. А вскоре он догнал группу. Теперь они были вчетвером. Однако штурман, как на грех, прекратил огонь.



Разрушенный мост в Нарве.



Экипаж: Александр Чубинидзе, Леонид Машкарь, Кузьма Посудневский (слева направо).

– Почему не стреляешь? – не скрывая досады, резко спросил Кабаков.

– Патроны кончились, – убитым голосом ответил Куликов.

Не раздумывая, Кабаков отжал штурвал и перешел на бреющий полет. Снизились почти до самой воды и остальные «петляковы». «Фокке-вульфы» бросились за ними.

– Стреляй из ракетницы! – крикнул Кабаков штурману.

Трудно предположить, что по неопытности вражеские летчики приняли обыкновенные сигнальные ракеты за новое оружие. Но так или иначе они на какое-то время отошли. Однако передышка была недолгой. Фашисты снова приблизились к «пешкам» и начали поливать их пушечным и пулеметным огнем. Почти никакого противодействия они не встречали. Помехой для них служила только малая высота, на которой шли бомбардировщики. Трудно сказать, чем мог кончиться этот бой, если бы на горизонте не появился советский остров Котлин. Зная, что на нем установлена наша мощная зенитная артиллерия, гитлеровцы не решились дальше преследовать пикировщиков, развернулись и ушли на запад.

На аэродром возвратились только два экипажа, Голубева и Кабакова. Раненный в бою летчик Пасынков сел на подбитом самолете в Кронштадте. На машине Косенко оказалась поврежденной бензосистема, и все горючее вытекло. Летчик посадил ее на фюзеляж в трех километрах от аэродрома. Экипаж остался невредимым. Сушкин также благополучно приземлился на подбитом «яке».

Таких потерь могло бы не быть, если бы четыре летчика-истребителя, выделенные для прикрытия бомбардировщиков, добросовестно отнеслись к заданию и не бросили своих подопечных над целью.

Поставленную задачу наши пикировщики выполнили. Из восемнадцати сброшенных ими бомб четыре попали в мост и разрушили его. Двадцать восемь дней гитлеровцы не могли использовать железнодорожную магистраль для снабжения своих войск, осаждавших Ленинград.

Командование высоко оценило действия экипажей и представило всех участников этого полета к боевым наградам. Политработники полка оборудовали стенд, на котором кроме портретов отличившихся авиаторов были помещены фотоснимки, запечатлевшие результаты снайперских ударов с воздуха…»

* * *

Итак, выполнение задачи по уничтожению моста было возложено на командование и личный состав 73-го пикирующего бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ. Прикрытие ударных бомбардировщиков выполняли летчики 21-го и 4-го гвардейского истребительных авиаполков ВВС КБФ. Следует пояснить, что этот железнодорожный мост через Нарву был подорван советскими отступающими войсками в августе 1941 года. В течение зимы 1941–1942 годов немцам пришлось его восстанавливать, причем некоторые элементы металлоконструкций везли из Германии. 21 мая 1943-го был разрушен один пролет моста, что вывело из строя эту железнодорожную



Экипаж: Иван Кабаков, Борис Куликов, Николай Смирнов (слева направо).

магистраль на 28 суток. Напомним, в это время наши войска готовились к Мгинской наступательной операции. Так что разрушение моста на некоторое время ограничило переброску немецких войск, боеприпасов из Эстонии, где размещались морские порты.

Именно сейчас будет уместно привести отрывки моей статьи, опубликованной в 2009 году в книге «Имена из солдатских медальонов. Авиация» (т.5).

«Вообще в судьбах пропавших без вести в годы войны большую роль играют воспоминания местных жителей – очевидцев тех далеких событий. Например, 21 мая 1943 года с боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по железнодорожному мосту в городе Нарва не вернулся на свой аэродром экипаж самолета Пе-2 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ в составе летчика Александра Ивановича Чубинидзе, штурмана старшего сержанта Леонида Федоровича Мошкаря и стрелка-радиста сержанта Кузьмы Максимовича Посудневского. В этот день на уничтожение моста вылетала специально подготовленная группа из шести самолетов Пе-2.

С этого дня весь экипаж значился пропавшим без вести. И только в 1976 году в газете «Смена», в рубрике «Отзовитесь», которую вел Г. Браиловский, были напечатаны воспоминания одной из жительниц Кингисеппского района: «В начале мая 1942 года над деревней Крикково Кингисеппского района вспыхнул воздушный бой. Жительница деревни А.Г. Семенова увидела, как загорелся советский самолет, а потом скрылся за лесом. Она пошла в направлении места падения самолета. В лесу она встретила раненого летчика Константина Максимовича Посудненского (правильно Посудневского. – Авт.), *Анна Григорьевна перевязала ему раны и укрыла в деревне. Но нашелся предатель, и в дом Семеновой ворвались фашисты. Не добившись своих целей во время допросов, летчика расстреляли. Семенова разыскала место падения самолета и нашла двух погибших товарищей Посудневского, которые были мертвы…».*

Конечно же опаленная войной юность и лишения оккупационной и послевоенной жизни наложили отпечаток на память Анны Григорьевны Семеновой. (…) Но фамилия раненого летчика со сбитого советского самолета запомнилась женщине на всю жизнь. Все говорит о том, что в Крикковском лесу Анна Григорьевна встретила Кузьму Посудневского, стрелка-радиста из экипажа летчика Чубинидзе.

К сожалению, поздно попала на глаза статья с воспоминаниями Анны Григорьевны Семеновой. Пытаясь ее разыскать, мы узнали, что она ушла из жизни. Но разговаривая с местными жителями, мы выяснили, что этот случай помнят многие старожилы. Рассказали, что схваченного стрелка-радиста из деревни Крикково немцы перевезли в город Кингисепп, а там его следы теряются. Одни говорят, что его расстреляли, другие – отправили в лагерь за пределы Кингисеппа. Эта история еще ждет изучения. Надо еще проверить местную легенду, что лежат на Крикковском болоте обломки какого-то большого самолета, да только мы не нашли пока человека, который вывел бы нас к нему. Но мы продолжаем поиски и надеемся, что рядом с обломками обязательно найдем небольшой холмик, под которым лежат останки летчика и штурмана.

А в годы войны, на следующий день после их гибели, 22 мая 1943 года приказом Командующего КБФ № 45 весь экипаж был награжден орденами за выполнение боевого задания 21 мая 1943 года…»

Как видите, историей этого вылета мы интересовались еще в начале 2000-х. А в 2020 году исследователь истории Великой Отечественной войны Владимир Алексеевич Ермилов (г. Нарва, Эстония) рассказал о найденных им немецких архивных документах, где шла речь о налете советских бомбардировщиков 21 мая 1943 года и о пленении К.М. Посудневского.



Ермилов В.А.

«852-я районная комендатура Нарва: повторная сигнализация полета 21 мая 1943 года с 2.21 до 5.40. В 5.43 утра подлет 5 русских самолетов. Сбрасывают несколько бомб на железнодорожный мост. Мост разрушен. Железнодорожное движение прервано…»

«574-я районная комендатура Волосово: 23 мая 1943 года … в районе деревни Криково (6600/5582) схвачен радист, который входил в состав экипажа русского самолета, сбитого во время налета на Нарву. Пленный передан III-му полевому корпусу Люфтваффе…»

Это документальное подтверждение, что воздушный стрелок-радист сержант Посудневский был взят в плен и передан командованию Люфтваффе из немецкой военной комендатуры в Волосово. К сожалению, на данный момент на интернет-портале Минобороны РФ «Память народа» с базами данных на личный состав Красной Армии и Военно-морского флота, найти сведений о дальнейшей судьбе К. М. Посудневского так и не удалось.

• Стрелок-радист сержант ПОСУДНЕВСКИЙ Кузьма Максимович. Родился в 1921 году в деревне Крашино Оршанского уезда Витебской губернии (в годы войны – Пугляевский сельсовет Оршанского района Витебской обл.). Там же проживали его родители: мать Татьяна Ивановна (1883 г.р.) и отец Максим Захарович (1882 г.р.). Окончил 10 классов школы. На службу в Красную Армию был призван Оршанским РВК в 1940-м. Направлен курсантом в 67-ю школу стрелков-радистов при Энгельской военно-авиационной школе пилотов. Во время обучения в учебном

подразделении 30 марта 1941 года был отмечен благодарностью командира звена «за отличную дисциплину и учебу».

Сержант сверхсрочной службы К.М. Посудневский участие в боях Великой Отечественной войны принял в январе 1943 года при прорыве блокады Ленинграда, когда был назначен на должность воздушного стрелка-радиста в состав 1 АЭ 73-го БАП ВВС КБФ. За участие в боях в январе – марте 1943 года был поощрен рядом благодарностей от командования эскадрильи и полка.

Как говорилось выше, после вылета 21 мая 1943 года почти все участники выполнения боевого задания были награждены орденами. В том числе и К.М. Посудневский, награжденный орденом Красной Звезды (приказ № 3 командира 8-й авиабригады ВВС КБФ от 22 мая 1943 г.). Причем в наградных материалах не указывалось, что экипаж, в который входил Кузьма Максимович, не вернулся с боевого задания. Скорее всего, командование не было уверено в их гибели, и еще теплилась надежда, что сбитый экипаж вернется в полк.

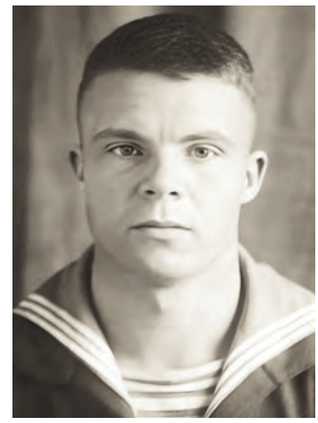
Надо также отметить, что в донесениях по учету безвозвратных потерь неверно указано отчество Посудневского – Васильевич, вместо Максимовича. Максимович он и в уточняющих потери документах Оршанского РВК 1948 года, когда его разыскивала мать.

● Летчик старший сержант ЧУБИНИДЗЕ Александр Иванович. Родился в 1923 году в г. Тбилиси Социалистической Советской Республики Грузия (с 1936-го – Грузинская ССР). Его мать, Тамара Давыдовна, жила в Тбилиси на ул.Советская, д. 57. В 1940 году Ленинским РВК г.Тбилиси был призван в Красную Армию, поступил курсантом Военно-морского авиаучилища им. Леваневского (г.Николаев УССР). А в конце 1942 года после завершения обучения с присвоением звания сержанта Чубинидзе оставлен в резерве училища.



14 октября 1942 года поступил в распоряжение командующего ВВС КБФ. Участие в боевых действиях в составе 73-го БАП начал в период операции «Искра» по прорыву блокады Ленинграда в январе 1943 года, за что был отмечен благодарностью командующего КБФ. 29 марта 1943 года присвоено звание старшего сержанта. 18 мая 1943 года назначен на должность командира звена в составе 1 эскадрильи. Приказом командующего КБФ № 45 от 22 мая 1943 года награжден орденом Красного Знамени. Как и в случае с Посудневским в наградном листе нет упоминаний, что самолет не вернулся с боевого задания.

● Штурман старший сержант МАШКАРЬ Леонид Федорович (в документах – Мошкарь). Родился 23 мая 1919 года в городе Наманган Ферганской области Узбекской ССР (по другим данным, г. Янгиюль Ташкентской обл.). Семья проживала в кишлаке Ноу Янгиюльского района. В 1933 году окончил 10 классов школы № 5 имени М.Горького в г.Янгиюль. В РККА призван Энгельским РВК г.Ташкента 31 октября 1939 года. Поступил курсантом в Военно-морское авиаучилище им. Леваневского. В это время создал семью, а в 1941-м родился сын Виктор. Жена, Анастасия Михайловна Ивакина (1920 г.р.), жила в селе Морец Еланского района Сталинградской области, но во время войны эвакуирована на родину мужа: г. Янгиюль, хлебозавод. После окончания училища в 1941-м был направлен для прохождения службы в состав 2-го учебно-резервного авиаполка ВВС ВМФ. 18 августа 1941 года присвоено звание сержанта.



14 октября 1942 года он направлен в распоряжение командующего ВВС КБФ. Первое участие в боях принял в составе 1 АЭ 73-го БАП в январе 1943 года, при этом получив несколько поощрений за хорошую боевую работу. 29 марта 1943 года ему присвоено воинское звание старшего сержанта. 10 мая назначен на должность штурмана звена. Приказом командующего КБФ № 45 от 22 мая 1943 года награжден орденом Отечественной войны II степени.

Занимаясь установлением судьбы Леонида Федоровича Машкаря, в 2020 году удалось выяснить, что его родные в настоящее время проживают в Московской области в городе Пушкино. В 2015 году правнук Леонида Федоровича Марк Машкарь, ученик



Марк Машкарь – правнук штурмана самолета.

Пушкинской гимназии, написал работу для конкурса «Школа юного журналиста», которая была размещена на сайте «Пушкино Сегодня». В ней приводятся подробности нашего исследования. Здесь мы дадим небольшой отрывок.

«Мой прадедушка Леонид Федорович Машкарь родился 25 мая 1919 года в городе Янгиюль Ташкентской области Узбекской ССР. Там же закончил среднюю школу. В 1939 году он поступил в военно-морское авиационное училище имени Леваневского в городе Николаев Украинской ССР...

Я горжусь своим прадедушкой – Леонидом Федоровичем Машкарем, который, не страшась смерти, защищал свою Родину и погиб как герой. Благодаря его подвигу во имя Победы и подвигу таких, как он, мы существуем в мире, живем в такой Великой стране, как Россия, главная ценность которой – люди, способные на самопожертвование. Историю нельзя переписывать, искажать в угоду своим интересам. Любое искажение исторических фактов влечет за собой войны, разрушение и горе. Мы должны помнить об этом и делать выводы из нашего исторического прошлого.

Машкарь Марк, 7 класс, 2015 год».

По данным Кингисеппского РВК Ленинградской области все трое летчиков – Чубинидзе, Машкарь и Посудневский – значатся похороненными на воинском мемориале в городе Ивангород (совсем недалеко от моста, который они бомбили в мае 1943-го). Но это маловероятно, так как подтверждающих это документов в военкомате и администрации района нет. Следует отметить, что на мемориальной плите фамилия штурмана написана правильно – Машкарь, а вот фамилия стрелка-радиста с ошибкой – Пасудневский, неверно указано и его звание – мл. сержант.

Теперь расскажем о втором экипаже, чей самолет был сбит в тот день.

• Летчик старший лейтенант ВИДИНЕЕВ Петр Андреевич. Родился 26 июня 1918 года в селе Петровское Тобольской губернии (в годы войны – Ялуторовский район, Омская обл., сейчас – Тюменская). (В других документах: Веденеев, 1911 г.р.) Окончил семь классов неполной средней школы и четыре курса рабфака, работал слесарем. На службу в Красную Армию поступил 9 августа 1936 года курсантом Военно-морского авиаучилища им. Сталина (г.Ейск Краснодарского края). 10 ноября 1939 года лейтенант П.А. Видинеев назначен на должность летчика-инструктора ВМАУ им. Сталина, где 3 марта 1940 года был принят в члены ВКП(б). С 24 августа 1942 года командир звена 6-й авиаэскадрильи ВМАУ им. Леваневского. 30 октября 1942 года ему присвоено воинское звание старшего лейтенанта. 21 февраля 1943 года в качестве летчика-стажера П.А. Видинеев прибыл для прохождения фронтовой стажировки в состав 73-го БАП ВВС КБФ (до этого имел шесть боевых вылетов). Участие в боевых вылетах на Ленинградском фронте начал с апреля, за что был отмечен благодарностью от командира полка за отличное выполнение боевых заданий.



4 мая 1943 года был подписан приказ о направлении Видинеева на должность летчика-инструктора 3-й АЭ курсов командиров звеньев ВВС ВМФ, но он остался в 73-м БАП ВВС КБФ как летчик-стажер.

Видинеев участник боевых вылетов в первых попытках разбомбить мост в Нарве. В наградных документах есть запись: *«12 мая 1943 года произвел бомбоудар с пикирования по ж/д мосту ст. Нарва. Сброшенные бомбы рвались у основания моста и разрушили здание на противоположном берегу моста…».* Также в журнале учета боевых потерь полка записаны данные и о второй попытке разбомбить мост. *«14 мая 1943 года. Самолет Пе-2. Вынужденная посадка. Экипаж: летчик старший лейтенант Веденеев П.А., штурман старший сержант Проценко Е.А., стрелок-радист сержант Свитко Д.П. При полете на бомбоудар по ж/д мосту Нарва, в полете из-за прорыва газа правого мотора произошло выбивание воды. Летчик произвел вынужденную посадку на аэродром Бычье Поле* (Кронштадт. – Авт.). *Экипаж невредим, самолет исправен…»*

За боевой вылет 21 мая 1943 года был награжден орденом Красного Знамени (приказ командующего КБФ № 45 от 22 мая 1943 года). *«21 мая 1943 года в составе группы 6 Пе-2 бомбоударом с пикирования разрушен ж/д мост ст. Нарва. При выполнении этого задания встретил сильное сопротивление зенитного огня и истребителей противника. В результате боя самолет подбит, убит воздушный стрелок-бомбардир. Тов. Веденеев вел самолет до последней возможности. Видя, что не представляется возможности спасти самолет, дал команду экипажу выброситься с парашютом, благодаря чему сам остался жив и спас жизнь воздушного стрелка радиста тов. Еременко…»* Это описание интересующего нас вылета. Из этого документа видно, что штурман старший сержант Проценко был убит еще в воздухе, а летчик и воздушный стрелок-радист Еременко смогли спастись.

В дальнейшем А.П. Видинеев продолжил службу в составе 73-го БАП (с 22 января 1944 года стал 12-м гв. БАП ВВС КБФ). 23 июня 1943 года командиру отряда (стажеру) старшему лейтенанту Видинееву Петру Андреевичу вручена медаль «За оборону Ленинграда» (приказ от 08.06.1943г.).

15 октября 1943 года он назначен на должность командира звена 3-й АЭ Высших офицерских курсов ВВС ВМФ. 23 октября назначен на должность помощника командира 3-й АЭ по летной подготовке и

воздушному бою. 3 мая 1945 года Петру Видинееву присвоено звание капитана. 28 декабря 1945-го вручена медаль «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (вручение произвел начальник Высших офицерских курсов ВВС ВМФ генерал-майор авиации Квадэ Павел Павлович).

5 ноября 1946 года награжден медалью «За боевые заслуги». В 1947 году уволен в запас.

● Штурман старший сержант ПРОЦЕНКО Евдоким Антонович. Родился 14 июня 1920 года в селе Луки Каневского уезда Киевской губернии (в годы войны – Каневский район Киевской обл., сейчас Черкасский район Черкасской обл.). Окончил 10 классов средней школы № 36 в г.Николаеве. В 1939 году окончил первый курс пединститута в г.Николаеве. Его отец Антон Николаевич проживал: УССР, Николаевская обл., Приволненский район, с.Карловка.



В Красную Армию был призван Николаевским РВК 13 ноября 1939 года. Проходил срочную службу с ноября 1939 года по май 1941 года на должности писаря в 32-м ОМСБ КБФ на Военно-морской базе в г. Любава. После поступил курсантом в Военно-морское авиаучилище им. Леваневского, окончил которое по курсу стрелка-бомбардира летом 1942 года. С присвоением звания сержанта 26 августа направлен в распоряжение командующего ВВС КБФ. На должность стрелка-бомбардира в состав 73-го БАП назначен 1 октября 1942 года.

Принимал участие в боевых вылетах на Ленинградском фронте, где в конце 1942 года был ранен. 19 ноября из ЭГ № 2763 выписан в свой полк. 29 марта 1943-го присвоено звание старшего сержанта.

Как говорилось выше, все участники боевого вылета 21 мая 1943 года были награждены орденами. Но именно погибший в этом бою Евдоким Антонович Проценко оказался не награжденным.

● Воздушный стрелок-радист сержант ЕРЕМЕНКО Владимир Александрович родился 15 июля 1920 года в деревне Седричино Оршанского уезда Витебской губернии (в годы войны – Оршанский район Витебской области Белорусской ССР). Окончил семь классов средней школы. В Красную Армию призван Оршанским РВК 10 октября 1940 года. 21 октября 1941 года окончил 67-ю школу стрелков-радистов, и для прохождения дальнейшей службы был направлен в состав 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС КБФ. В 1942-м – начале 1943-го младший сержант Еременко проходил службу в летном отряде Военно-морского авиационного училища им. Леваневского.

В период войны его мать Феодосия Харитоновна осталась на оккупированной немецкими войсками территории, а сестра Т.А. Романовская (1925 г.р.) была эвакуирована в Узбекскую ССР, где жила по адресу: г. Ката-Курган, ул. Ворошилова, д.3 (п/я 21).

На должность воздушного стрелка-радиста в состав 73-го БАП был назначен 1 октября 1942 года. За время пребывания в полку был дважды ранен. После первого ранения и лечения в военно-морском госпитале № 8 выписан 5 февраля 1943 года и направлен в Балтийский флотский экипаж, после чего опять попал в свой полк.

Приказом командира 8-й авиабригады ВВС КБФ от 22 мая 1943 года награжден орденом Красной Звезды. В наградных документах говорилось, что на этот момент младший сержант Еременко имеет 8 боевых вылетов, по результатам которых был отмечен благодарностью от командования за отличное выполнение боевых заданий. Также в документах упоминалось, что он принимал участие в боевом вылете 12 мая 1943 года по нанесению бомбоудара с пикирования по ж/д мосту ст. Нарва: *«Сброшенные бомбы рвались у основания моста и разрушили здание на противоположном берегу моста…».* Этот вылет был описан следующим образом: *«При выполнении этого задания встретил сильное сопротивление зенитного огня и истребителей противника. В результате боя самолет подбит, убит воздушный стрелок-бомбардир. Не оставлял самолета до получения приказания. Спас свою жизнь – выбросился с парашютом…».*

Медалью «За оборону Ленинграда» сержант Владимир Еременко награжден находясь в ЭГ № 1114, откуда 14 июня 1943-го переведен в госпиталь № 2222, а по выздоровлению вернулся в свой полк. Но его дальнейшая судьба сложилась трагично: он не вернулся с боевого задания 1 февраля 1944 года по нанесению бомбоштурмового удара по станции Солдина в Эстонии. Экипаж самолета состоял из летчика гв. младшего лейтенанта Петра Гавриловича Ильина и штурмана гв. младшего лейтенанта Алексея Титовича Кузьменко.

Теперь давайте окончательно постараемся разобраться, кто же погиб в катастрофе. Напомним, что на месте падения самолета поисковиками обнаружены пока останки только одного члена экипажа, а также найдены номера моторов: РА 125-398 и 145-1106, списанные с самолета Пе-2 № 19/04.

Неоценимую помощь в поисках архивных документов, которые позволили бы до конца прояснить картину этого воздушного боя, оказал наш друг историк военной авиации Юрий Абрамович Этингоф (г. Санкт-Петербург), который по нашей просьбе работал в читальном зале Центрального военно-морского архива в городе Гатчина. Им были найдены «Акты расследований причин летных боевых потерь в частях ВВС КБФ».

Начнем с экипажа летчика Чубинидзе.

«1 АЭ 73 АП. Самолет Пе-2 (номер не указан).

Характер потери – сбит в воздушном бою, экипаж убит.

Экипаж: старший сержант Чубинидзе Александр Иванович, командир звена с 21.04.43 г.; старший сержант Мошкарь Леонид Федорович, воздушный стрелок-бомбардир с 21.04.43 г.; сержант Посудневский Кузьма Максимович, воздушный стрелок-радист.

Боевое задание: Разрушение ж/д моста ст. Нарва. Бомбардировочным ударом с пикирования в составе группы из 6-ти самолетов Пе-2. Задачу ставил командир АЭ.

Опыт у экипажа: Выполнял трижды аналогичную задачу. Всего 10 боевых вылетов на бомбоудар с пикирования.

Прикрытие осуществлялось 3-мя истребителями Як-7 21-го ИАП и 6 Ла-5 4-го ГИАП. Управление осуществлялось по радио.

Число, время, место, высота полета при соприкосновении с противником: 21.05.43г., в 6.36, в 6.46 между ж/д мостом Нарва и мысом Дубовской.

В результате воздушного боя с истребителями противника типа ФВ-190 самолет Пе-2 загорелся и упал в районе мыса Дубовской. Экипаж погиб.

Основной причиной потери самолета Пе-2 является численное превосходство ИА противника в районе цели, которые производили атаки по Пе-2 в момент их выхода из пикирования.

Самолет Пе-2 сбит ИА противника в районе цели вследствие численного превосходства ИА противника и неудовлетворительной организации прикрытия.

Выводы: Экипажам даны указания после выхода из пикирования немедленно собираться в группу для облегчения отражения атак ИА противника. При полетах в районы сильно насыщенные ИА противника увеличить количество своих истребителей считать, как правило для сопровождения 6-8 Пе-2 выделять прикрытие из 6-ти Як непосредственного прикрытия и 6-8 Ла или Як – группы воздушного боя.

Заключение командира бригады: Сбит истребителями противника ввиду невыполнения задачи по непосредственному прикрытию истребителями 4 ГИАП.

Акт подписан: командир 8 АБ ВВС КБФ п-к Суханов».

Следующий акт расследования на экипаж летчика Видинеева.

«1 АЭ 73 АП. Самолет Пе-2 (номер не указан).

Сбит в воздушном бою. Экипаж – 1 убит, 1 легко ранен, 1 невредим.

Экипаж: Старший лейтенант Веденеев (так в документе. – Авт.) *Петр Андреевич, пилот-стажер 73 АП с 21.02.43 г.; старший сержант Проценко Евдоким Антонович, воздушный стрелок-бомбардир АЭ с 01.10.42 г.; сержант Еременко Владимир Александрович, воздушный стрелок с 01.10.42 г.*

Боевое задание: Разрушение ж/д моста ст. Нарва. Бомбардировочным ударом с пикирования в составе группы из 6-ти самолетов Пе-2. Задачу ставил командир АЭ.

Опыт у экипажа имелся, задача – бомбардировочный удар с пикирования по кораблям противника, по ж/д эшелонам и ж/д мосту – выполнялась 2 раза.

Прикрытие осуществлялось 3-мя истребителями Як-7 21 ИАП и 6 Ла-5 4 ГИАП. Управление осуществлялось по радио.

Число, время, место, высота полета при соприкосновении с противником: 21.05.43г., в 6.56, западнее мыса Устинского на Н=2000м. В результате воздушного боя с ИА противника типа ФВ-190 самолет загорелся. Летчик дотянул до своей территории и экипаж выбросился на парашюте, за исключением



Участники вылета 21 мая 1943 года.

стрелка, в районе мыса Устинский. Экипаж подобран своими катерами. Летчик невредим, штурман убит, стрелок-радист легко ранен. Самолет затонул.

Основной причиной потери самолета Пе-2 является численное превосходство ИА противника в районе цели, которые производили атаки по Пе-2 в момент их выхода из пикирования.

Выводы: Экипажам даны указания после выхода из пикирования немедленно собираться в группу для облегчения отражения атак ИА противника. При полетах в р-ны сильно насыщенные ИА противника увеличить количество своих истребителей считать, как правило для сопровождения 6-7 Пе-2 выделять прикрытие из 6 Як непосредственного прикрытия и 6-8 Ла или Як – группы воздушного боя.

Заключение командира бригады: Самолет оставлен экипажем, горящий после боя с истребителями противника при отходе от цели».

Итак, можно предположить следующий сценарий событий, произошедших после того как шестерка Пе-2 отбомбилась по железнодорожному мосту в Нарве. Первым при отходе от цели сбит самолет Пе-2 с экипажем Чубинидзе–Машкарь–Посудневский.

Из приведенных выше документов мы видим, что воздушный стрелок-радист Посудневский выпрыгнул с парашютом и несколько дней прятался в деревне Криково Кингисеппского района, где его выдали немцам, он попал в плен. Со слов местной жительницы А.Г. Семеновой на месте гибели самолета она впоследствии нашла тела двух членов экипажа (Чубинидзе и Мошкаря) и похоронила их рядом с обломками самолета.

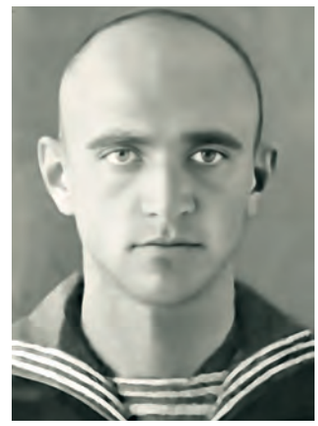
В журнале учета боевых потерь полка говорится: *«При выполнении бомбоудара по ж/д мосту Нарва в результате воздушного боя, загорелся в воздухе и упал в районе мыса Дубовский. Самолет затонул. Экипаж погиб».* Необходимо сделать небольшое пояснение: в указанном журнале почти напротив каждого потерянного экипажа самолета, если задание выполнялось в районе Финского залива, сделаны записи – самолет затонул. Что, естественно, вызывает большой вопрос.

В акте расследования формулировка немного другая и, что немаловажно, указываются время удара по мосту и время гибели бомбардировщика. И здесь нет фразы, что самолет затонул. *«21.05.43г., в 6.36, в 6.46 между ж/д мостом Нарва и мысом Дубовской. В результате воздушного боя с истребителями противника типа ФВ-190 самолет Пе-2 загорелся и упал в районе мыса Дубовской. Экипаж погиб».*

Подводя черту, можно констатировать: самолет Чубинидзе был сбит в 6.46 после нанесения бомбоудара (время удара 6.36) в районе, который находился между ж/д мостом в Нарве и мысом Дубовской. Что соответствует месту, где кингисеппские поисковики нашли обломки самолета. Район озера Судачьего находится как раз посередине между этими двумя точками.



Чернышенко И.А



Сушкин Б.М.

Второй самолет Пе-2 с экипажем Видинеев – Проценко – Еременко был атакован истребителями противника и подбит. Летчик тянул подбитую машину к своей территории. У побережья Финского залива (границы Ораниенбаумского плацдарма), когда самолет стал неуправляем, летчик дал команду экипажу покинуть горящую машину и сам выпрыгнул с парашютом. По факту летчик Видинеев и стрелок Еременко спаслись, а вот штурман Проценко погиб. Причем в архивных документах присутствует определенная путаница с обстоятельствами гибели штурмана и спасения воздушного стрелка.

В журнале учета боевых потерь полка, например, говорится: *«…дотянув до своей территории экипаж выбросился на парашютах в районе мыса Устинского. Самолет затонул. Летчик жив, штурман погиб, стрелок-радист легко ранен…».*

В соответствии с записями, сделанными в наградных документах летчика Видинеева и стрелка Еременко указывалось, что штурман Проценко был убит в воздухе. Из чего можно сделать вывод, что выпрыгнуть с парашютом он не мог, упал вместе с машиной.

В акте расследования говорилось: *«…в 6.56, западнее мыса Устинского на Н=2000м. В результате воздушного боя с ИА противника типа ФВ-190 самолет загорелся. Летчик дотянул до своей территории и экипаж выбросился на парашюте, за исключением стрелка, в районе мыса Устинский. Экипаж подобран своими катерами. Летчик невредим, штурман убит, стрелок-радист легко ранен. Самолет затонул…».*

Получается, что из самолета выбросились с парашютами летчик и штурман (но впоследствии по непонятной причине штурман погиб), а стрелок упал вместе с самолетом, но остался жив, получив легкие ранения.

Это же подтверждается в докладной записке командующего ВВС КБФ генерал-лейтенанта Самохина начальнику ВВС ВМФ генерал-полковнику Жаворонкову (исх. 684с от 22.06.43г.).

«Представляю материал на боевые потери в частях ВВС КБФ 21.05.43г. (…)



Косенко Ю.Х.

Экипаж самолета Пе-2 в составе летчика старшего лейтенанта Веденеева, штурмана старшего сержанта Проценко, стрелка-радиста младшего сержанта Еременко выполнял задание по разрушению ж/д моста через реку Нарову (так в тексте. – Авт.). *В р-не мыса Устинский самолет был атакован истребителями противника и подожжен. Экипаж, за исключением стрелка-радиста, выбросился на парашютах. Самолет утонул».*

А бывший летчик полка Андрей Филиппович Калиниченко писал в своих воспоминаниях: *«Заметив, что «пешка» Веденеева не маневрирует, гитлеровцы догадались, что у нее повреждено управление, и решили ее добить. После нескольких заходов они наконец подожгли левый мотор бомбардировщика. Экипаж оказался в безнадежном положении. С трудом развернув самолет к береговой черте Устинского мыса, Веденеев довел его до суши и приказал подчиненным прыгать. Сам он последним покинул горящую машину. Летчик благополучно приземлился на своей территории, а у штурмана Проценко из-за малой высоты парашют не раскрылся, и он разбился. Стрелок-радист Еременко, почему-то не услышавший команду Веденеева, упал вместе с горящей «пешкой», но чудом уцелел. При ударе о землю он получил лишь легкое ранение».*

Выходит, летчик и штурман самолета действительно выпрыгнули с парашютами (остается расхождение: приземлились или приводнились). А воздушный стрелок-радист Еременко упал вместе с самолетом, получил ушибы, но остался жив (здесь тоже не ясно: самолет упал в воду и затонул, ведь стрелка подобрали катера, или падал на лес). Но хотя бы понятно, что бомбардировщик был потерян уже на своей территории, и тогда место падения находится на значительном удалении от места обнаружения обломков «пешки» отрядом «Форпост».

* * *

То есть совершенно однозначно, что кингисеппскими поисковиками найдено место падения самолета, в экипаж которого входили Чубинидзе, Машкарь, Посудневский. Раскопки еще продолжаются, поисковики «Форпоста» под руководством Виктора Костюковича надеются найти останки и второго члена экипажа погибшего самолета, чтобы достойно предать земле останки отважных морских летчиков. Местом их упокоения станет воинское захоронение в деревне Мануйлово Кингисеппского района, где уже на протяжении 20 лет поисковики с почестями хоронят останки павших в боях за Родину.

* * *

Но на этом еще не все. Продолжая рассказ о боевом вылете 21 мая 1943 года, необходимо добавить, что тогда был поврежден еще один Пе-2 из состава 73-го БАП ВВС КБФ. Так в архивных документах говорилось: *«…экипаж летчик старший сержант Косенко Юрий Хрисанфович, штурман сержант Кабанов Евгений Иванович, стрелок-радист старший сержант Марухин Александр Афанасьевич. При выполнении боевого бомбоудара по ж/д мосту Нарва, в результате атаки ИА противника получил повреждение. Из-за нехватки горючего посадил машину на фюзеляж в 3 км от аэродрома. Самолет требует восстановительного ремонта. Экипаж невредим».*

Также в архивах мы нашли сведения и о судьбе летчиков 21-го истребительного авиаполка ВВС КБФ, погибших в этом бою.

«21 мая 1943 года, летчик старший сержант Замыко и лейтенант Чернышенко на самолетах Як-7 21 ИАП при сопровождении самолетов Пе-2 были атакованы и сбиты истребителями противника. Потеря произошла в результате слабого взаимодействия группы непосредственного прикрытия и сковывающей группы, состоящей из разных полков…».

А в книге воспоминаний бывшего главного врача 21 ИАП ВВС КБФ Василия Георгиевича Митрофанова «С крылатыми героями Балтики» написано: *«Героический подвиг совершил 22 мая* (правильно 21 мая. – Авт.) *1943 года Иван Чернышенко. Четверка Як-7, ведомая капитаном Сушкиным, сопровождала Пе-2, наносивших удар по железнодорожному мосту через реку Н* (имеется в виду река Нарва. – Авт.). *Блестяще выполнив задание, взорвав мост, пикировщики при отходе от цели были атакованы шестью ФВ-190. Отражая атаки врага, пал сержант Замыко П.А. В ходе неравного боя одному из Пе-2 угрожала неминуемая гибель. Оставалась одна возможность спасти товарища – заслонить его собою. Лейтенант И.А. Чернышенко сделал это. Погиб, но пикировщика спас».*



Поисковики отряда «Форпост».

Потери понесли и летчики прикрытия из состава 4-го гвардейского ИАП ВВС КБФ.

«В 06.13 восемь Ла-5 из состава 4 гв. ИАП (ведущий Карпунин) вылетели на сопровождение Пе-2 в район г. Нарва. Четверка Ла-5, которую вел Е. Дмитриев, при отходе от аэродрома Бычье Поле (аэродром находился на острове Котлин, г. Кронштадт. – Авт.) *самолеты Пе-2 потеряла. Но над целью были на 1 минуту раньше бомбардировщиков. При обстреле огнем ЗА был сбит самолет лейтенанта Е. Дмитриева, который упал в районе цели…»*

Вот имена погибших летчиков-истребителей:

– летчик 3 АЭ 21-го ИАП старший сержант Замыко Петр Александрович, 1923 г.р.;

– летчик 3 АЭ (командир звена 1 АЭ) 21-го ИАП лейтенант Чернышенко Иван Алексеевич, 1922 г.р.;

– командир звена 1 АЭ 4 гв. ИАП гвардии лейтенант Дмитриев Ефим Иванович, 1920 г.р.



Дмитриев Е.И.

В настоящее время есть возможность работать не только с архивными советскими документами. В широком диапазоне литературы и интернет-источников, можно найти данные и из немецких архивов. На сайтах размещены сведения о заявках немецких летчиков на сбитые самолеты. В основном это ссылки на многотомное издание «Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945» («Истребительные авиационные соединения Люфтваффе Германии с 1934 по 1945 год»), в котором авторский коллектив исследователей под руководством Йохана Прина попытался максимально полно и относительно достоверно собрать полный перечень всех воздушных побед немецких истребителей в годы Второй Мировой войны.

Кроме этого, доступны сведения (не полные) из перечня воздушных побед OKL (отдел личного состава Верховного командования Люфтваффе). Также многим исследователям известны документы о потерях боевых частей Люфтваффе – перечни потерь боевых частей (Flugzeugunfälle und Verluste bei den Fliegende Verbänden – «Авиакатастрофы и потери в авиационных объединениях), составленные 6-м отделом управления генерал-квартирмейстера Генерального штаба Люфтваффе.



Клаус Митуш.



Хайнц Кеметмюллер.

Большую помощь в нашей исследовательской работе с этими документами и источниками оказал наш друг историк авиации Кирилл Чекмарев, научный руководитель экспедиций Центра современной истории (г. Москва).

Так, по немецким заявкам выходит, что 21 мая 1943 года с 5.46 по 5.55 (по берлинскому времени, разница с московским временем тогда была один час) летчиками 7./JG26 (26-я истребительная эскадра «Шлагетер») были сбиты два самолета Пе-2 и три ЛаГГ-3.

Время, указанное в донесениях, полностью совпадает со временем, указанным в советских актах расследования потерь самолетов 73-го БАП ВВС КБФ.

Немецкий летчик обер-фельдфебель Хайнц (Гейнц) Кеметмюллер заявил о сбитом бомбардировщике Пе-2 (сбит в 5.46) и самолете-истребителе ЛаГГ-3 (сбит в 5.51).

Второй летчик из 7./JG26, заявивший о победах в этом бою, гауптман Клаус Митуш. Им были сбиты в 5.47 истребитель ЛаГГ-3 в северной части озера Хаболово и в 5.33 еще один ЛаГГ-3 в районе Копорского залива, близ д. Долгово, а также бомбардировщик Пе-2 в 5.55 в районе мыса Устьинского.

Количество заявленных потерь соответствует потерям нашей авиации в ходе данного боя. Немцы не смогли лишь точно определить марки наших самолетов, сбитые летчики 21-го ИАП ВВС КБФ Замыко и Чернышенко были на Як-7б, а гвардии лейтенант Дмитриев погиб на Ла-5. И потеря Дмитриева, возможно, не относится к победам немецких истребителей, так как в советских документах он значится сбитым над целью зенитным огнем противника.

Из документов советской стороны видим, что в ходе боя 21 мая 1943 года были подбиты два ФВ-190. Первый подбит огнем стрелков и штурманов самолетов Пе-2 в самом начале боя еще у Нарвского моста, второй немецкий истребитель был зажжен воздушным стрелком-радистом Смирновым (самолет Кабакова), когда воздушный бой уже сместился к Финскому заливу. И еще одна победа была заявлена летчиком 21-го ИАП Сушкиным, когда атаковавший его ФВ-190, не успев сориентироваться в маневре Сушкина, упал в воду Финского залива.

Все это подробно описано выше в воспоминаниях А.Ф. Калиниченко.

Справедливости ради надо отметить, что в других архивных документах, где описывается этот воздушный бой (даже в подготовленном политотделом 73-го БАП пропагандистском листке) нет ни слова, что нашим летчикам удалось под-


Голубев В.С.


Кабанов Е.И.


Калиниченко А.Ф.


Пасынков Г.В.

бить или сбить вражеские истребители. А это подтверждается немецкими архивными документами.

Потери немцев обобщены в работе исследователей историков авиации Александра Заблотского и Романа Ларинцева, и в них нет данных о потерянных или поврежденных немецких самолетах типа ФВ-190 на данном участке фронта из состава 26-й истребительной эскадры Люфтваффе.

* * *

Сейчас же расскажем о награждении участников этого боевого вылета. Как уже упоминалось, они были оформлены двумя приказами: командующего ВВС Краснознаменного Балтийского флота № 45 от 22 мая 1943 года и командующего 8-й авиабригады ВВС КБФ № 3 от 22 мая 1943 года.

Приказом командующего ВВС КБФ были награждены:

Орденом Красного знамени

– летчик-стажер при 73 АП старший лейтенант Видинеев (в документе – Веденеев) Петр Андреевич;

– помощник командира 1 АЭ 73 АП старший лейтенант Голубев Василий Сергеевич;

– штурман 1 АЭ 73 АП капитан Давыдов Сергей Степанович;

– начальник связи АЭ 73 АП младший лейтенант Ершов Николай Васильевич;

– командир звена 1 АЭ 73 АП старшина Кабаков Иван Иванович;

– воздушный стрелок-бомбардир 1 АЭ 73 АП сержант Кабанов Евгений Иванович;

– пилот 1 АЭ 73 АП сержант Косенко Юрий Хрисанфович;

– воздушный стрелок-бомбардир звена 1 АЭ 73 АП младший лейтенант Куликов Борис Андреевич;

– воздушный стрелок-радист 1 АЭ 73 АП старший сержант Марухин Александр Афанасьевич;

– командир звена 1 АЭ 73 АП старший сержант Пасынков Григорий Васильевич;

– заместитель командира 2 АЭ 21 ИАП капитан Сушкин Борис Михайлович;

– командир звена 1 АЭ 73 АП старший сержант Чубинидзе Александр Иванович.

Орденом Отечественной войны I степени

– воздушный стрелок-бомбардир 1 АЭ 73 АП старший сержант Губанов Максим Герасимович;

Орденом Отечественной войны II степени

– воздушный стрелок-бомбардир 1 АЭ 73 АП старший сержант Мошкарь Леонид Федорович.

Приказом командующего 8-й авиационной бригады ВВС КБФ были награждены:

Орденом Красной Звезды

– воздушный стрелок-радист 1 АЭ 73 АП младший сержант Еременко Владимир Александрович;

– воздушный стрелок-радист 1 АЭ 73 АП сержант Посудневский Кузьма Максимович;

– воздушный стрелок-радист 1 АЭ 73 АП сержант Романов Василий Андреевич;

– воздушный стрелок-радист 1 АЭ 73 АП сержант Смирнов Николай Александрович.

В этих списках представлены все члены экипажей шести самолетов Пе-2, выполнявших боевой вылет 21 мая 1943 года, кроме погибшего воздушного стрелка-бомбардира 1-й АЭ старшего сержанта Проценко Евдокима Антоновича. Как мы видим, приказом командующего ВВС КБФ также был награжден летчик истребитель 21-го ИАП капитан Б.М. Сушкин. Но, как ни странно, в приказе нет погибших в воздушном бою двух летчиков полка, самоотверженно отбивавших атаки противника (по воспоминаниям однополчан один из них прикрыл своим самолетом другой бомбардировщик). Это лейтенант Иван Алексеевич Чернышенко и старший сержант Петр Александрович Замыко. Также в приказе не оказалось погибшего в этом вылете летчика 4-го гв. ИАП ВВС КБФ гвардии лейтенанта Ефима Ивановича Дмитриева.

Так пусть же эта книга, этот долгий и подробный рассказ, станет выражением благодарности отважным ребятам, которым было в ту пору около 20 лет…

Всем летчикам, погибшим в Кингисеппском небе посвящается!


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


Смирнов Константин


Торгашев Антон


Морзунов Александр


Костюкович Виктор


Хаертдинов Ильгизар


Комаров Александр


Каширский Анатолий


Салахиев Рафик


Салахиева Мария


Давыдов Борис


Сапожников Максим


Дзюба Наталья


Марзоева София


Кислицина Татьяна

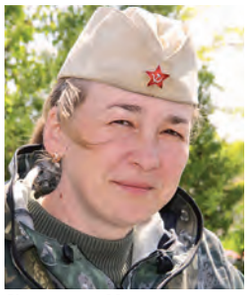

Котенков Владимир


Хакимов Антон


Нагибина Ольга


Кузьмин Михаил


Нудьга Андрей


Котенкова Милеуша


Салихов Инсаф


Чуприн Владимир


Филатова Ирина


Санаев Марат


Котенков Артур


Метёлкин Александр

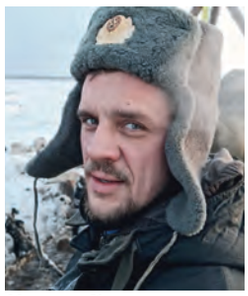

Щёкотова Юлия


Дьяков Иван


Катков Сергей


Копытков Андрей


Фатыхов Айрат


Москвин Константин


Порфирьев Евгений


Скорюков Анатолий


Тумашев Виктор


Шульц Валентин


Бандура Артем


Хитущенко Андрей


Стрельбицкий Константин


Чекмарёв Кирилл


Лебедев Кирилл


Дудин Виктор


Миронов Эдуард


Тютюнников Вячеслав

Три самолета Пе-2 с острова Итуруп, Сахалинская область



Горнов А.А.



Барсков И.А.

В марте 2022 года в реализации проекта «Крылья Татарстана» произошло, можно сказать, грандиозное событие. То, о чем мы мечтали с 2017 года, свершилось. В Казань были доставлены фрагменты самолетов Пе-2 с острова Итуруп, с Сахалина. Об этих «пешках» мы знали с 2017 года. Тогда из нескольких источников пришли сообщения, что рядом с аэродромом «Буревестник» на острове Итуруп находятся брошенные различные обломки самолетов. Понятно, что это не потери в ходе боевых действий с Японией в августе 1945 года, а фрагменты самолетов, списанных после выработки ресурса. Один из них, судя по поврежденному мотору, был списан в результате произведенной вынужденной посадки.

Позже стало известно, что сбором частей этих самолетов (как минимум трех) занимался один из известных авиареставраторов О.Ю. Лейко. Вот что писал Олег Юрьевич на поисковом форуме «Тризна»: *«В 2013 году наша группа вытащила все это «добро» в поселок рядом с аэродромом Буревестник, однако затем мы были вынуждены оставить все на хранение у местных ребят, поскольку не удалось убедить МО РФ предоставить возможность вывоза этих обломков. Сейчас вроде бы МО РФ решение приняло и обломки перевезут в парк «Патриот», а там может и восстановить удастся, еще одну Пешку…».*

Фрагменты самолетов действительно были доставлены в конце 2018 года самолетами военно-транспортной авиации на базу учебного центра «Русских Витязей» и «Стрижей» на аэродром «Кубинка». Инициаторами этого мероприятия выступили референт Главного командования Воздушно-космических сил России Игорь Александрович Барсков и генеральный директор АНО «Аэроклуб ВВС» Александр Александрович Горнов.

На подмосковной авиабазе Кубинка дислоцируется 237-й гвардейский Проскуровский Краснознаменный орденов Кутузова и Александра Невского центр показа авиационной техники имени И.Н. Кожедуба. Центр стал наследником знаменитого 176-го гвардейского Проскуровского Краснознаменного орденов Кутузова и Александра Невского истребительного авиационного полка. В состав ЦПАТ входят две авиагруппы высшего пилотажа и одна авиагруппа подготовки летного состава и высшего пилотажа. Пилотажные группы «Русские Витязи» и «Стрижи» стали визитной карточкой ВВС России.

В течение последующих лет инициативная группа проекта «Крылья Татарстана» при поддержке правительства Республики Татарстан вела переписку с Министерством обороны Российской Федерации с целью передачи данных фрагментов самолетов в Казань. И только в конце 2021 года благодаря консолидированной позиции всех заинтересованных сторон наша цель была достигнута. Решение о передаче РОМО «Объединение «Отечество» РТ фрагментов трех бомбардировщиков для реставрации и восстановления самолета Пе-2 было принято при поддержке и личном участии Игоря Александровича Барскова, первого заместителя полномочного представителя Северной Осетии – Алании при Президенте РФ (до 2020 года референт Главного командования ВКС РФ, впоследствии директор ФГПУ «ВППКИО ВС РФ «Патриот»), Александра Александровича Горнова, генерального директора Автономной некоммерческой организации дополнительного профессионального образования «Аэроклуб ветеранов военной службы» («Аэроклуб ВВС»), Олега Юрьевича Лейко, авиационного инженера и авиареставратора, а также командования в/ч 23700

В марте 2022 года специалистами инициативной группы проекта «Крылья Татарстана» эти фрагменты доставлены в город Казань. Также для пополнения музейной коллекции были доставлены фрагменты



Плоскости самолетов Пе-2 на острове Итуруп.

самолета американского производства «Белл» P-63 «Кингкобра» (Bell P-63 Kingcobra), это последующая модификация самолета P-39 «Аэрокобра» (Bell P-39 Airacobra), поставлявшегося в годы Великой Отечественной войны в СССР по ленд-лизу. Они будут использованы для создания экспозиции, посвященной Герою Советского Союза летчику-истребителю Михаилу Петровичу Девятаеву.

В Кубинку для погрузки «пешек» выехали из Казани Илья Прокофьев, Рузаль Хабибуллин, Николай Иванов и Вадим Артемьев (п/о «Разведка и «Поисковая тропа», КГЭУ). Также на помощь нам прибыли коллеги из московского отряда «Военная археология» Антон Торгашев и Олег Цема. Семь часов мы грузили фрагменты самолетов в грузовую фуру, пришлось немного помучиться с мотором М-105, для облегчения отсоединяя редуктор со всей винтомоторной группой. Отметим с благодарностью профессионализм и отзывчивость водителя грузовой автомашины Сергея Низамовича Вацека, с его помощью вся транспортировка прошла быстро и качественно.

12 марта для разгрузки и распределения фрагментов по ремонтным боксам в Казани нас встречало несколько десятков человек – представителей поисковых отрядов. Общими усилиями разгрузка прошла быстро и организованно. Инициативная группа проекта «Крылья Татарстана» выражает благодарность представителям поисковых отрядов «Татнефть-Поиск», «Разведка», «Поисковая тропа», «Книга Памяти», «Химик».

При сортировке и осмотре обломков «пешек» мы нашли различные заводские и технологические номера агрегатов самолетов. Московский историк военной авиации Борис Владимирович Давыдов смог по этим номерам найти информацию о выпуске их с Казанского авиационного завода № 22.

На килевых шайбах были нанесены краской заводские номера: 11/439, 17/437, 20/452, по которым было установлено, что самолет Пе-2 с заводским номером 11/439 был выпущен с завода № 22 (с моторами №№ 51-9391 и 51-9143) 12 февраля 1945 года. Самолет с номером 17/437 (с моторами №№ 51-9306 и 51-9319) отправлен с завода 7 февраля 1945 года, а с номером 20/452 (с моторами №№ 51-9859 и 51-9891) – 16 марта 1945 года.

Все указанные самолеты были переданы в 8-ю запасную авиационную бригаду (ЗАБр) в городе Казани. Следует отметить, что на начало 1945 года 8-я ЗАБр не только готовила маршевые полки бомбардировочной авиации и отдельные экипажи, но и стала перевалочной базой для облета Пе-2 после выпуска с завода и дальнейшей перегонки в боевые части, для чего было привлечено большое количество хорошо подготовленного летно-подъемного состава. То есть, можно уверенно говорить, что все доставленные с Итурупа фрагменты Пе-2 – части боевых самолетов, принимавших участие в боях по разгрому Квантунской армии в августе 1945 года.



Погрузка мотора на острове Итуруп.

Кроме номеров на килевых шайбах, найдено несколько бирок (шильд) с номерами 11/483, 4/482, 17/480, по которым у нас нет подтвержденной архивными документами информации о датах выпуска и дальнейшей судьбе данных самолетов. В технической документации 22 завода мы нашли, что они все были выпущены после мая 1945 года.

Был установлен также номер доставленного с Итурупа мотора. Как говорилось выше, по характеру повреждений можно сделать однозначный вывод, что мотор стоял на самолете, который совершил вынужденную посадку. В итоге был снят с самолета и дальше не ремонтировался и не восстанавливался. На моторе найден заводской номер 54-12445. А выпущен был на казанском заводе № 16 в IV квартале 1945-го. К сожалению, найти документы с указанием, на какую машину он был установлен, пока не удалось. Из этого следует, что у нас впереди еще большая архивно-исследовательская работа и радостное предвкушение знакомства с экипажами данных самолетов.



Номер самолета.



Номер мотора.



Номер мотора.

А сейчас погрузимся в историю аэродрома на острове Итуруп и воинских авиаподразделений, которые базировались здесь в период 40-х годов XX столетия. Все данные были установлены из различных открытых исторических источников и архивных документов, предоставленных руководителем Сахалинского регионального отделения ООД «Поисковое движение России» Артемом Николаевичем Бандурой, за что ему отдельное большое спасибо.

Как говорилось выше, обломки на острове Итуруп находились рядом с аэродромом «Буревестник». Но это название аэродром получил в конце 40-х годов XX века. До этого аэродром использовался японскими ВВС и имел название «Тенней» (Tennei, 天栄). В советских архивных документах он именуется Оннебецу. Также известно, что этот аэродром входил в состав японской военной базы «Хитокаппу» (залив Хитокаппу на острове Итуруп, в настоящее время носит название Касатка), где в конце 1941 года готовилась авианосная группа для атаки на американский Пёрл-Харбор.

28 августа 1945 года на остров Итуруп высадился десант советских войск. Переход острова под контроль Советского Союза прошел без боевых действий, так как японский гарнизон капитулировал. После освобождения острова Итуруп аэродром использовался нашей авиацией. Немного позднее рядом построили новый аэродром с удлиненными полосами и прочими сооружениями.

Первые самолеты Пе-2 на острове Итуруп появились в октябре 1945 года. В архивных документах штаба 29-й ВА Дальневосточного военного округа (сформирована 20 февраля 1949 года переформированием 10-й ВА), сохранился приказ командующего 10-й ВА от 10 октября 1945 года, в котором говорится: *«Во исполнении Приказа Народного Комиссара Обороны и шифрограммы Начальника Штаба ВВС Красной армии № 11/231 от 2 октября 1945 года, приказываю:*

1. Командиру 255 АД перебазировать на аэродром Оннебецу на о. Итуруп (Курильские острова) управление АД, 79 АП, 581 АП и 35 роту связи.



Олег Цема, Антон Торгашев и Рузаль Хабибуллин.



Погрузка плоскости самолета на аэродроме Кубинка.

2. Командиру 29 ИАД перебазировать 307 и 308 ИАП на аэродром Оннебецу на о. Итуруп (Курильские острова) и после их перебазирования передать в подчинение командиру 255 АД.

3. Сроки перебазирования: летные эшелоны – 11 октября 1945 года. Наземные эшелоны – 20 октября 1945 года.

4. (…)

5. Перелет на аэродром Оннебецу летных эшелонов полков 255 и 29 АД произвести 11 октября 1945 года. Общее руководство перелетом возлагаю на командира 255 АД подполковника Бронза, коему разработать план перелета и представить мне на утверждение 10.10.1945 года».

В соответствии со штурманскими указаниями перелет для двух бомбардировочных полков на самолетах Пе-2 (79-й БАП и 581-й БАП) производился по маршруту: Отиай (сейчас г. Долинск Сахалинской области), м. Сирэтоко-Мисаки (так в документе, правильно Сиретоко-Мисаки), м.Руруй (остров Кунесири) (так в документе, правильно мыс Руруй на острове Кунашир), аэродром Оннебецу.

В открытых источниках в различных воспоминаниях ветеранов-летчиков, проходивших службу на острове Итуруп, можно найти упоминания о том, что при перелете один из самолетов Пе-2 сломал шасси при посадке на незнакомый аэродром. Воспоминает бывший летчик 307-го истребительного авиаполка Василий Тимофеевич Зайцев. *«После победы над Японией, а я был участником войны в составе 29 АД, полк наш 307 ИАП, судьба уготовила нам такое, что из 29 АД два полка – наш 307 ордена Красной Звезды ИАП и 308 ИАП – передавались в состав 255-й смешанной Сахалинской авиационной дивизии (командир полковник Бронза). В нее входило два полка бомбардировочных на Пе-2 и два полка истребительных на ЯК-9м.*



Зайцев В.Т.

Мы проделали путь – перелет по маршруту: Гаровка – Николаевск-на-Амуре – Кировское (Сев. Сахалин) – Отиай. Здесь соединились с 2-мя полками бомбардировщиков Пе-2 (по-моему, 79 и 581, если память не изменила). Отсюда звеньями летели через Охотское море к острову Итуруп. Впереди шло звено бомбардировщиков – три Пе-2 и 4 самолета – звено Як-9м. Пе-2 шли впереди, так как нам надо было ориентироваться в пространстве по самолетам Пе-2, ведь на море скрывает линию горизонта, а Як-9м не имел нужных приборов. Погода была солнечная, к тому же было какое-то марево, как дымка, что бывает редко над морем. Горючего было в обрез. На аэродром на острове мы просто падали, так как горючего в баках было очень мало, а двое из 308 полка уже не могли после посадки рулить в сторону стоянки. У меня, как сказал мне техник на другой день, в баке оставалось 9 литров. Вся эпопея перелета 255 САД окончилась успешно, лишь один Пе-2 на посадке сломал шасси…».

Но в архивных документах находим данные, что весь перелет четырех полков прошел без происшествий. Вот выдержки из Приказа по войскам 10-й ВА: *«В период 15–16 октября 1945 года произведено перебазирование 255 САД в количестве 74 Як-9 и 46 Пе-2 с аэродрома Отиай (о. Сахалин) на аэродром Оннебецу (о. Итуруп). Перелет проведен за короткий срок, по совершенно незнакомому и трудному маршруту, большая часть которого проходила над морем.*

Благодаря отличной подготовке летного и технического состава, тщательной подготовке материальной части и хорошей организации перебазирования частей 255 САД, перелет произведен успешно без происшествий.

Приказываю:

За хорошую подготовку летно-технического состава, материальной части и успешное перебазирование частей 255 САД с о. Сахалин на Курильские острова объявляю благодарность и награждаю:

Командира 255 САД подполковника Бронза – 1500 рублей;

Инженера 255 САД инженер-майора Ипатова – 1000 рублей;

Командира 307 ИАП майора Грозина – 1000 рублей;

Командира 308 ИАП майора Филиппова – 1000 рублей;

Командира 79 БАП майора Логинова – 1000 рублей;

Командира 581 БАП майора Севостьянова – 1000 рублей…».



Бронза Б.И.



Севостьянов Н.А.

Вынужденная посадка Пе-2, чей мотор сейчас передали в Казань, у которого видны поломки лопастей на моторе при совершении вынужденной посадки самолета, очевидно, произошла гораздо позже, уже после передислокации бомбардировочных полков на остров Итуруп. Скорее всего, данная авария была вызвана суровыми погодными условиями. Сильные ветра, частые холода, туманы и метели создавали большие проблемы при эксплуатации самолетов на острове.

Это подтверждается воспоминаниями летчиков-истребителей из 307-го и 308-го ИАП, которые также базировались рядом с бомбардировщиками.

«В 1947 году, после весьма существенных потерь по причине экстремальных условий базирования значительной части Як-9, а также потерь в личном составе, полки были объединены, при этом 307 ИАП был расформирован. Оставшийся на Итурупе 308 ИАП получил P-63 Kingcobra, которые, впрочем, также не выдерживали суровых условий эксплуатации и в 1950–1951 годах были заменены на Ла-11 или Ла-9. 308 ИАП находился на острове до 1981 года, когда его сменил 41 ИАП…».

Здесь следует добавить, что бомбардировочные полки на острове Итуруп находились до начала 50-х годов XX столетия. Так, например, 581-й БАП был передислоцирован с аэродрома «Буревестник» на аэродром «Серышево» (Амурская область) только к концу 1953 года. Причем в это время полк уже был перевооружен на Ил-28. 79-й БАП был передислоцирован с Итурупа еще раньше – в 1949-м на аэродром «Сокол» (Сахалин).

История становления 79-го БАП относится к 1938 году. Тогда на аэродромах Кировское и Зональное (о. Сахалин) была сформирована авиационная смешанная группа, которая 31 августа была преобразована в смешанный полк четырех-эскадрильного состава. В то время полк был оснащен самолетами СБ, И-15бис и И-16. Командиром полка был назначен капитан Н.П. Терехов. После завершения формирования личный состав принял участие в боях

у озера Хасан. Основными целями летчиков полка были японские обозы, укрепленные огневые точки, зенитные батареи, бронепоезда. Помимо выполнения задач по бомбометанию, экипажи авиачасти летали и на дальнюю разведку. Следует отметить, что с 1939 по 1941 год в полку проходил службу Алексей Петрович Маресьев, ставший позднее известным на всю страну летчиком, Героем Советского Союза. 25 июня 1941 года полк перебазировался на аэродром Софийское-на-Амуре, где пришлось заново обустраивать взлетную полосу и другие объекты для жилья и функционирования части. Весь период Великой Отечественной войны личный состав полка поддерживал высокую боевую готовность. 21 августа 1943 года 79-му САП было вручено Боевое Знамя. В 1944 году истребители полка были переданы в другие части, а в его состав введены новые эскадрильи на Пе-2. 8 августа полк стал 79-м бомбардировочным. С 9 августа 1945 года 79-й БАП начал боевые действия, содействуя наземным частям 2-го Дальневосточного фронта в войне против Японии. Первый боевой вылет состоялся 11 августа. Бои проходили на материке, на Южном Сахалине и Южных Курилах. По итогам боевых действий полк был награждён орденом Красной Звезды, а 90 военнослужащих части – орденами и медалями.

Во время передислокации на остров Итуруп в октябре 1945 года полком командовал майор Виктор Григорьевич Логинов, в боях с Японией он был на должности заместителя командира полка. Участник боевых действий у озера Хасан. В наградных документах к ордену Отечественной войны I степени говорилось: *«…тов. Логинов высоко квалифицированный летчик и умелый воспитатель подчиненного состава, в короткий срок сумел самостоятельно вылетать на самолете Пе-2 и переучил летчиков полка летать на самолете Пе-2, подготовив их к боевой работе».*



И.Г. Прокофьев с частью килевой шайбы самолета Пе-2.



Разгрузка фрагментов Пе-2 в Казани.

581-й бомбардировочный авиаполк также участвовал в боевых действиях в ходе советско-японской войны. При перелете на остров Итуруп полком командовал майор Николай Арсентьевич Севостьянов. В период войны с Японией он командовал 110-й отдельной разведывательной авиаэскадрильей 255-й авиадивизии. В наградном листе к ордену Красного Знамени говорилось: «В борьбе с японскими империалистами первый вылетел на территорию врага, добывать сведения, глубиной на 200 км…».

В общем, можно на 100 процентов утверждать, что доставленные в Казань фрагменты Пе-2 относятся к двум бомбардировочным полкам 255-й смешанной авиадивизии 10-й ВА.

Командиром дивизии в то время был полковник Борис Иванович Бронза. Борис Иванович был кадровым военным, в Красной Армии с 21 июня 1933 года. Участник боев в Монгольской Народной Республике. В наградных материалах к ордену Красной Звезды от августа 1945 года говорилось: *«Волевой, энергичный, отлично подготовленный летчик. С хорошими организаторскими способностями. Смел, решителен. Техникой пилотирования владеет в совершенстве. Летает на самолетах Пе-2, Ил-2, СБ, Ил-4, Як-7, Си-47. Имеет общий налет 2400 часов».*

Завершая главу, хочется сказать, что история бомбардировщиков Пе-2, фрагменты которых доставлены в город Казань, будет продолжена. И в следующей книге мы расскажем вам о судьбе боевых машин, о героических летчиках, выполнявших боевые задания в ходе вооруженного конфликта с Японией. Понятно, что нам предстоит большая и интересная архивно-исследовательская работа.

Самолет Пе-2 в районе Форносово, Тосненский район Ленинградской области

Порой из чудных событий складывается история поиска того или иного самолета. Так было и в этот раз. Вот краткая цепочка событий. Один человек, даже не поисковик, пошел поохотиться в лес и случайно нашел место падения крылатой машины. Позже он рассказал об этом своему другу, который как раз и занимается авиационным поиском уже несколько десятков лет. Этот человек передал информацию об обнаружении обломков товарищам, которые целенаправленно ищут самолеты, погибшие в этом районе в годы Отечественной войны. А те в свою очередь сделали все возможное, чтобы по кратким ориентирам отыскать это место и, применяя навыки и знания, приобретенные в ходе долгой поисковой деятельности, найти заводские номера моторов. Финальной точкой истории стало установление судьбы и имен членов экипажа погибшего самолета.

А сейчас все подробно и по порядку. Для нас история этого самолета началась в январе 2022 года с сообщения Сергея Михайловича Каткова, нашего друга из Центра современной истории (г. Москва). Он написал, что летом 2021 года его товарищ работал на карьере рядом с поселком Федоровское Тосненского района, а в один из выходных дней они с друзьями и местным охотоведом съездили в лес поохотиться и случайно наткнулись на обломки самолета. По его словам, где-то между станцией Форносово и поселком Федоровское, на лесном заболоченном участке из земли торчало крыло стальной птицы, а рядом лежали другие обломки. Он даже прислал Сергею фотографию, на которой был виден неплохо сохранившийся колпак от Пе-2 – откидная прозрачная часть пилотской кабины, защищающая летчика от воздушного потока, которая обеспечивает ему необходимый обзор, придает кабине обтекаемую форму и герметично ее закрывает.

Сергей Катков кроме этого снимка прислал нам также координаты находки. Охотники были в лесу без GPS-навигатора, а потому точку обнаружения на спутниковом снимке поставили приблизительно, по памяти.

Погибшая «пешка» находится в Ленинградской области, а мы далеко в Казани. Горя желанием побыстрее подтвердить полученную информацию, мы попросили нашего друга, санкт-петербургского авиареставратора Виктора Николаевича Дудина, съездить туда и поискать место катастрофы, снять координаты. Виктор смог выбраться лишь ближе к марту 2022 года. Пробродив полдня на лыжах по зимнему лесу, найти это место он не смог.

В апреле мы выехали из Казани для участия в работе Межрегиональной поисковой экспедиции «Любань», которая проходит в районе бывших населенных пунктов Макарьевская Пустынь и Смердыня, в местах наступления 54-й армии Волховского фронта. Наш полевой лагерь третий год располагается в районе урочища Кородыня. В первые дни занимались обустройством лагеря, решением организационных вопросов. Дальше продолжилась работа на раскопе, найденном еще в прошлом году. Мы же решили-таки съездить поискать место падения самолета в районе Форносово.

Первый раз поехали 1 мая небольшой группой: из Казани – Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Ирина Ионенкова, Николай Иванов, Андрей Поляков, из Санкт-Петербурга – Кирилл Лебедев и Николай Ворончихин, Михаил Кузьмин с Ольгой Нагибиной представляли город Северодвинск Архангельской области. Прибыв на окраину ближайшей деревни Аннолово, мы оставили машины и по навигатору пошли в сторону указанной точки. Дорога оказалась не из легких, пришлось несколько раз форсировать извилистую и довольно широкую речку Винокуровку. Хорошо, что встречались поваленные через водную преграду деревья, по которым мы перебирались с одного берега на другой.

Понимая, что точка обнаружения проставлена весьма условно, мы заранее готовы были прочесывать лесной массив в несколько сотен метров. Обустроив на берегу речки небольшой бивак и оставив ненужные инструменты, мы разбрелись по лесным дебрям. Нескольких часов блужданий – никаких признаков того, что рядом где-то упал самолет. Ближе к вечеру мы позвонили Сергею Каткову и попросили, чтобы его друг еще что-нибудь вспомнил о месте обнаружения фрагментов «пешки». Через



Поисковики в попытках найти место падения самолета.

некоторое время Сергей прислал телефон Максима, охотника, который в первый раз водил друга Сергея по этим местам. Несмотря на отвратительную связь в этой глуши, мы все же дозвонились до Максима. И тут оказалось, что мы бродим совсем в другом месте. Он сказал, что колпак от кабины и крыло самолета нашли тогда километрах в трех от нашей нынешней точки, нам надо выйти на путепровод, который был отправной точкой для захода в лес. Пока ходили по лесу, стали лучше ориентироваться, и обратная дорога к путепроводу заняла минут 40. Дойдя до нужной точки – пересечения путепровода с лесной дорогой, трое «разведчиков» устремились в лес. Уже темнело, пора было возвращаться в лагерь. Кирилл Лебедев с Андреем Поляковым пошли по основной лесной дороге, а Александр Коноплев свернул на боковую. Остальные члены команды остались ждать их на путепроводе, получая от ушедших информацию по рации. Первая группа сообщала, что прошли несколько реперных точек, о которых по телефону говорил охотник, но найти указатель – большое дерево, на ветвях которого развешены ориентиры, они не смогли. Почти в сумерках парни вернулись, и все вместе двинули к деревне, где оставили машины. Уже затемно добрались до лагеря.

Самолет мы не нашли, но стали неплохо разбираться в окружающей местности и могли более предметно разговаривать с «наводящим на цель» охотником. Поэтому решили в ближайшие дни провести еще одну вылазку на поиск самолета.

6 мая почти в том же составе отправились на разведку. Нам пришлось по ходу еще несколько раз уточнять детали обнаружения. Ведь охотники наткнулись на обломки воздушной машины тоже случайно, где и сами были впервые. Мы будто иголку ищем в стоге сена. Распределив между собой сектора поиска, мы углубились в лесную чащу, внимательно осматривая землю. И почти одновременно метрах в четырехстах друг от друга наткнулись на фрагменты самолета. Первая группа нашла воронку и обломки на месте катастрофы, а другая под мхом с помощью металлоискателя – пряжки, карабины от парашютной системы, летные очки и шлемофон одного из членов экипажа. На наушнике шлемофона удалось прочесть нацарапанное имя – Костя. Это была несказанная радость: мало того, что нашли место падения самолета, так еще с первых минут узнали имя одного из членов экипажа самолета!

Собравшись всей группой у небольшой вытянутой воронки, образовавшейся от удара самолета о землю, мы стали с помощью металлоискателей и щупов проверять периметр. Была найдена одна стойка шасси самолета с фрагментами обломанного лонжерона центроплана. Вторую нашла Ирина Ионенкова метрах в пятидесяти от основного места падения. Из-под этой стойки из болота мы извлекли крупнокалиберный пулемет УБ калибра 12.7 мм. Когда стали проверять саму воронку (сильно углубиться не



Наушник шлемофона с надписью «Костя».



Остатки шлемофона стрелка-радиста.



Вал редуктора одного из моторов.



Номер мотора.



Номер мотора.

давала вода, а мы не взяли ведер для откачки воды), стали попадаться элементы броневой защиты кабины летчика и штурмана самолета. Воронка оказалась не такой глубокой. Также на дне мы обнаружили оба воздушных винта (ВИШ-61) без лопастей, но вместе с храповиками и верхними чашками винта. Нижние чашки и валы редукторов мы нашли на поверхности, рядом с воронкой. Было заметно, что их, видимо, разбирали после войны, когда местные жители сдавали металлолом.

В оставшееся время мы смогли найти заводские номера обоих моторов. Они сохранились на упорных шайбах шестерни редукторов двух моторов, обнаруженных рядом с воронкой. Один читался полностью – РА № 125-476, второй частично – «238».

Вернулись в базовый лагерь уже затемно и сразу включили компьютер с базой данных на погибших и пропавших без вести летчиков, которая накоплена за годы поисково-исследовательской работы в архивах. Также за помощью мы по телефону обратились к Борису Владимировичу Давыдову, историку военной авиации из Москвы. И тем же вечером смогли полностью установить обстоятельства потери данного самолета и судьбу экипажа.

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 с экипажем:

– старший летчик гвардии младший лейтенант Поляков Александр Михайлович, 1921 г.р.;

– штурман звена гвардии старший лейтенант Пыхтунов Василий Иванович, 1919 г.р.;

– воздушный стрелок-радист сержант Прохоров Константин Павлович, 1920 г.р.

По данным военного архива удалось установить, что воздушный стрелок-радист сержант Константин Павлович Прохоров спасся на парашюте и попал в плен к немцам 26 июля 1943 года, а летчик и штурман значились пропавшими без вести.

Вот так закончился весенний этап работы на этом самолете. Мы смогли вынести с места падения некоторые фрагменты, которые могли бы использовать в реставрации и восстановлении Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана».

Уже дома мы смогли досконально изучить архивные документы, позволяющие подробнее узнать о членах экипажа погибшей крылатой машины.

Во-первых, в своих архивных тетрадях мы нашли выписки Приказа по 34 гв.БАП о списании данного самолета: *«Самолет № 2/148 с моторами М-105ра № 125-476, №СК-24-2382 с вооружением и спецоборудованием: часы АЧХО № 44641, АЧО № 3664, передатчик РСБ-бис № 9403, приемник Ус-4 № 01279, РПК-10 № 4208, АФАБ № 1579, объектив № 412207 – 25 июля 1943 года, не вернувшийся с боевого задания, списать по книгам учета самолето-моторного парка».*

Кроме этого в журнале боевых действий полка говорилось: *«25 июля 1943 года. В течение дня полком произведено 28 боевых вылетов на разведку и бомбардировку ж/д перевозок на участке Красногвардейск – Тосно – Сиверская, бомбардировку танков в районе Келколово – Мустолово. При групповом бомбардировочном ударе по узлу сопротивления в д. Лобаново сожжено 4 дома, кроме того, возникло 9 очагов пожаров и 1 сильный взрыв на южной окраине. При бомбардировке артиллерийских позиций южнее Анненское, между дорогой и рекой Мга, взорван мост на шоссе через реку Мга и произошел взрыв в районе цели (предположительно уничтожен склад с боеприпасами). Групповым бомбардировочным ударом по колонне танков в лесу на южной окраине д. Мустолово, уничтожено 2 танка и создано несколько очагов пожаров со взрывами. При обстреле из пулемета «БС», стрелком радистом Кисловым взорван паровоз на станции Владимирская. Боевой налет 12 часов 29 минут. Сброшено бомб 15.850 кг».*

Вот выписка из акта расследования причин летных потерь в частях ВВС Красной Армии – 34 гв.БАП.

«Самолет Пе-2 № 2/148. Экипаж: летчик гвардии младший лейтенант Поляков Александр Михайлович, штурман старший лейтенант Пыхтунов Василий Иванович, воздушный стрелок-радист младший сержант (звание так в документе. – Авт.) *Прохоров Константин Павлович.*

25 июля 1943 года в 7.00 экипаж вылетел на бомбардировку ж/д эшелонов на ст. Владимирская.

Полет выполнялся одиночно. Решения командира экипажа неизвестны.

Предположительно сбит ЗА или истребителями противника.

Опыт в боевой работе экипаж имел хороший. Техникой пилотирования при полете в облаках владел хорошо.



Участники экспедиции.

Уровень специальной и боевой подготовки полностью соответствовал выполнению боевой задачи.

Полет совершался при сплошной облачности высотой до 500 метров, при видимости 4-3 км. Экипаж имел задание, использовать плохие метеоусловия, внезапно отбомбить ж/д эшелоны на станции, что он отлично неоднократно уже выполнял.

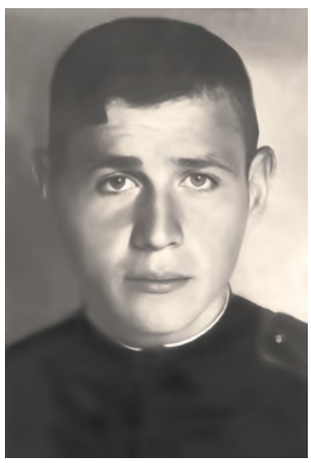
Мог быть сбит ЗА или пулеметным огнем…

Экипаж полностью: летчик, штурман и стрелок-радист слётанность имел. Летчик, как в технике пилотирования, так и в бомбометании с пикирования подготовлен был хорошо.

Ранее летчик: сбил 1 истребитель противника, сам был сбит 2 раза. Штурман: был сбит 2 раза…».

Также имена летчиков этого экипажа есть в объяснительной записке к отчету за июль 1943 года, в которой указаны точные должности и звания погибших: *«25 июля 1943 года – экипаж командира звена гвардии младшего лейтенанта Полякова Александра Михайловича, штурмана эскадрильи старшего лейтенанта Пыхтунова Василия Ивановича, стрелка-радиста сержанта Прохорова Константина Павловича – при выполнении боевого задания не вернулись…».*

● Летчик гвардии младший лейтенант ПОЛЯКОВ Александр Михайлович. Родился в 1921 году в городе Тула. Его отец Михаил Борисович проживал там по адресу: ул. Заварная, д.132 (в другом документе, ул. Ствольная, д.116). В Красную Армию поступил добровольно в 1940 году и стал курсантом Ташкентской военной авиационной школы, которую окончил в 1942 году. По переписи личного состава на 20 июля 1942 года сержант Поляков А.М. значится на должности пилота в составе 3-го запасного авиаполка, который дислоцировался в городе Йошкар-Оле (Марийская АССР), входящего в состав 8-й запасной авиабригады (г. Казань Татарской АССР). Летчики и штурманы, окончившие военные авиашколы и училища, в запасном полку проходили обучение по боевому применению самолетов Пе-2, которые строились на Казанском авиационном заводе № 22. Там же формировались летные экипажи, которые, закончив обучение и приобретя навыки слетанности в экипаже и в группе, убывали на фронт. На 24 марта 1943 года сержант А.М. Поляков значится в составе 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА Ленинградского фронта.



Как говорилось выше, в акте расследования боевых потерь полка Александр Михайлович Поляков до рокового вылета 25 июля 1943 года при выполнении боевых заданий на Ленинградском фронте был дважды сбит, а также сам сбил один самолет противника. Причем заметьте, летчик бомбардировщика! Это произошло 13 апреля 1943 года. Но в этот день полк понес тяжелые утраты: были потеряны и выведены из строя сразу шесть самолетов Пе-2, погибли и пропали без вести 11 членов экипажей…

В деле с отчетами 276-й бомбардировочной авиадивизии о боевой работе за 13 апреля 1943 года было записано: *«…третий вылет 13 апреля 1943 года с 18.00 до 19.05 группой 34 гвардейского бомбардировочного авиаполка, в составе семи Пе-2, под командованием гвардии майора Кованева, под прикрытием восьми Як-7 29-го гвардейского истребительного авиаполка – бомбардировочный удар по аэродрому Красногвардейск.*

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

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

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

В районе Кобралово группа Пе-2 была атакована 6-и истребителями противника ФВ-190, после второй атаки самолет 2 звена, пилотируемый гвардии капитаном Голованoвым, объятый пламенем вышел из строя, ушел в северо-западном направлении. Дальнейшая его судьба неизвестна.

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

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

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

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

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

Второй самолет из оставшейся тройки, пилотируемый гвардии младшим лейтенантом Поляковым, атакованный в районе Пулково, загорелся, после чего повторно атакован. Экипаж по команде летчика выбросился на парашютах и приземлился в районе Средняя Рогатка. Летчик Поляков и стрелок-бомбардир Череповский невредимы, стрелок-радист гвардии старший сержант Ситюк – ранен…».

Этот вылет также описан в наградных документах на имя Александра Михайловича Полякова.

«Выполняя ответственное боевое задание 13-й Воздушной армии по уничтожению материальной части и разрушению летного поля на аэродроме Красногвардейск 13 апреля 1943 года, тов. Поляков попал в весьма сложные условия полета. Но ни огонь зенитной артиллерии, ни тройное превосходство истребителей противника не испугали молодого летчика. Тов. Поляков держался в плотном строю группы, и вместе с экипажем отражал пулеметным огнем атаки истребителей. Задача – бомбардировать аэродром противника – была выполнена. Цель поражена. На обратном маршруте штурман и стрелок-радист сбили 2 ФВ-190.

Озверелые стервятники в количестве 6 ФВ-190 набросились на самолет Полякова и зажгли центропланный бензиновый бак. В первой же атаке показавшийся впереди ФВ-190 длинной меткой очередью был сбит из лобовых пулеметов Поляковым. Самолет противника упал на нашей территории в районе Мясокомбината (подтверждает 404-й артиллерийский полк 109-й стрелковой дивизии 42-й Армии). Тов. Поляков, дотянув горящий самолет до своей территории, покинул его на парашюте. Весь экипаж остался жив, имея легкие ранения».

Командование полка представило отважного летчика к награждению орденом Красной Звезды, но приказом командира 276-й БАД от 18 апреля 1943 года сержант А.М. Поляков был награжден медалью «За отвагу».



На месте обнаруженной воронки.

В настоящее время есть возможность ознакомиться со многими немецкими документами периода Второй мировой войны. Так вот, в открытых материалах по 1-му флоту Люфтваффе за 13 апреля 1943 года у немцев значатся потерянными и поврежденными следующие самолеты ФВ-190 в интересующем нас районе Восточного фронта:

– два ФВ-190 из состава 8/JG51 совершили вынужденную посадку на брюхо на аэродроме Городец с повреждениями 20% и 25%;

– один ФВ-190 из состава 2/JG54 поврежден при бомбардировке аэродрома Красногвардейск на 25%;

– один ФВ-190 из состава 2/JG54 совершил вынужденную на брюхо из-за отказа мотора в районе Парицы, разбит на 60%;

– один ФВ-190 из состава 7/JG54 – аварийная посадка из-за отказа двигателя на аэродроме Красногвардейск, разбит на 100%.

1 июня 1943 года приказом командующего войсками Ленинградского фронта А.М. Полякову было присвоено первое офицерское звание гвардии младшего лейтенанта. С 14 июля 1943 года он на должности старшего летчика. Приказ о назначении на должность командира звена был подписан в августе 1943 года, когда боевой вылет от 25 июля 1943-го стал для Александра Полякова последним…

● Штурман гвардии старший лейтенант ПЫХТУНОВ Василий Иванович. Родился в 1919 году в селе Старое Можайского уезда Московской губернии. Окончил среднюю школу и поступил курсантом Челябинского военного авиационного училища. Во время учебы был переведен в Краснодарское военное авиационное училище, которое окончил в 1938 году. 11 декабря 1938 года с присвоением воинского звания лейтенанта направлен слушателем

1-го курса факультета авиационных штурманов Военно-воздушной Академии Красной Армии*.

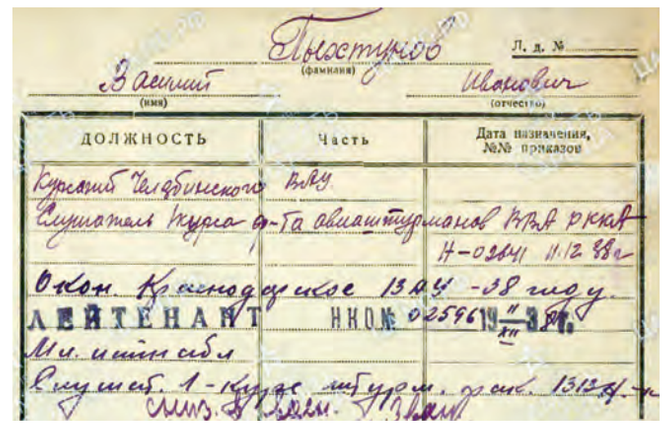
Но не все гладко складывалось в военной карьере Василия Ивановича. В одной из учетно-послужных карточек есть запись, что приказом по академии от 20 сентября 1940 года он был понижен в воинском звании до младшего лейтенанта. Приведшие к этому причины в документе не указывались. Тем не менее, 13 августа 1941 года В.И. Пыхтунов окончил штурманский факультет с дипломом. После окончания академии назначен на должность штурмана авиаэскадрильи в состав 12-го запасного авиаполка (1-я ЗАБр), который дислоцировался в городе Чапаевске Куйбышевской области (сейчас Самарская). Здесь же по адресу: Соцгородок, ул. Гризодубовой, д.23 жила его жена Ольга Станиславовна. Приказом командующего войсками Приволжского ВО (4 ноября 1942 года) ему присвоено звание старшего лейтенанта.

С 8 февраля 1943 года В.И. Пыхтунов на должности штурмана звена в составе 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА Ленинградского фронта.

Найти сведения, что В.И. Пыхтунов был дважды сбит, нам в архивных документах пока не удалось. Известно лишь, что 3 мая 1943 года самолет Пе-2, где штурманом был Василий Иванович, совершил аварийную посадку на аэродроме Уголово под Ленинградом. Летчиком тогда был заместитель командира авиаэскадрильи 34-го гв.БАП гвардии капитан Д.К. Леденев, а место воздушного стрелка занимал старший авиационный механик аэ гвардии техник-лейтенант Ф.Д. Логиновский. В этом вылете экипаж опробовал самолет в воздухе после ремонта.

Приказом командующего войсками Ленинградского фронта от 2 июля 1943 года В.И. Пыхтунов награжден медалью «За оборону Ленинграда». Приказ о его назначении на должность штурмана авиаэскадрильи был утвержден в августе 1943 года, но на тот момент он уже не вернулся с боевого задания…

● Воздушный стрелок-радист сержант ПРОХОРОВ Константин Павлович. Родился 23 февраля 1920 года в д. Сараево Нерехтского уезда Костромской губернии (в годы войны – Нерехтский район Ярославской обл.). Мать София Петровна Прохорова (в девичестве Душкина) проживала по адресу: Ивановская обл., г.Фурманов, ул. Малая Середская, д.2/7, кв.9.


Пыхтунов
(фамилия)
Л. д. №
Василий
(имя)
Иванович
(отчество)

ДОЛЖНОСТЬ	Часть	Дата назначения, №№ приказов
Курсант Челябинского ВАУ		
Слушатель курса 1-го авиаштурманов ВВА РККА		14-02841 11.12.40г
Окон. Краснодарское ВАУ -38 году.		
ЛЕЙТЕНАНТ	НКО № 025961 19 "11" 38г.	
Мл. инженер		
Слушатель 1-курса штурм. фак. 1312		

УПК Пыхтунова В.И.

В Красную Армию Константин Прохоров был призван Нерехтским РВК 11 ноября 1940 года. В 1941 году окончил школу младших авиационных специалистов (ШМАС). На начало Великой Отечественной войны проходил службу техником в составе АРБ № 1 ВВС Ленинградского фронта (АРБ – авиационная ремонтная бригада). 7 июля 1942 года был переведен в состав 36-й запасной стрелковой бригады, откуда уже 9 июля выбыл в состав 142-й отдельной роты связи ВВС Ленинградского фронта. А 17 апреля 1943 года был переведен на должность воздушного стрелка-радиста в состав 34-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 276-й БАД 13-й ВА.

Как говорилось выше, 25 июля 1943-го сержант Прохоров не погиб, он смог выброситься из горящего самолета с парашютом и опуститься на землю. Судя по тому, что его шлемофон был найден нами в 400 метрах от места гибели воздушной машины, можно сделать вывод, что прыгал он с очень малой высоты и на месте приземления оставил уже ненужные элементы обмундирования и парашют. К сожалению, Константин Павлович не смог найти дорогу к своим, его пленили на следующий день в районе Ульяновки (так отмечено в карточке военнопленного). А это около 8-9 километров от места падения «пешки». В немецких документах в графе воинское звание стоит запись – младший лейтенант. Нельзя исключить вариант, что при допросе в плену воздушный стрелок-радист мог назвать офицерское звание умышленно, чтобы попасть в более привилегированное положение; пленные офицеры, по мнению многих, содержались в лучших условиях.

В ходе исследовательской работы с немецкими трофейными документами нам не удалось установить, в какой лагерь военнопленных в Ленинградской области сначала попал Константин Прохоров, но 11 октября 1943 года его перевели во 2-й лагерь Люфтваффе (Stalag Luft II) в городе Лицманштадт (сейчас город Лодзь в Польше), где ему был присвоен лагерный номер 3211.

Следующими немецкими документами, рассказывающими о судьбе Константина Прохорова, стали

** Речь идёт о Военно-воздушной академии имени профессора Н. Е. Жуковского (её часто в быту и называли «академией Красной Армии»). А факультет авиационных штурманов появился раньше – в 1938 году. Тогда на базе кафедры штурманской подготовки (ее создали еще в 1934-м) и сформировали этот факультет.*

29 марта 1940 года из состава академии выделили сразу несколько направлений: оперативный, командный, заочный командный и штурманский факультеты, а также курсы усовершенствования начсостава. На их основе создали новую структуру – Военную академию командного и штурманского состава ВВС Красной Армии. Местом расположения выбрали поселок Монино Московской области.

ориентировки криминальной полиции Германии, в которых публиковались сведения о сбежавших военнопленных. Так в ориентировке «Особое задание немецкой криминальной полиции» от 29 апреля 1944 года (пункт 4) говорится о пяти советских военнослужащих, совершивших побег из рабочей команды Бромберга (административный округ в Восточной Пруссии).

«Побег совершила 24 апреля 1944 года группа советских офицеров и старших сержантов:

– лейтенант Федор Пашин (22.04.1910 г.р.), лагерный номер 2960;

– лейтенант Николай Масленников (21.11.1914 г.р.), лагерный номер 3066, особые приметы: рубец на затылке и шее;

– младший лейтенант Константин Прохоров (23.02.1920 г.р.), лагерный номер 3211, особые приметы: седловидный нос, рубец на правой стороне шеи;

– младший лейтенант Дмитрий Морозов (23.10.1923 г.р.), лагерный номер 29576;

– старший сержант Илья Долганов (01.01.1913 г.р.), лагерный номер 29530.

Сбежавшие были одеты в униформу без пальто…»

В следующей ориентировке от 20 мая 1944 года сообщалось, что 25 апреля в лесу из группы сбежавших были снова схвачены младший лейтенант Константин Прохоров и старший сержант Илья Долганов. Остальные по-прежнему находятся в розыске.

К сожалению, дальнейшая судьба Константина Павловича Прохорова сложилась трагически. Он погиб в германском плену 4 ноября 1944 года, похоронен в г. Херне (земля Северный Рейн-Вестфалия, Германия).

Судьбы других военнослужащих Красной Армии, бежавших из плена вместе с Константином Прохоровым, тоже удалось проследить по архивным документам.

● ПАШИН Федор Федорович, командир взвода автоматчиков 470-го стрелкового полка 194-й стрелковой дивизии, до пленения был в звании младшего лейтенанта. Учтен как пропавший без вести в 1941



Sonderausgabe
zum
Deutschen Kriminalpolizeiblatt
Herausgegeben vom Reichskriminalpolizeiamt in Berlin

Erscheint nach Bedarf | Zu beziehen durch die Geschäftsstelle Potsdam, Kaiserstraße 3

17. Jahrgang | Berlin, den 20. Mai 1944 | Nummer 4884 a

XIV. Von Arbeitskommando in Gruppe bei Bromberg entwichene sowjetrussische Offiziere.
(Zu Sonderausgabe DtKPBl Nr. 4867 a IV vom 29. 4. 44.)

Am 25. 4. 44 wurden im Wald von Gruppe wiedergriffen: Unterltn. Konstantin Prochorow und Obersergeant Ilja Dolganow.

Noch flüchtig sind:

Paschin, Fedor, Ltn., 22. 4. 10, Gef.-Nr. 2960;
Maslenikow, Nikolai, Ltn., 21. 11. 14, Gef.-Nr. 3066;
Morosow, Dimitri, Unterltn., 23. 10. 23, Gef.-Nr. 29576;

Weitere energische Fahndung! Festnahme!
4 K. 27. 4. 44. KPSt. Bromberg.

Ориентировка криминальной полиции Германии о побеге военнопленных.



Пашин Ф.Ф.



Масленников Н.А.

году. Попал в плен 5 августа 1942 года в районе деревни Бельдягино Юхновского района Калужской области. Правда в немецкой карточке военнопленного указано, что он является перебежчиком. Но позже, надо отметить, в этой же карточке есть запись: *«…на основании донесения лагеря XX-A от 23 февраля 1944 года вычеркнут из списков перебежчиков».* Также написано, что еще 9 октября 1943 года Федор Пашин совершил побег из рабочей команды, 19 декабря был пойман и наказан на 7 суток строгого ареста с 22-го по 29-е. Следующая запись гласила, что вторично сбежал из рабочей команды 24 апреля 1944-го. Этот побег оказался удачным. К сожалению, не удалось найти подробных сведений, как Федор Пашин вернулся в расположение своих частей из плена. Но из учетных документов ЦАМО известно, что он был направлен красноармейцем в состав 163-го стрелкового полка 11-й стрелковой дивизии. Также есть запись, что 2 декабря 1944 года красноармеец 219-го СП 11-й СД Ф.Ф. Пашин выбыл из госпиталя ЭГ № 5870 в тыл по ранению, для продолжения лечения. Демобилизован из Красной Армии 21 сентября 1945 года.

Приказ отдела кадров Красной Армии об исключении из списков пропавших без вести был отменен только в 1948 году. В 1985 году Федор Федорович Пашин был награжден орденом Отечественной войны II степени.

● Следующий, указанный в донесении о побеге, лейтенант Николай Андреевич МАСЛЕННИКОВ. В немецких документах говорилось, что Николай попал в плен 24 августа 1943 года в районе Любышь (Дятьковский район Брянской области). В карточке военнопленного указано, что он проходил службу в составе 836-го бомбардировочного авиационного полка. На самом деле лейтенант Н. А. Масленников был слушателем Высших авиационных курсов штурманов ВВС Красной Армии. В его послужной карточке записано: *«…находясь на боевой стажировке на фронте в/ч 45113* (а это и есть 836-й БАП 113-й БАД, в тот период дивизия была подчинена 15-й ВА

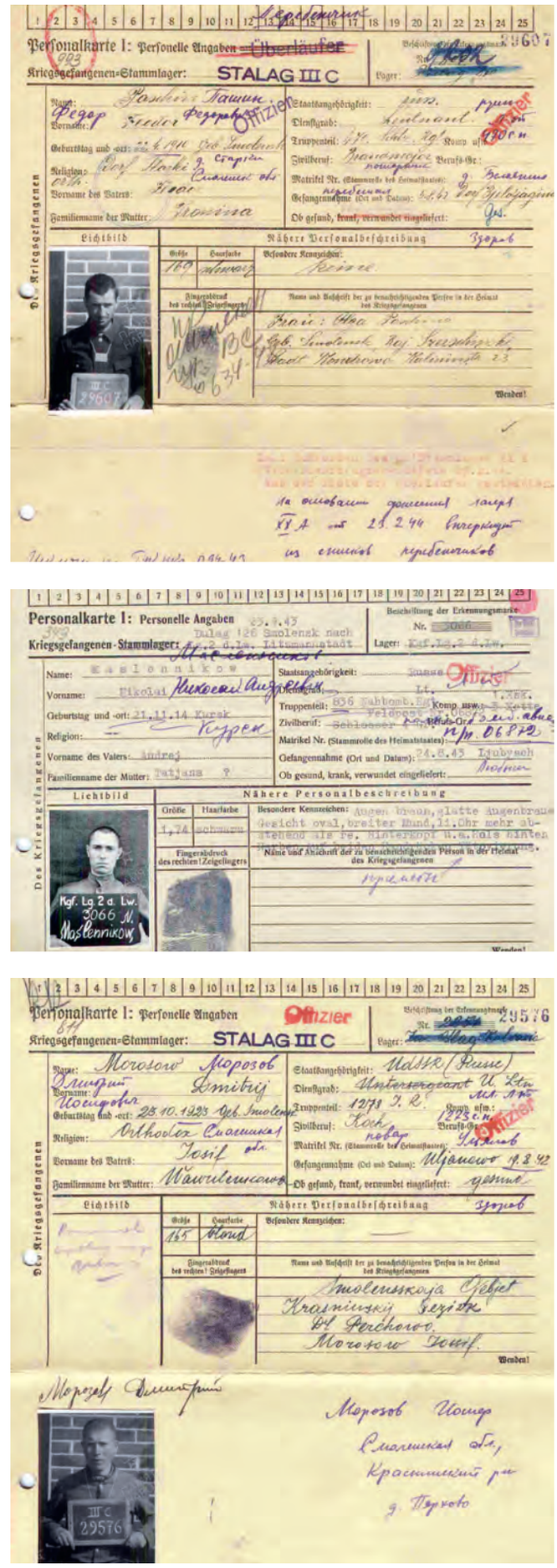
Брянского фронта. – Авт.) *24 августа 1943 года не вернулся с боевого задания, пропал без вести…».* В действительности боевой вылет 24 августа для всей 113-й авиадивизии был трагичным. Из вылетевших на выполнение боевого задания 69 самолетов Ил-4 были сбиты и не вернулись на аэродром 17. В том числе был сбит бомбардировщик командира 836-го БАП подполковника Михаила Ивановича Побочина (он тоже попал в плен и там погиб). Целями для бомбардировки являлись населенные пункты Улемль, Дубровка, Стайки, Орля на границе Калужской и Брянской областей. Село Любышь как раз и находится рядом с этими местами.

В соответствии с записями в карточке военнопленного Николай Масленников тоже оказался пойманным 2 мая 1944 года. Последняя запись гласит: *«1 июля 1944 года передан СД, в город Торн…»* (Thorn – немецкое название польского города Торунь. СД – Служба безопасности рейхсфюрера СС). Это означает, что его перевели в концентрационный лагерь, за который не отвечало командование Вермахта (в ведении Вермахта находилось большинство лагерей военнопленных). Соответственно, человек лишался каких-либо прав, связанных со статусом военнопленного. СД и гестапо могли поступать с ним по своему усмотрению. Одновременно с передачей человека в эти ведомства все регистрационные документы: персональная карточка № 1, регистрация конкретного лагеря, лазаретные карточки и прочие отправлялись на хранение в WASt (Справочная служба вермахта). С этого момента в списках Вермахта человек больше не значился.

Из плена лейтенант Николай Масленников не вернулся. Из списков офицерского состава Вооруженных сил СССР как пропавший без вести он был исключен приказом ГУК ВС СССР 13 января 1966 года. Скорее всего, до этого момента сотрудники компетентных органов еще пытались найти данные о нем в германских документах.

- Третьим сбежавшим вместе с нашим стрелкомрадистом был младший лейтенант Дмитрий МОРОЗОВ. Данные на него удалось найти в военных архивах. Жизненный путь этого офицера тоже был полон трагичных событий, но со счастливым концом. В плену он оказался по нелепой случайности.

Из донесения начальника отдела кадров 61-й армии Западного фронта: *«Морозов Дмитрий Иосифович, младший лейтенант, командир взвода 1273 СП 387 СД, уроженец Смоленской области Краснинский район д. Добрянка, 1923 г.р., призван Краснинским РВК. Дезертировал 19 июля 1942 года…».* Позже удалось найти документ от 22 июля 1942 года, подробнее раскрывающий обстоятельства случившегося – внеочередное донесение о чрезвычайном происшествии в 1273-м стрелковом полку 387-й СД: *«Место происшествия: район обороны у деревни Чухлово Ульяновского района (в годы войны Орловской, в настоящее время Калужской области). Находившемуся*



Учетные карточки военнопленных Пашина, Масленникова, Морозова.

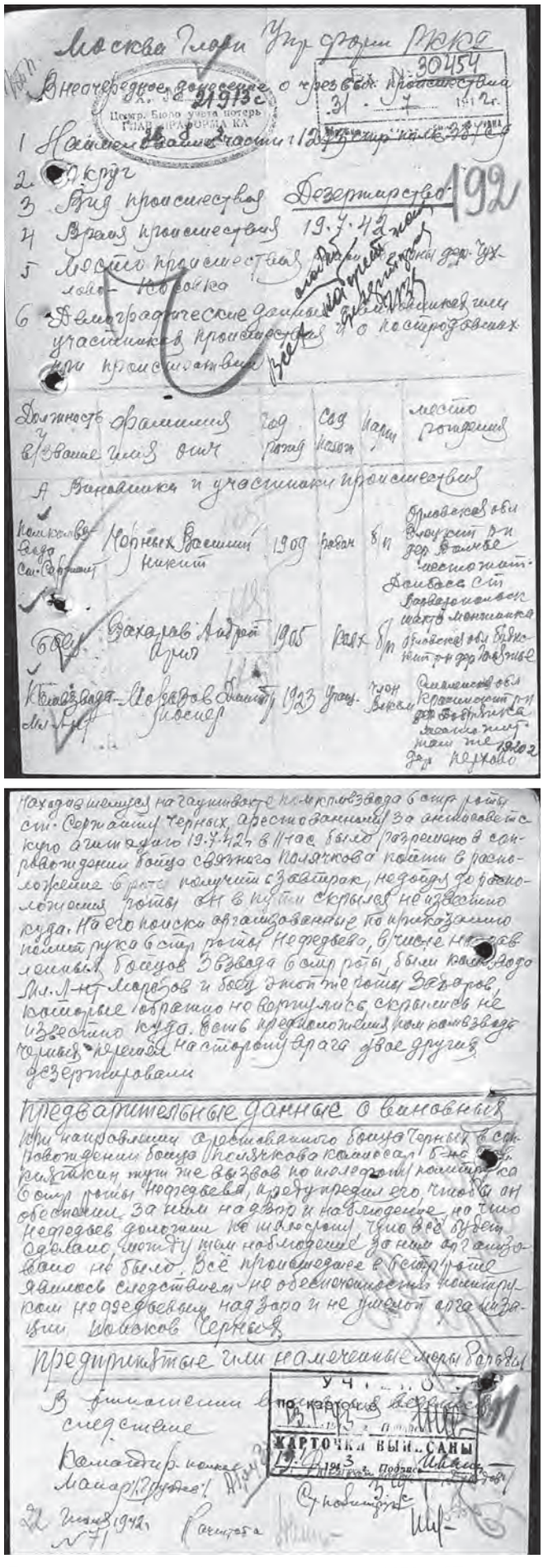
на гауптвахте помощнику командира взвода 6 стрелковой роты старшему сержанту Черных, арестованному за антисоветскую агитацию 19 июля 1942 года, в 11 часов было разрешено в сопровождении бойца связного Полячкова пойти в расположение 6-й роты получить завтрак. Не дойдя до расположения роты он в пути скрылся неизвестно куда. На его поиски, организованные по приказанию политрука 6-й стрелковой роты Нефедьева, в числе направленных бойцов 3 взвода 6-й стрелковой роты были командир взвода младший лейтенант Морозов и боец этой же роты Захаров, которые обратно не вернулись, скрылись неизвестно куда. Есть предположения: помощник командира взвода Черный перешел на сторону врага, двое других дезертировали…»

В карточке военнопленного, составленной в немецком лагере, указывалось, что младший лейтенант Морозов был захвачен в плен 19 августа 1942 года (так дата в документе) в районе Ульяново (село находится всего в 10 км южнее деревни Чухлово). В этой же карточке отмечено, что Морозов сбежал из рабочей команды 24 апреля 1944 года. И больше о нем сведений у немцев нет. Судя по всему, побег, совершенный Дмитрием Иосифовичем, действительно удался. К сожалению, нам не известно, где он перешел линию фронта. Но в соответствии с документами сортировочно-пересыльного пункта 69-й армии (в 1944 году входила в состав 1-го и 2-го Белорусских фронтов) к ноябрю 1944 года он уже прошел специальную проверку в органах контрразведки фронта и был направлен в действующую армию рядовым бойцом: *«Морозов Дмитрий Иосифович, рядовой, 11/76 СП* (так в документе. – Авт.). *Попал в плен 14 августа 1942 года* (так дата в документе. – Авт.). *В плену находился 2 года 1 месяц. 2 ноября 1944 года отправлен в 236 Армейский запасной стрелковый полк 69-й армии».*

9 февраля 1945 года заряжающий 82-мм миномета минометной роты гв. красноармеец Морозов Дмитрий Иосифович командиром 221-го гвардейского стрелкового полка 77-й гвардейской стрелковой дивизии 69-й армии был представлен к ордену Славы III степени. В наградном листе говорилось: *«В бою за населенный пункт Збоишен, работая заряжающим минометного расчета 82 мм миномета уничтожил расчет противотанковой пушки, 4 повозки с боеприпасами и до взвода немецкой пехоты. Из личного оружия в бою за дер. Райпунг уничтожил 6 гитлеровцев».* Приказом по войскам 69-й армии от 27 февраля 1945 года награжден орденом Красной Звезды. А в 1985 году, к празднованию 40-летия Победы, награжден орденом Отечественной войны II степени.

* * *

Для полноты картины стоит рассказать и об остальных военнослужащих 1273-го стрелкового полка, которые указаны в донесении о чрезвычайном происшествии, как дезертировавшие 19 июля 1942 года. Старший сержант ЧЕРНЫХ Василий Ники-



Донесение о чрезвычайном происшествии в 1273-м СП.

тич действительно попал в плен к немцам. Правда в карточке военнопленного указано, что он был пленен 10 июля 1942 года в районе Ульяново. Но тут, видимо, просто произошла описка, писарь 19 число превратил в 10-е. Надо отметить, в карточке не упоминается, что он сам перешел на сторону фашистов или дезертировал. Жизненный путь Василия Черных оборвался в немецком лагере в Бельгии, куда он был переведен в конце 1942 года. Он умер 26 января 1943 года, похоронен на кладбище Робермонт в городе Льеж.

Красноармеец Андрей Григорьевич ЗАХАРОВ прошел войну до конца. В составе 812-го артиллерийского полка 273-й стрелковой дивизии был дважды награжден медалью «За отвагу» (06.10.1944 г. и 16.02.1945 г.).

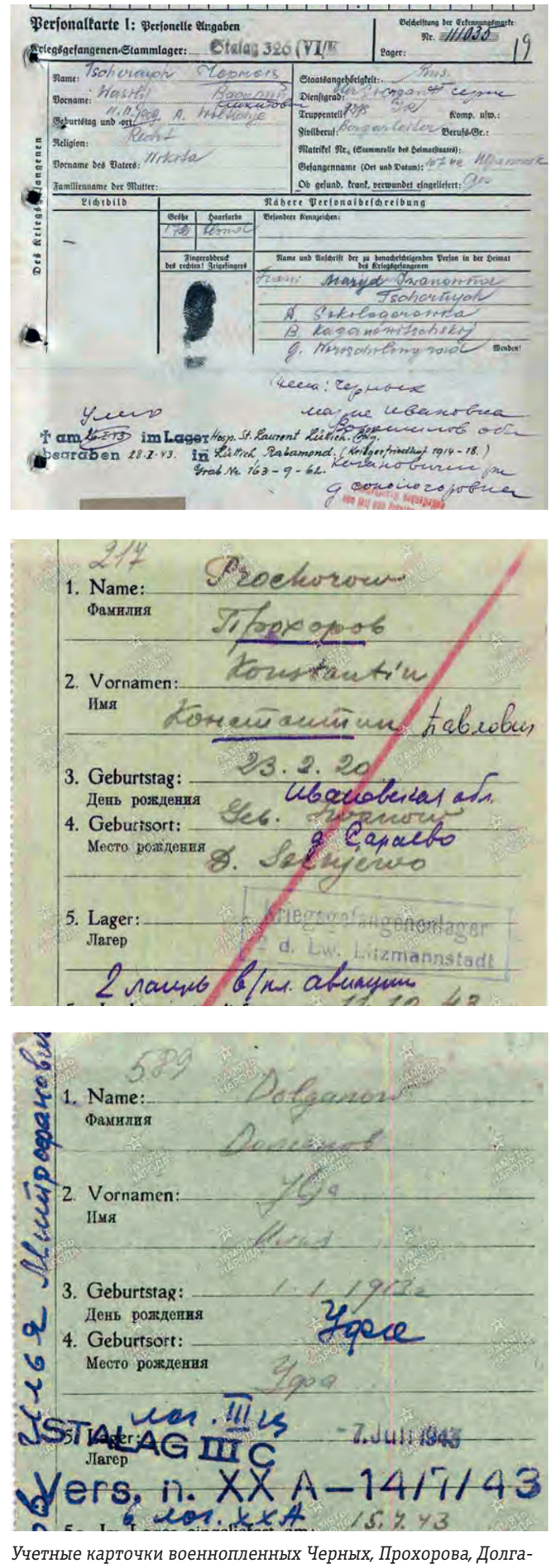
Но вернемся к пятому сбежавшему из плена со стрелком-радистом нашей «пешки». Пойманный вместе с Константином Прохоровым Илья ДОЛГАНОВ, скорее всего, погиб в плену. По всем учетным документам он до сих пор считается пропавшим без вести в октябре 1942 года. В карточке военнопленного старшего сержанта Долганова Ильи Митрофановича записано: служил в составе 487-го стрелкового полка 143-й стрелковой дивизии; попал в плен 3 февраля 1943 года под Орлом. В конце 1942 года 143-я СД действительно вела бои под Ливнами, а в 1943-м была передислоцирована севернее, и весной участвовала в боях под Малоархангельском Орловской области.

* * *

Возвращаясь к бомбардировщику Пе-2, найденному нами в Ленинградской области, хотелось бы добавить следующее.

Мы неоднократно рассказывали, что сейчас российским исследователям доступны различные германские документы. Некоторые из них находятся в так называемом «трофейном» фонде Центрального архива МО РФ. В ЦАМО можно найти немецкие документы и в фондах разных соединений Красной Армии. Также многие документы находятся в архивах стран, участвовавших во Второй мировой войне. Большинство зарубежных архивов оцифровали документы, и с ними можно ознакомиться на интернет-сервисах данных учреждений. Так колоссальный объем информации предоставлен исследователям в Федеральном архиве Германии, находящемся в городе Кобленц (федеральная земля Рейнланд-Пфальц). Большинство архивных дел, и не только по авиации, оцифровано и доступно любому исследователю на сайте www.bundesarchiv.de.

В коллекции архива значительную нишу занимают документы Люфтваффе (немецкой авиации), в ведении которой находилось большинство подразделений зенитной артиллерии. А документы зенитчиков тоже интересны историкам авиации – именно в них обнаруживаются интересующие многих исследователей данные о сбитых советских самолетах.



Учетные карточки военнопленных Черных, Прохорова, Долганова.

Работая с этими фондами удалось, например, обнаружить донесение командира 2-й легкой батареи 766-го зенитного дивизиона Люфтваффе.

«25 июля 1943 года, в 6 часов 15 минут в 3,5 км северо-северо-востока от деревни Новолисино, на высоте 900 метров 1-м, 4-м и 6-м расчетами дивизиона был обнаружен и обстрелян советский самолет Пе-2.

Заводской номер не установлен.

Огонь велся из зенитного орудия с «прицелом Flakvisier» с использованием дополнительной вставки и без нее. (Зенитный прицел Flakvisier идет без цифрового индекса, так как у немцев были различные модификации для разных типов орудий. В документе сказано, что прицел применяли с использованием дополнительной вставки и без нее, то есть стреляли двумя вариантами. – Авт.)

По цели выпущено 279 снарядов: 12 зажигательно-осколочно-фугасных трассирующих (для пристрелки), 178 зажигательно-осколочно-фугасных трассирующих, 89 бронебойных трассирующих.

2 члена экипажа выпрыгнули с парашютом.

Самолет сбит, упал горящим на немецкой стороне фронта, с белым дымовым шлейфом.

Характер удара о землю – вертикальный, при падении возник пожар. Два члена экипажа погибли. Направление полета цели (по авиационной розе ветров) – 8-о-2 (юго-запад, с уточнением к востоку).

Отдельные части самолета разлетелись в разные стороны.

Облачность – 10/10.

Использована трофейная советская карта масштаба 1:50 000, специальное издание, номенклатура листа 0-36-14-А (населенный пункт Федоровский). Издание № 2, по состоянию на 1931 год.

Координатная сетка пересчитана для немецкой системы и точное положение цели зафиксировано по координатам трех расчетов:

4-й расчет: r = 63 60 960 h = 66 08 600

1-й расчет: r = 63 61 360 h = 66 08 080

6-й расчет: r = 63 61 630 h = 66 08 100

(r – восточная координата, «правый»; h – северная координата, «высокий». – Авт.).

Наблюдение, целеуказание и корректировка огня велись наземными корректировщиками. Состав наблюдателей (пофамильно, с почтовыми номерами. – Авт.):

Ефрейтор Шмидт – П/П № 31 653

Обер-ефрейтор Керпнер – П/П № 06 219 a

Унтер-офицер Кемпкес – П/П № 37 816 D

Лейтенант Хафер – П/П № 19 170 C

Унтер-офицер Швайцер – П/П № 19 770 C

Унтер-офицер Эмде – П/П № 19 770 C/D».

В приложенной схеме стояла отметка места падения самолета, которая почти точно соответствовала точке, где мы нашли обломки.

Из донесения понятно, что немецкие зенитчики видели, как с подбитого самолета выпрыгнули с парашютами два члена экипажа.

Но добравшись до места катастрофы (напомним, что машина упала на вражеской территории, в 5,7 км северо-восточнее ст. Новолисино) немцы обнаружили тела двух человек. Мы с вами уже знаем, что летчик Александр Поляков и штурман Василий Пыхтунов погибли, а стрелок-радист Константин Прохоров спасся на парашюте. Получается, кроме Прохорова, еще кто-то опускался с парашютом, но по каким-то причинам погиб. Тела погибших немцы, возможно, вывезли с места падения самолета и похоронили где-то в другом месте, может в расположении части, военнослужащие которой их обнаружили. Но нельзя исключать, что их похоронили рядом с бомбардировщиком. Но при обследовании места падения военнослужащими 90-го специального поискового батальона Ленинградского военного округа в 2023–2024 годах (по нашей просьбе они дважды выезжали на это место) найти останки не удалось. Но в планах на будущее – продолжить работы совместно с поисковым батальоном. Кто знает, может улыбнется удача, мы найдем и торжественно захороним останки погибших летчика и штурмана экипажа. Души их упокоятся…



Военнослужащие 90 оспб на месте падения Пе-2.

Два самолета Пе-2, Гагаринский район Смоленской области



Участники семинара «Небо Родины». Лектор – Стрельбицкий К.Б.

В конце мая 2022 года проходил семинар-практикум «Небо Родины», в котором участвовала также наша инициативная группа проекта «Крылья Татарстана». Отрабатывались места падений двух самолетов Пе-2.

Напомним, что проект «Небо Родины» стал реализовываться поисковиками России с 2016 года. Он объединил участников поискового движения, историков, исследователей, краеведов и других специалистов, интересующихся историей военной авиации в годы Великой Отечественной войны, тех, кто занимается авиапоиском. В ходе семинаров проводятся не только круглые столы по авиационной и поисковой тематике, участники выступают с докладами и делятся новостями, новыми методами и практиками работы, а также проходят полевые поисковые работы на одном или нескольких местах падений советских самолетов.

Первый семинар 2022 года по предложению руководителя московского поискового отряда «Военная археология» Антона Игоревича Торгашева решено было провести на смоленской земле. Дело в том, что загородная рабочая «резиденция» Антона Игоревича находится в Смоленской области, в деревне Власьево Гагаринского района. Она служит своеобразным штабом поисковых отрядов, не только «Военной археологии», но и «Рейда» (г. Гагарин Смоленской обл.), которым руководит Руслан Витальевич Лукашов.

Данная локация была выбрана для более удобной и четкой логистики проведения семинара (заезд участников, их размещение, организация питания). У поисковиков была возможность поработать на местах падений сразу трех крылатых машин, находящихся в относительной близости от места базового лагеря. Точки заранее были выявлены и обследованы членами отрядов «Рейд» и «Надежда» (г. Коломна Московской области).



Обследование символической могилы экипажа.

Решено было провести данное мероприятие с 26 по 29 мая 2022 года. В апреле – начале мая утрясли организационные вопросы и разослали приглашения участникам. От Республики Татарстан принимали участие: Илья Прокофьев (п/о «Разведка», Казань), Ирина Ионенкова (п/о «Снежный десант» гимназии № 139, Казань), Владимир Чуприн (ВПК «Пламя», с. Большие Кабаны Лаишевского района РТ) и Рузаль Хабибуллин (специалист Всероссийского информационно-поискового центра и член поискового отряда «Гвоздика», г. Невель Псковской обл.). Следует отметить, что Рузаль и Владимир ехали прямо из Казани на нашей «боевой» «Газели», а мы с Ириной в день заезда участников только прилетели с Сахалина, где проходила экспедиция «Дальневосточный фронт», организованная администрацией Сахалинской области (руководитель – Артем Николаевич Бандура). Работы проводились на острове Сахалин, на рубежах 50-й параллели, где в августе 1945 года перешли в наступление советские войска в ходе войны с милитаристской Японией. На острове, кроме текущих раскопок, благодаря Артему Бандуре, мы побывали также на местах падений самолетов Ил-10, МиГ-15 и Ту-2. По возвращении в Москву, в аэропорту Шереметьево, нас встречали наши друзья Антон Торгашев и Олег Цема, вместе с ними мы быстро добрались до лагеря у деревни Власьево.

Для участия в семинаре собралось более 30 поисковиков из Московской, Смоленской, Томской, Псковской, Воронежской, Тверской, Мурманской, Тюменской областей и Республики Татарстан.

В первый рабочий день семинара все участники поехали на место падения самолета Пе-2 в районе железнодорожного перегона Серго-Ивановское – Василисино. Данное место катастрофы показали местные жители. Один из старожилов (но родился он



Фрагменты фонаря кабины Пе-2.

после войны) вспоминал: когда их семья жила в доме железнодорожного смотрителя (его отец работал на железной дороге), между указанными станциями находилась могила неизвестного советского летчика. Ему когда-то рассказывали, что летчик мертвым опустился на парашюте со сбитого самолета и был похоронен в годы войны прямо рядом с домом. А место гибели самолета находилось в лесу, метрах в двухстах от бывшего дома железнодорожника. Там была оформлена символическая могила, обнесенная столбиками с натянутыми между ними цепочками. Еще в 50-е годы советской эпохи они, будучи пионерами, приходили к этим двум могилам и возлагали цветы и венки. Позже, в 70-е годы, из домика у железной дороги они переехали в село Серго-Ивановское. Железнодорожное хозяйство пришло в упадок, домик разобрали, вся округа заросла кустарником и высокой травой. В перестроечное время (а может и ранее) могилу у дома вроде как перенесли, но куда и когда местные жители вспомнить не смогли. К символической могиле на месте катастрофы еще какое-то время приходили то лесники, то егеря (устроившие кормушку для лосей), то простые грибники и ягодники из соседних сел. Когда же точно упал самолет (какой год или месяц) и что стало с другими членами экипажа, местные жители не помнили.

Прибыв к бывшему железнодорожному полустанку, наша команда разделилась. Ребята из поискового отряда «Рейд» остались искать место бывшей могилы летчика рядом с железнодорожной насыпью, где-то рядом с бывшим домом. А остальные, вооружившись металлоискателями, щупами и лопатами двинулись в чащу леса, обследовать место падения самолета и вторую «символическую» могилу. Здесь на месте гибели машины мы пришли к выводу, что подбитый самолет, скорее всего, взорвался в воздухе и его обломки рассыпались по лесу. Воронки, которая остается от падения самолета и дальнейшего взрыва, не было. Небольшие обломки самолета встречались в радиусе 100 метров. Так как это место находилось в относительной близости к железнодорожной ветке и проходившей вдоль железки старой грунтовой дороги, то все большие фрагменты самолета были вывезены еще в послевоенное время. Самой большой найденной деталью была часть фонаря от кабины самолета, положенная на импровизированную могилу. Другие массивные фрагменты – обломки от подмоторной рамы и распредвал одного из двигателей, часть брони от защиты воздушного стрелка-радиста – лежали рядом. Также рядом с могилкой были принесены и сложены кучкой другие мелкие обломки самолета. Очищая местность от сухостоя и кустарника, мы нашли подтверждение рассказам местного жителя, указавшего это место. В пожухшей хвое мы нашли остатки старых венков, которые здесь возлагали. Они были сделаны еще по старой технологии – с вырезанными металлическими листками, а не пластиковыми как сейчас. Также было видно, что иногда на это место приходят местные жители, так как в изголовье могилы стояла столовая рюмочка и лежали не съеденные зверьем конфеты.

Распределившись по секторам, мы стали обследовать близлежащую местность с помощью металлоискателей. Все обнаруженные обломки дюраля стали стаскивать в одно место, где на пеньке расположился один из старейших авиапоисковиков России – Валерий Петрович Чернышов, руководитель отряда «Икар» из города Заозерск Мурманской области. Валерий Петрович, вооружившись корщеткой, чистил приносимые артефакты в надежде найти заветные заводские номера. И этот труд оказался ненапрасным. Буквально через час работы в его руках оказались найденные упорные шайбы шестерни редукторов двух моторов М-105, на которых частично читались номера моторов самолета. К сожалению, коррозия сильно разъела эти алюминиевые кольца, а потому номера читались частично: на первом коль-



Валерий Петрович Чернышов.

це – В 12-… (или …1812…), на втором – В 13-8… (или …-813). Увы, эти номера никак не приближали нас к установлению имен погибшего экипажа самолета. После дальнейшей тщательной очистки одного из колец удалось прочесть еще одну цифру, номер стал читаться следующим образом: В 13 – 81(.?.). К сожалению, окончание не сохранилось.

Пока одна группа поисковиков обследовала окружающую территорию и искала разбросанные обломки самолета, другая проверяла символическую могилу. Сначала мы проверили ее щупами, затем сделали несколько контрольных шурфов. Мы проверили весь грунт до самого материка. Останков или других каких-либо вещей и обломков под холмиком не оказалось. Это было действительно символическое место, оформленное как могила, в память о погибшем экипаже самолета.

Одновременно с нами шла работа и у бывшего дома железнодорожника. Ребята из отряда «Рейд» пытались найти могилу похороненного летчика.

Нужно добавить, что местный житель, рассказавший о могиле, не мог точно сказать, где она находится: «где-то в районе этих кустов» – вот его слова. А вся округа сильно заросла кустарником и травой. Первоначально обследовав кустарник с помощью щупов, найти могилу не удалось. Трудности добавляло огромное количество бытового мусора, оставшегося от разрушенного кирпичного дома железнодорожного смотрителя. Руслан Лукашов заранее договорился с администрацией сельского поселения и нам выделили для работ небольшой трактор. А когда уже казалось, что эта история с захоронением летчика останется легендой, поисковики при очередном смещении грунта ковшом трактора увидели хорошо сохранившийся человеческий череп. Эта находка собрала всех участников поиска. Остановив трактор, мы стали осторожно лопатами и руками разгребать песчаную почву. К сожалению, при выемке земли техникой, часть останков оказалась в



В поисках могилы летчика.



Частично читаемый номер мотора.

отвале. Поэтому несколько часов ушло на то, чтобы руками перебрать землю и собрать останки пилота. Но полностью все кости скелета мы не смогли найти.

Так закончился первый день семинара, связанный с работой на самолете Пе-2. Можно было подвести небольшой итог: специалистам авиапоиска удалось установить частичные номера обоих моторов самолета и найти останки одного из членов экипажа, похороненного местными жителями еще в годы Великой Отечественной войны. Для проекта «Крылья Татарстана» мы отобрали и вынесли из леса небольшие фрагменты, более-менее пригодные для восстановления Пе-2 в Казани.

Во второй день семинара работы проводились в двух разных точках – местах падений крылатых машин. Одна группа обследовала найденные несколько лет назад обломки самолета СБ, упавшего вблизи города Гагарин, а вторая пыталась локализовать место падения Пе-2 в районе бывшей деревни Казариново. Забегая вперед скажем, что здесь мы обнаружили небольшие обломки самолета, но найти номерные фрагменты или детали, которые помогли бы установить личности членов экипажей, не удалось.

Наша группа, представляющая Республику Татарстан, работала в районе урочища Казариново. Данное место было определено отрядом «Надежда», бойцы которого постоянно работают в связке с «Рейдом» и «Военной археологией». Им и раньше здесь попадались небольшие обломки. Чтобы добраться до места нам нужно было на надувной лодке переплыть на другой берег реки Яузы. Если посмотреть на старую карту, годов 40-х прошлого столетия, то мы увидим, что бывшая деревня Казариново находилась прямо напротив деревни Власьево, существующей по сей день, где и находился наш лагерь. В течение дня мы бродили по пустоши, частично заросшей кустами и высокой травой. Видно, что в этом месте были позиции немцев, оборудованные в погребах домов: находили очень много стреляных гильз и другого военного снаряжения. Среди этого всего попадались небольшие фрагменты авиационного дюраля. Каждый найденный нами обломок самолета тщательно очищался от налипшей глины и грязи. Мы пытались хоть как-то «зацепиться» и найти заводские номера машины, чтобы понять, что за самолет погиб в этом месте. Но на разорванных кусках дюраля попадались только штампы ОТК завода-про-

изводителя. Хотя и это была дополнительная информация. По этим клеймам мы установили, что крылатая машина была выпущена на 39-м авиационном заводе, который в конце 1941 года был эвакуирован из Москвы в Иркутск и там, слившись с местным 125-м заводом, продолжил выпускать самолеты Пе-2 и Пе-3. В общем, каких-либо других номеров или интересных артефактов мы не нашли. Но можно было сделать вывод, что данный самолет сбит в период 1942–1943 годов, когда в этих местах шло наступление наших войск. Возможно, он был подбит при нанесении бомбоштурмового удара по немецким аэродромам, находящимся в районе Сычевки (33 км от места падения) и Дугино (35 км). Эти аэродромы в оперативных документах ВВС Западного фронта и позже 1-й Воздушной армии были приоритетными целями для нашей фронтовой авиации.

В один из дней полевой лагерь у деревни Власьево посетила глава муниципального образования «Гагаринский район» Смоленской области Полина Викторовна Хомайко, высоко оценившая работу поисковиков на территории района.

В рамках семинара проводились ежевечерние познавательные лекции и презентации, организованные отрядом «Военная археология» и историком-исследователем из Москвы Константином Борисовичем Стрельбицким (к сожалению, К.Б. Стрельбицкий скончался 27 октября 2025 года). Также поисковики обменивались опытом работы на местах падений самолетов и архивными исследованиями.

По окончании семинара-практикума на различных новостных сайтах и на страничках в соцсетях была размещена информация с итогами данного мероприятия. А через день на страничке администрации Гагаринского района ВКонтакте появился пост жительницы села Серго-Ивановское Натальи Александровны Лисиной, где она писала: *«Спасибо ребятам за их память! Фамилии летчиков, погибших у Серго-Ивановского: Моисеев, Розанов и Тренов. Готова поделиться всей имеющейся информацией…».* Оказалось, Наталья Александровна работает учителем истории в Серго-Ивановской средней школе и уже давно занимается поисками сведений о погибших летчиках. В 2014 году она писала: *«История жизни моего родного села всегда вызывала у меня большой интерес. Особенно меня волновала тема войны и жизнь станции Серго-Ивановская в годы оккупации и после нее. На уроках мы изучаем основные факты и события, а истории маленьких поселков и деревень остается малоизученной.*



Переправа на другой берег реки Яузы.

Станция Серго-Ивановская неоднократно подвергалась бомбардировкам советскими летчиками с целью уничтожения военной техники и живой силы противника. Имеются сведения, что 18 января 1942 летчик младший лейтенант В.К. Гречишкин нанес бомбовый удар по ст. Серго-Ивановская и уничтожил шесть вагонов, паровоз, до двух десятков автомашин с живой силой. Были разбиты входные и выходные стрелки. Станция на несколько часов была выведена из строя. За эффективные бомбежки железнодорожных станций Туманово (17.01.1942г.) и Серго-Ивановская (18.01.1942г.) летчика удостоили «Золотой Звезды» Героя Советского Союза (20.02.1942г.). (Речь идет о Герое Советского Союза Василии Константиновиче Гречишкине, летчике 748-го дальнебомбардировочного авиаполка, который выполнял боевые вылеты на самолете ДБ-3ф.)

В ночь на 8 марта 1943 года советские войска, завершив освобождение Гжатского района, вступили на территорию Тумановского района. Гитлеровцы оказывали упорное сопротивление. Вражеские артиллерийские и минометные батареи, размещенные в деревнях Арменево, Шушково и их окрестностях, вели интенсивный обстрел подступов к реке Сеже, прикрывая дороги, ведущие к районному центру – селу Туманову. Утром 8 марта наши войска, сбив арьергарды противника, освободили станцию Серго-Ивановская, крупные села Баскаково, Царево-Займище, Вырубово и ряд других населенных пунктов.

В школьном музейном уголке есть информация о летчиках, самолет которых был сбит в районе станции Серго-Ивановская в 1942 году. Мне захотелось узнать о них более подробно. Это оказался экипаж самолета Пе-2 из состава 130-го бомбардировочного авиаполка 204-й БАД 1-й ВА, не вернувшийся с боевого задания 28 июня 1942 года. В состав экипажа входили: летчик старший сержант Моисеев Павел Федорович, штурман сержант Розанов Николай Иванович и воздушный стрелок-радист сержант Тренов Анатолий Иванович.

К сожалению, более подробно о летчиках, защищавших мою малую родину ничего неизвестно, но я увидела просьбу о розыске одного из них и думаю, что это тема для дальнейшего исследования:

«Здравствуйте!!!! Помогите, пожалуйста, найти место захоронения моего родственника Моисеева Павла Федоровича 1918 г.р. Место рождения: Горьковская обл., Богородский р-н, д. Великосельево. Последнее место службы: 204 бомбардировочная

авиационная дивизия. Дата выбытия: 28.06.1942г. Подбит истребителем противника в районе ж/д станции Серго-Ивановское Смоленской области...»

Н.А. Лисина процитировала сообщение от родных летчика Павла Моисеева, которое они оставили на форуме «Всероссийское Генеалогическое Древо», являющемся интернет-проектом для помощи в поисках архивных документов и при исследовании родословных связей. Чуть позже мы вернемся к этому сообщению на форуме, а сейчас продолжим рассказ учителя истории Натальи Александровны Лисиной.

«...Один памятный знак установлен недалеко от д. Мостище Серго-Ивановского сельского поселения. На нем нет никаких надписей, но местные жители утверждают, что как раз в болоте напротив памятного знака и затонул подбитый советский самолет. Тем не менее, в лесном массиве есть останки подбитого самолета. Возможно это и объясняет расхождения: местные жители утверждают, что самолет был сбит зимой 1942 (предположительно январь-февраль). А данные о погибших летчиках приводят точную дату – 28 июня 1942 года. Противоречия в данных о захоронении и погибших летчиках могут стать темой отдельного исследования».

Так мы узнали дополнительные сведения о месте падения самолета и о предполагаемом составе экипажа самолета. «Символическая» могила в лесу, рядом с обломками самолета, действительно находилась географически ближе к деревне Мостище, о которой говорила Наталья Александровна. Изучив глубже архивные сведения о членах экипажа погибшего самолета из состава 130-го БАП, мы установили, что вместе с самолетом погибли летчик Павел Моисеев и воздушный стрелок Анатолий Тренов. А вот штурман Николай Иванович Розанов остался жив. Он смог выпрыгнуть из подбитого самолета, опустился на парашюте и попал в плен. На Родину Николай Розанов вернулся только в 1945 году.

Подробный рассказ о судьбах экипажа самолета чуть ниже. Сейчас же рассмотрим доступные нам документы архивов. В журнале учета боевых вылетов 130-го БАП говорилось: *«28 июня 1942 года. 1 АЭ. Число вылетевших самолетов – 5. Задача: Бомбардировочными ударами в составе 9 самолетов разрушить ж/д станцию Серго-Ивановская и вести разведку войск противника по дорогам и в районе Людиново – Дятьково, Брянск, Жиздра, Карачев, Болхов, Белев.*

Маршрут полета: ИПМ – Тучково – Совхоз Токарево – КПМ (ИПМ – сокращенное обозначение понятия исходный пункт маршрута, а КПМ – конечный пункт маршрута. – Авт.).

Высота бомбометания 600 метров. Высота полета 2200 метров.

Потери: личного состава 3 человека, самолетов – 1.

Сброшено бомб: ФАБ-100 – 40 штук, ФАБ-50 – 8 шт., АО-15 – 92 шт., АО-10 – 80 шт., израсходовано БС – 650 шт. (БС – аббревиатура расшифровывается «Березина. Синхронный» и обозначает, что это крупнокалиберный скорострельный авиационный пулемет 12,7 мм конструкции Михаила Евгеньевича Березина. – Авт.).

Аэродромы взлета и посадки: аэродром Бол. Вяземы. Общий налет 22.14.

Действия противника: ж/д станция Серго-Ивановское прикрывается 2-мя звеньями Х-113 и более 2-х дивизионов ЗА, разных калибров. Разведкой установлено: из Верхи на Улемец колонна до 30 автомашин, по большаку из Жиздры на Зикеево колонна до 60 автомашин. На ж/д станции Зикеево эшелон, до 30 крытых вагонов. Дятьково прикрывает ЗА до батареи.

В пункте Тюрмино, Басманово, Горки скопление живой силы до батальона. В населенных пунктах Кусково, Цветки, большое скопление живой силы.

Потери противника: 2 самолета Х-113. Один самолет сбит майором Голубевым (Голубев Павел Васильевич, штурман 130-го БАП. – Авт.) *и старшим сержантом Дебихиным* (Дебихин Александр Иванович, воздушный стрелок 130-го БАП. – Авт.). *Второй самолет Х-113 сбит стрелком-бомбардиром Афанасьевым* (Афанасьев Михаил Павлович, стрелок-бомбардир звена 130-го БАП. – Авт.).

Наши потери по экипажам и фамилии:

– экипаж сержант Моисеев, стрелок-бомбардир Розанов, стрелок-радист Тренев (так фамилия в документе. – Авт.) *– сбиты в районе цели истребителями Х-113.*

– экипаж летчик Ваньков, стрелок-бомбардир Пашко, стрелок-радист Ломов, не вернулся с задания. По заявлению экипажей, отстал, не доходя до цели, предположительно сел на своей территории. (дописано: 29.06.1942г., получена телефонограмма: сел на вынужденную в районе Малино)».

В донесении о безвозвратных потерях 204-й бомбардировочной авиадивизии (по 130-му авиаполку) говорилось, что экипаж самолета в составе: Моисеев Павел Федорович, старший сержант, пилот; Розанов Николай Иванович, сержант, стрелок-бомбардир; Тренов Анатолий Иванович, сержант, воздушный



Поисковики Татарстана.



Голубев П.В.



Гаврилов С.Н.

стрелок-радист, 28 июня 1942 года сбит истребителями противника в районе ж/д станции Серго-Ивановское.

Как мы видим, эти документы не полностью раскрывают описание боя, в ходе которого погиб экипаж самолета. Поэтому мы обратились к наградным документам, оформленным на участников вылета. В материалах на начальника связи авиаэскадрильи старшину А.И. Дебихина есть запись: *«28.07.42г.* (дата так в документе. – Авт.) *при выполнении боевого задания в районе Царево-Займище семерка наших бомбардировщиков была атакована 4-мя истребителями противника Ме-109ф. В воздушном бою тов. Дебихин показал образцы выдержки и личной отваги: подпустил истребителя к самолету на 70 метров и меткой очередью сбил его…».*

Кроме этого в наградном Дебихина говорилось, что до сентября 1942 года он летал флагманским воздушным стрелком-радистом в составе экипажа командира (в это время командиром полка был капитан Семен Никитич Гаврилов) и штурмана полка. И как мы помним из вышеприведенных документов в бою 28 июня 1942 года Дебихин сбил истребитель противника в паре со штурманом полка П.В. Голубевым. Так вот, в наградных документах Голубева этот бой описан следующим образом: *«28.06.42г., тов. Голубев водил 9-ку на бомбардирование ж/д ст. Серго-Ивановское, над целью группу атаковали 6 истребителей Хе-113. Отражая атаки истребителей вместе со стрелком-радистом сбит 1 Хе-113. В воздушном бою группой сбито 3 Хе-113. Боевое задание выполнено отлично».*



Поисковики отрядов «Рейд» и «Военная археология».

Как говорилось выше, третий вражеский самолет в этом бою сбил штурман младший лейтенант М.П. Афанасьев. Его наградной, в котором описан этот бой, нам тоже удалось найти: *«28.06.42г., выполняя задание на бомбардирование ж/д станции Серго-Ивановское, экипаж был атакован истребителями противника Хе-113 и несмотря на то, что была полностью сбита вся обшивка правой стороны стабилизатора, экипаж яростно отражал атаку, при этом тов. Афанасьев сбил один истребитель, выполнив задание и возвратился на свой аэродром».*

Здесь нужно уточнить, что разночтения в названиях немецких самолетов в советских документах объясняются тем, что наши пилоты Мессершмитт-109ф обычно принимали за Хенкель-113, который был указан в справочнике для летного состава. А новая модификация Ме-109ф немного отличалась по силуэту от Ме-109е, с которым наши летчики уже были знакомы.

Вот так постепенно нам удалось воссоздать картину боевого вылета 28 июня 1942 года. К сожалению, описания как был сбит самолет Пе-2 с экипажем Моисеев–Розанов–Тренов мы найти так и не смогли. Но обнаруженные сведения дали направление для исследовательской работы.

Кроме этого, наш друг и коллега историк авиации Борис Владимирович Давыдов (г. Москва) сообщил, что у него есть скопированный из Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации список номеров самолетов и номеров моторов 130-го БАП, полученных и потерянных полком в период с 15 июня по 10 августа 1942 года. И в этом списке есть номера моторов, которые начинаются на В 13 и В 12. Но, к сожалению, списки моторов и самолетов представлены отдельно и поэтому привязать к какому экипажу конкретно они относятся не представляется возможным. Также у нас пока отсутствуют данные по номерам самолетов и моторов, полученных полком ранее.

В конце июля – начале августа 2022 года отряды «Рейд» и «Военная археология» провели на месте падения «пешки» и могилы летчика дополнительную экспедицию. В ходе работ были найдены многочисленные обломки, которые к сожалению, не дали заветных номеров. Но были установлены штампы ОТК, характерные только для выпущенных на 39-м авиазаводе Пе-2. Найден также металлический наушник от шлемофона одного из членов экипажа самолета. Еще раз тщательно перебрали земляные отвалы и собрали фрагменты костных останков, не найденные в ходе семинара-практикума «Небо Родины».

22 июня 2024 года в селе Карманово Гагаринского района на братском воинском мемориале прошла торжественно-траурная церемония захоронения останков 97 солдат и офицеров Красной Армии, обнаруженных поисковиками на гжатской земле. В их числе летчик с самолета Пе-2, останки которого нашли у села Серго-Ивановское.

К сожалению, мы не можем сейчас точно сказать, кто же погиб у Серго-Ивановского, чьи останки теперь покоятся на воинском мемориале в Карманово. Но мы продолжаем архивно-исследовательскую работу с документами ВВС Западного фронта и 1-й воздушной армии, надеясь, что рано или поздно мы сможем назвать имена.

Так, например, 6 марта 1942 года из района Баскаково – Гжатск (всего 7 и 15 км до ст. Серго-Ивановское) не вернулись два самолета из состава 130-го БАП: экипажи капитана Василия Кожевникова, лейтенанта Анатолия Елиференко, старшины Ильи Васильева и лейтенанта Константина Фролова, старшего лейтенанта Василия Самохвала, старшего сержанта Леонида Балабанова. Истории этих экипажей тоже пока не до конца выяснены… Известно лишь, что один из самолетов (экипаж Фролова) был подбит: стрелок-радист Балабанов убит в воздухе и упал с самолетом; летчик Фролов и штурман Самохвал выпрыгнули с парашютами, но при приземлении штурман разбился, а летчик спасся и вернулся в полк. Поиск продолжается…

А сейчас мы расскажем о судьбах экипажа самолета, потерянного в бою 28 июня 1942 года.

- Летчик старший сержант МОИСЕЕВ Павел Федорович. Родился 16 декабря 1918 года в селе Великосельево Горбатовского уезда Нижегородской губернии (в годы войны – Богородский район Горьковской области, сейчас Нижегородской). В 1934 году окончил семь классов Богородской школы. В Красной Армии с 1940 года. Призван Автозаводским РВК (г. Горький). Курсант военной авиационной школы пилотов в г. Энгельс. С 22 июля 1941 года, получив воинское звание сержанта, на должности военного пилота в составе Липецких курсов усовершенствования командирского состава ВВС РККА.

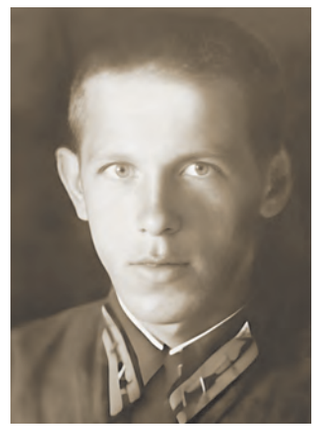


При переформировании 130-го бомбардировочного авиаполка в городе Казани старшего сержанта П.Ф. Моисеева переводят в его штат на должность пилота. В августе 1941-го полк получает новые самолеты Пе-2 и в сентябре убывает на фронт, где входит в состав 146-й авиадивизии ВВС Западного фронта.

В донесении о безвозвратных потерях 204-й БАД указывается, что извещение о гибели было отправлено в село Великоселье на имя деда Моисеева Федора Ивановича (именно так указано в документах).

В начале главы мы писали, что родственники Павла Федоровича оставили сообщение на форуме «Всероссийское Генеалогическое Древо» с просьбой о помощи в поисках дополнительных сведений о нем. Мы давно сотрудничаем со многими исследователями и модераторами данного форума. Для установления связей с родными погибшего Павла Моисеева мы обратились к Ольге Назаровой, которая уже давно является активным пользователем сайта ВГД. Ольга написала несколько писем Александру (заявителю, полных данных он, увы, не оставил) в саму тему на форуме, и на оставленную им электронную почту. Но ответа так и не получила. По мнению Ольги Назаровой, адрес почты вполне мог уже смениться, ведь сообщение было оставлено еще в 2010 году.

- Штурман сержант РОЗАНОВ Николай Иванович. Родился 10 апреля 1917 года (в УПК 1910 год рождения указан ошибочно) в городе Киржач Покровского уезда Владимирской губернии (в годы войны – Ивановской области, сейчас Владимирской). В учетно-послужной карточке отмечено, что проживал вместе с матерью Гаевой Татьяной Алексеевной по адресу: г. Киржач, ул. Московская, д.22.



Окончил 10 классов средней школы в Киржаче и до 1937 года учился в механическом техникуме. По окончании работал техником. В Красную Армию призван Серпуховским РВК в декабре 1938 года. Проходил срочную службу в составе 240-го стрелкового полка 17-й стрелковой дивизии в качестве отдельного командира. Во время службы окончил окружную школу Приволжского ВО в г. Ульяновске. С 26 декабря 1940 года – курсант авиационной школы.

В 1941 году окончил 2-ю Чкаловскую военно-авиационную школу стрелков-бомбардиров с присвоением воинского звания сержанта (приказ от 1 ноября 1941 года). Назначен на должность стрелка-бомбардира в состав 611-го ночного бомбардировочного авиаполка. Полк прибыл на фронт 12 ноября 1941 года и вошел в подчинение 146-й авиадивизии ВВС Западного фронта. Полк содействовал в наступлении советских войск в районах Балабаново на севере Калужской области и города Венева в северо-восточной части Тульской области. При переформировании 611-го полка в штурмовой Н.И. Розанов переведен на должность стрелка-бомбардира в состав 130-го бомбардировочного авиаполка, который также в то время входил в состав 146-й АД. С 24 мая 1942 года 130-й БАП был переподчинен 204-й БАД (в дальнейшем 3 гв. БАД).

В документах ЦАМО сохранилось несколько карточек на военнопленного Н.И. Розанова. В них идет речь о том, что он попал в плен 28 июня 1942 года в районе Гжатска. Некоторые сведения в них разнятся, но не критично. Скорее всего, они заполнялись в разное время, разными исполнителями. Первая ошибка, бросившаяся в глаза, дата рождения, названная Розановым в плену, – 10 июня 1919 года. В другой карточке – 10 апреля. Но совершенно точно он родился в 1917-м. В графе воинское звание запись – младший лейтенант, хотя в советских документах он учтен как сержант. Фамилия матери другая – Митрофанова Татьяна, адрес жительства другой: г. Киржач, ул. Большая Московская, д.72.

6 июля 1942 года Розанова доставляют в Шталаг Люфт 2d, который находился в г. Литцманнштад (сейчас г. Лодзь, Польша). 16 августа 1942 года военнопленный Розанов был переведен в Шталаг № VII A, который располагался к северу от г. Моосбург на юге Баварии (Германия). Это был один из крупнейших лагерей в нацистской Германии. Именно здесь он дождался освобождения. Для прохождения спецпроверки группа бывших военнопленных, служивших в авиации, отправлена в проверочно-фильтрационный лагерь НКВД. Проверка длилась не более пяти месяцев. В донесении Раменского пересыльного пункта о прибытии из Подольского спецлагеря № 174 военнослужащих для прохождения дальнейшей службы говорится: *«Розанов Николай Иванович, 1917 г.р., старший сержант, гражданская специальность: техник по холодной обработке металла. Медицинское освидетельствование прошел 13 сентября 1945 года и годен к строевой службе…»*.

Из Раменского РВК группу в количестве 25 человек, в которой был Н.И. Розанов, направили для прохождения дальнейшей службы в распоряжение командира войсковой части п/п 89550 ст. Алабино (под Москвой). Дата прибытия в часть – 16 сентября 1945 года. В военных лагерях на ст. Алабино дислоцировалась 31-я запасная стрелковая бригада. В тяжелейшем августе 1941 года началась история этой бригады. Формирование соединения проходило на станции Суслонгер Казанской железной дороги Марийской АССР. Инициатором и организатором формирования выступил Облвоенкомат Татарской АССР. В конце 1943 года бригада была передислоцирована на станцию Алабино.

В запас Н.И. Розанов был демобилизован в 1946 году, в военную авиацию он больше не вернулся. В 1985 году, в год 40-летия Победы, Николая Ивановича Розанова наградили орденом Отечественной войны II степени. В это время он проживал в родном городе Киржаче Владимирской области.

Но поразительно, что, спасшись на парашюте из горящего самолета, пережив мучительный плен, пройдя спецпроверку и продолжив службу в Красной Армии, у Розанова в учетных документах архива и военного комиссариата оставалась запись «не вернулся с боевого задания». Даже в Книгах Памяти по Московской и Владимирской областям (которые составлялись и издавались в конце 90-х годов) написано: *«…погиб в воздушном бою 28 июня 1942 года на станции Серго-Ивановская Вяземского района Смоленской области»*.



Торжественная церемония захоронения.

- Воздушный стрелок-радист сержант ТРЕНОВ Анатолий Иванович. Родился 10 февраля 1918 года в деревне Самычево Костромского уезда Костромской губернии (в годы войны – Каримовский сельсовет Костромского района Ярославской области, в настоящее время – Костромской). В учетных документах военного архива говорится, что отец Иван Карпович Тренов проживал по адресу: г. Кострома, Старый вокзал, хутор Паново.

В Красную Армию Анатолий Тренов был призван Костромским РВК в 1939 году. Сведений о его довоенной жизни, а также прохождения военной службы в предвоенный период и по 1941 году найти не удалось. Известны лишь данные из донесения по безвозвратным потерям 204-й бомбардировочной авиадивизии, составленного в связи с боевой потерей самолета и экипажа 28 июня 1942 года. Напомним, что экипаж значился сбитым в районе станции Серго-Ивановское.

Из этого донесения было известно, что воинское звание Тренова – сержант, а должность – воздушный стрелок-радист. Из чего можно сделать вывод, что после призыва в 1939 году Анатолий Тренов точно должен был окончить школу младших авиационных специалистов и проходить службу в составе строевого авиационного полка.

Согласно данным из картотеки воинских захоронений, которая ведется Департаментом Министерства обороны Российской Федерации по увеко-

вечению памяти погибших при защите Отечества, А.И. Тренов учтен на воинском мемориале в селе Бывалицы Тумановского сельского поселения Вяземского района Смоленской области, как погибший 28 июля 1942 года (эта дата указана в паспорте захоронения). Кроме этого, в документе отмечено, что первичным местом захоронения военнослужащего значится район станции Серго-Ивановская. С такими же данными (и с ошибочной датой гибели) он учтен в Книге Памяти Костромской области. Следует отметить, что расстояние между Бывалицами и Серго-Ивановское составляет 11 километров (граница между Вяземским и Гагаринским районами проходит примерно посередине).

Но в этой истории рано ставить точку. Очень интересные и необъяснимые до конца документы были найдены в трофейной картотеке, касающейся советских военнопленных в Центральном архиве Министерства обороны РФ.

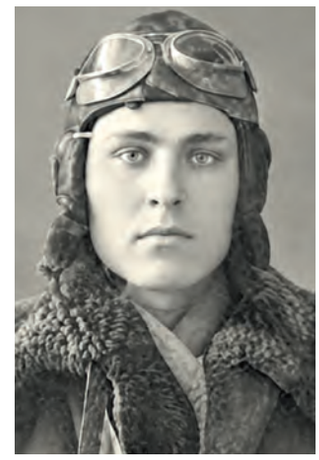
Со всеми документами долгое время пытался разобраться наш коллега, специалист по военной истории Геннадий Юрьевич Кушелев (г. Санкт-Петербург), который давно проводит исследования о советских военнопленных на форуме Авиация СВГ (интернет-ресурс, посвященный ветеранам авиации Северной группы войск (СГВ), дислоцировавшейся в Польше с 1945 по 1993 год).

Одна такая карточка от справочно-информационной службы Вермахта WASt на основании сообщения офицера Абвера Шталага Люфтваффе Литцманнштадт (г. Лодзь, Польша) от 11 ноября 1941 года. Она отличается от общеизвестных и распространенных карточек советских военнопленных, которые представлены в трофейной картотеке. В ней говорится: *«красноармеец Тренев Анатолий, 11.02.1915 рождения. Умер в плену 11.11.1941г. Место захоронения: Литцманнштадт. Фамилия на латинице: Trenjow. Основание: ЦАМО, фонд 58, опись 977529, дело 11».*

Приведем записи Геннадия Юрьевича Кушелева и его перевод документа, а также не выложенные в открытый доступ на ОБД «Мемориал» данные.

«Военнослужащий Тренов, а не Тренев, как ошибочно указал оператор, заносивший данные с каточки в ОБД «Мемориал». И год рождения его в немецком документе читается как 1918. Смотрим графу для указания родственников: «Popowa (Volwark) alter Bahnhof St(adt) Kostroma». В переводе «Попова фольварк старый вокзал город Кострома». А теперь смотрим, где проживал по донесению 204-й бомбардировочной авиадивизии его отец Тренов Иван Карпович: «Кострома, Старый вокзал, хутор Паново». Кроме этого, настораживают еще два момента: указано, что он gefallen v(on) d(er) 11.11.41 («погиб до 11.11.41»), и не указано место захоронения. Значит ли это, что он вовсе не был в Литцманнштадте, а туда доставлены лишь его документы?...»

По мнению Г.Ю. Кушелева, эта запись в немецких документах могла появиться при следующих обстоятельствах: *«Из архивных документов ЦАМО нам известно, что Анатолий Иванович Тренов проходил службу в 130-м БАП. Этот полк был сформирован в апреле 1940 года и дислоцировался на аэродроме Зябровка (рядом с Гомелем, в Белоруссии). В июле 1940 года полк вошел в состав 13-й САД. На начало войны, 22 июня 1941 года эскадрильи полка были расположены на площадках в Бобровичах и Гноево.*



Иванилов А.Р.

На вооружении полка имелось 38 самолетов СБ (из них 8 были неисправными). В первом же боевом вылете 22 июня 1941 года полк понес большие потери. В этот день полк тремя девятками бомбил войска противника в районе Бяла-Подляска. Потом в период июля – сентября 1941 года полк проходил переформирование и переучивался на новые самолеты Пе-2. С октября 1941 года полк в составе действующей армии, на Западном фронте. До мая 1942 года, поочередно, входил в состав 146 АД, ВВС 49 армии, ВВС Западного фронта, 203 САД. А с 24 мая 1942 года вошел в состав 204-й БАД.

Таким образом, в 1941-м экипаж сержанта Тренова возможно был сбит до 11 ноября 1941 года, какие-то его документы попали к немцам и переправлены офицеру Абвера Шталага Люфтваффе, как якобы погибшего, но он смог вернуться в свою часть и продолжил воевать до начала июня 1942 года».

Но это лишь предположение. Найти упоминания, что самолет, в экипаж которого входил стрелок-радист Тренов, был сбит в 1941-м, мы пока не смогли.

В журнале боевых действий 130-го БАП (здесь стоит отметить, что ЖБД полка относительно полный и подробный) указывается, что 22 июня 1941 года из вылетевших на боевое задание 27 самолетов СБ полк потерял 20. В первичном донесении о безвозвратных потерях были указаны не вернувшимися 60 человек личного состава полка (отметим: некоторые спаслись, сев на вынужденные посадки или выбросившись с парашютами, и вернулись в полк). Нанеся бомбовый удар по войскам противника в районе Бяла-Подляска, самолеты над целью были обстреляны огнем зенитных орудий противника и атакованы истребителями. Но полный разгром начался при отходе от цели, в 15 километрах восточнее. Возвращающиеся самолеты были атакованы группой Ме-109 до 30 штук (так записано в ЖБД полка). Горящими факелами боевых самолетов был отмечен весь путь от Бяла-Подляска, через Брест на Кобрин…

В одном из экипажей, учтенных сбитыми в этот день, был упомянут воздушный стрелок младший

сержант Трунин (в ЖБД записаны только фамилии членов экипажа и их звания). В доступных документах по личному составу и безвозвратным потерям полка, размещенных в информационной системе «Память народа», военнослужащего 130-го БАП с такой фамилией мы не нашли. Возможно, это и есть интересующий нас Анатолий Иванович Тренов?

Указанный в ЖБД полка летчик самолета лейтенант Александр Родионович Иванилов по учетным документам значится не вернувшимся с боевого задания 9 июля 1941 года, но по журналу учета полк в этот день боевых действий не вел.

Штурман экипажа лейтенант Иван Дмитриевич Власенко тоже учтен как не вернувшийся с боевого задания 9 июля 1941 года.

Но! Именно в учетно-послужной карточке Власенко мы нашли разгадку, почему они учтены погибшими в день, когда полк уже убыл с фронта. В карточке четко записано: *«не вернулся с боевого задания».* И все. Даты нет. А ниже дописано на основании чего сделана запись: *«…донесение ВВС Западного фронта от 9 июля 1941 года».*

Вот и получилось, что строевым отделом штаба полка в неразберихе первых дней войны не были подобающе оформлены списки потерь. Эти списки составлялись некоторое время спустя, когда полк находился в Казани на переформировании. Почему офицеры строевого отдела штаба не использовали журнал боевых действий полка, который вели офицеры оперативного отдела, остается загадкой. Сейчас, спустя 85 лет, мы читаем запись из журнала боевых действий полка: *«С 1 июля 1941 по 8 октября 1941 года полк в полном составе, за исключением младших авиаспециалистов, которые с начальником штаба полка до 25 июля 1941 года были заняты подготовкой передовых площадок по распоряжению командования 13 АД и прибыли в Казань 1 августа 1941 года, находился в г. Казань и проходил переучивание на самолете Пе-2».*

Вполне вероятно, что военнослужащий Трунин действительно был в составе 130-го БАП. Но так как архивные документы по 1941 году неполные, мы пока и не можем найти данных на него. Возможно, его фамилия могла попасть в журнал боевых действий полка с искажениями. Кроме того, нельзя исключать и того факта, что у нас нет данных предвоенного и начального периода войны на Анатолия Тренова. Может быть, войну он начал в составе совсем другого авиаполка, где и был сбит в 1941 году. Косвенно это подтверждается и тем, что в доступных списках личного состава 13-й САД (в состав этой авиадивизии в 1941 году входил 130-й авиаполк) его данных мы тоже не нашли.

Для пояснения добавим, что справочно-информационная служба вермахта (WASt) действительно вела учет военнопленных. Она оформляла официальные ответы на запросы, в том числе на основании донесений из лагерей. В данном случае исходником стало сообщение офицера Абвера из Шталага Люфтваффе (лагеря для военнопленных летного состава) от 11 ноября 1941 года. Таким образом, можно предположить, что дело было в ограниченности данных, имеющихся у офицера Абвера на момент сообщения. Мы можем лишь констатировать факт наличия такого документа в трофейной карточке ЦАМО и в дальнейшем искать и анализировать всю цепочку источников, делать выводы. Для исследователей это еще раз доказывает истину: даже при наличии на руках архивного документа нужно всегда его сверять с контекстом происходящего и понимать насколько достоверна представленная информация в каждом отдельном документе.

Хотелось бы обратить внимание, что проведенное исследование столь обширного материала о судьбе экипажа самолета 130-го БАП, погибшего в районе станции Серго-Ивановское, укрепило наши предположения, что и второй самолет, частичные обломки которого были обнаружены в районе бывшей деревни Казариново, относится к потерям 204-й БАД, которая на протяжении 1942–1943 годов действовала на данном участке советско-германского фронта.

Поиск продолжается…



Участники семинара-практикума «Небо Родины» в Гагаринском районе Смоленской области.

Самолет Пе-3 в районе Мельничного ручья, Терский район Мурманской области



Эвакуация хвоста самолета вертолетом. 1980-е годы.

История этого самолета Пе-3 началась для нас с книги Владилена Алексеевича Бондаренко. Как и история Пе-3 в районе Бабозера (рассказ о нем вы также найдете на страницах этой книги). Напомним, что оба этих самолета 95-го ИАП ОМАГ ВВС СФ пропали без вести 8 мая 1943 года при перелете с аэродрома Ваенга (г. Североморск Мурманской области) на аэродром Ягодник (г. Архангельск).

Точное место падения Пе-3 в районе Мельничного ручья мы смогли установить лишь в июне 2022 года. Но для этого нам пришлось пройти долгий исследовательский путь: погружение в различные архивные документы и мемуары-воспоминания ветеранов; только потом наступил практический этап – поиск проводников к месту катастрофы и организация поисковой экспедиции.

Напомним, что в 80–90-е годы XX столетия Бондаренко В.А., бывший морской летчик ВВС Северного флота, проходил службу в штабе авиации Северного флота на должности начальника отдела кадров. Он стал идейным вдохновителем и создателем музея авиации ВВС СФ в п.Сафоново – одного из интереснейших музеев авиации в современной России.

А сейчас давайте вместе пролистаем книгу Бондаренко В.А. «Самолеты возвращаются на базу», вот отрывок из главы «Это было на Варзуге».

«Итак, наш курс на Варзугу. Командир нашего вертолета военный летчик 1-го класса подполковник Леонид Павлович Шкулев. Зная его давно, всегда удивлялся его неуемной энергией, высоким профессионализмом. Задание, которое предстояло нам выполнить, было для него может быть и не сложное, но очень ответственное. Мы должны прикоснуться к далекой, но всегда идущей рядом, истории – возвратить на свои базы не вернувшихся с войны.

Село Варзуга расположено в тридцати километрах от моря. Раскинулось оно на обоих берегах реки, давшей имя селу. На правом – высокая деревянная Успенская церковь, гордость варзужан. Как мне объяснил «начальник Варзуги», так зовут начальника местного аэропорта Валерия Попова, название реки в переводе с саамского – «Текущая через болота». Широкая река. Берега крутые, высокие.

О себе варзужане не говорят. Добрые, приветливые и… очень скромные.

А свело нас с Варзугой и сельчанами письмо тогдашнего редактора районной газеты «Терский коммунист» Виктора Сергеевича Георги…

Так вот, получил я от Георги письмо с сообщением об обнаружении самолета в районе Варзуги. Виктор Сергеевич высказал предположение, что это самолет Пе-2. Он был близок к истине. Как мы потом установили, на болоте лежал Пе-3. Он похож на Пе-2, только отличается от него вооружением и численностью экипажа – на Пе-3 экипаж два человека, а на Пе-2 – три.

По пути на Варзугу мы произвели посадку на аэродроме Умба, где нас ждал В.С. Георги. Не выключая двигатель, взяли его на борт и полетели в Варзугу.

К самолету добирались сначала на моторке Валерия Попова вверх по течению Варзуги километров пять, дальше – пешком через лес, по болотам пятнадцать километров. Никто, конечно, это расстояние не измерял. Так, навскидку.

Шли четыре часа. Дошагали уже в сумерки. Нашли. На месте падения самолета от него осталось только хвостовое оперение. Остальное – разбито и разбросано по всему болоту. Даже предположить трудно, что случилось, но ясно одно – был взрыв. В ста шагах от самолета, потемневшие от времени, и, наверное, от печали, стояли высокие ели, рядом березы, все эти годы качаясь на ветрах, они звенят по осени разноцветностью опадающей листвы.

Осматриваем то что осталось. На внешних сторонах килей номер «18». В хвостовой части фюзеляжа заряженный пулемет ШКАС.

Варзужане рассказывают, что впервые самолет обнаружили еще в мае 1947 года. Тогда же перевезли тело одного летчика и похоронили в селе. Говорят, что фамилия его Дробин, но за точность не ручаются. У него были документы, планшет с картой. Все было сдано в сельсовет. Останки второго летчика перевезли в село и предали земле год назад.

Вот и все, что мы тогда узнали.

У меня до сих пор все в памяти: вот, улетая, вертолет наш прошел над рекой, над местом, где лежал самолет, потом над селом; вот в иллюминаторе река, блеснув светлым крылом, обняла высокий песчаный берег, на котором похоронены безымянные, но очень дорогие живущим в Варзуге людям, летчики. Помню, как защемило тогда сердце – люди воевали, погибали за нас, а мы не знаем даже их имен…

Надо, надо сделать все, чтобы люди узнали своих защитников, смогли назвать их по именам.

Второй раз мы побывали на Варзуге спустя два года, в 1985 году. Восстанавливаю записи, сделанные в те дни в дневнике.

«2 октября. Двое суток не было погоды. Туманы не рассеивались даже днем. И только сегодня нам дали «добро». Летим на Варзугу, к Белому морю…»

Два года назад я уже бывал в этом селе. Но тот полет дал нам только одну ниточку – фамилия летчика, вывезенного и похороненного в Варзуге, или Дробин, или Дробышев. Варзужане утверждали, что мать его проживала в Кандалакше. Искали мы и через архивы, и через военкоматы – не нашли…

И вот сейчас мы летим на Варзугу, чтобы вывезти самолет Пе-3 и еще раз попытаться узнать что-нибудь об экипаже.

Чтобы сразу выйти к самолету, после посадки в Варзуге берем проводника и летим на Мельничный ручей. Высаживаемся на висении и сразу же начинаем готовить самолет к эвакуации. Через три часа приходит вертолет.

Болото не сразу отпустило Пе-3. Минут, наверное, пять звенел струной натянутый трос, но вертолет все-таки оторвал самолет и, пригибая струей от винта высокие замшелые ели, поднял и понес его к Варзуге. Вторым рейсом он перевез нас. Лететь на свой аэродром с внешней подвеской уже нельзя было – наступила ночь, и мы заночевали в Варзуге.

«3 октября. Утром, как только открылась местная авиалиния, командир нашего вертолета офицер Л.П. Шкулев, подняв самолет, улетел с ним на один из наших аэродромов. Часа через два должен вернутся за нами.

Беседуем опять со старожилами. Снова называют фамилию Дробина и Дробышева. Ничего нового».

Вернувшись в свой гарнизон, я написал письма заслуженному военному штурману СССР полковнику в отставке Михаилу Ивановичу Шамаеву (в мае 1943 года – младший лейтенант штурман звена 95 АП ВВС СФ. – Авт.) *и еще нескольким ветеранам полка, на вооружении которого в годы войны был самолет Пе-3.*



Обломки самолета. 1980-е годы.

Пока ждал ответ в музее ВВС увидел только что вышедшую в Мурманском книжном издательстве книгу полковника запаса В.С. Бойко «Выполняя Родины наказ» и… нашел в ней нужную мне информацию.

В считавшемся без вести пропавшем экипаже были: летчик – младший лейтенант И.Н. Новиков, штурман – младший лейтенант М.Д. Соколов, заместитель командира авиаэскадрильи по политической части капитан Г.А. Стерин, авиаспециалисты – старший техник-лейтенант Ц.П. Бройтман, старший техник-лейтенант И.М. Дробный. (Обратите внимание на фамилию Дробный). И как это я раньше не догадался? Ведь Дробин – Дробышев и И.М. Дробный – наверняка одно и то же лицо…

Не спеша «перевариваю» эту информацию, а тем временем получаю выписки из личных дел членов экипажа и письмо от М.И. Шамаева…

Обращаясь ко мне, Михаил Иванович Шамаев пишет: «…Своим письмом ты взволновал меня до глубины души – ведь я был участником того вылета! 8 мая 1943 года мы получили задание на перелет



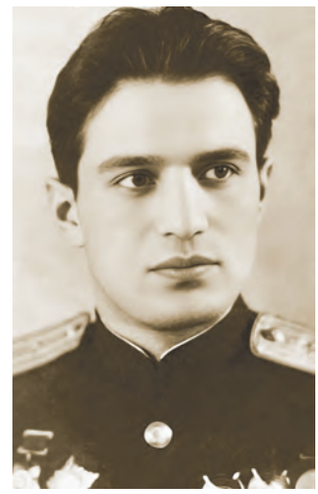
Подготовка к эвакуации хвоста самолета. 1980-е годы.

пятью самолетами на запасной аэродром с целью прикрытия кораблей конвоя в районе Архангельска.

Первым взлетело наше звено. Ведущий капитан В.А. Куликов (Василий Алексеевич Куликов, в мае 1943 года командир звена 95-го АП ВВС СФ. – Авт.), *в экипаже которого я был штурманом. В левом пеленге у нас шел младший лейтенант Новиков, а в правом – младший лейтенант Свириденко (кстати, все младшие лейтенанты этих экипажей, в том числе и я, получили эти звания 18 апреля 1943 года). После нас взлетала пара капитана Б.Г. Хомдохова* (Башир Гидович Хомдохов, в мае 1943 года – капитан, командир 1-й АЭ 95-го АП ВВС СФ. – Авт.).



Куликов В.А.



Хомдохов Б.Г.



Шамаев М.И.

В районе Бабозера мы встретили сплошную, до земли, облачность. Мой командир решил возвращаться, так как посадка на запасном в таких условиях в то время была невозможной. И еще может быть самая главная причина – у ведомых был мал опыт полетов в сложных условиях.

Но в облака мы все же вошли. Командир, разворачиваясь на обратный курс, пилотировал по приборам, а я наблюдал за ведомыми. Оба цепко держались в строю. Через некоторое время ушел вправо Свириденко, потом – влево Новиков. На аэродром вернулся наш экипаж и пара Хомдохова.

Свириденко и Новикова искали долго, но не нашли. Причина их гибели – слабая подготовка к полетам в сложных условиях. В.А. Куликов за преднамеренный вход в облачность с неподготовленными к этому полету летчиками был разжалован до лейтенанта…»

Такова правда этой истории.

Заметив разночтения в инициалах Дробного и в написании фамилии Броймана, а также неточность в личном деле Г.А. Стерина, где сказано, что он погиб 5 мая 1943 года при налете вражеской авиации на г. Цасыга, я снова пишу М.И. Шамаеву.

«…Дробного и Броймана знал хорошо, но имен не помню. Капитан Г.А. Стерин точно летел с Новиковым, он еще перед нашим вылетом стоял перед строем вместе с командиром. А приказ об исключении из списков в связи с гибелью 5 мая 1943 года при бомбежке сделан для того, чтобы его семья получала пенсию (тогда семьям пропавших без вести пенсия не выплачивалась)…»

Но почему все же только он объявлен погибшим, а остальные – без вести пропавшими, этого нам пока установить не удалось…

А что же стало с вывезенным Пе-3? Почему его нет в строю нашей «фронтовой» эскадрильи? Судьба распорядилась так, что после вывоза самолета с места катастрофы, я вскоре уехал из Североморска. Работы по организации поиска и восстановлению авиационной техники поручили офицеру, который принял это как наказание и относился к ней небрежно. В результате, вывезенный нами Пе-3, хотя и лежал долго на аэродроме Умбозеро, но все же кем-то был похищен и, по всей вероятности, сдан на металлолом.

В июне 1986 года на сельском кладбище в Варзуге произведено захоронение останков летчиков, погибших на Мельничном ручье сорок три года назад. Имена их стали известны…».

В этой же главе Владилен Алексеевич упоминает и экипаж Пе-3 летчика Свириденко, который разбился в районе Бабозера (его мы нашли весной 2021-го).

Но как установить место гибели Пе-3 в районе Мельничного ручья мы не представляли. Все расспросы местных жителей, когда мы были в Варзуге в 2021 году, ни к чему не привели. «Да! Знаем об этом самолете!..» – говорили многие, но указать место никто не мог. Не сильно помогла и топографическая карта, присланная нам Андреем Леонидовичем Копытковым (он тогда работал научным сотрудником музея ВВС СФ в п. Сафоново), на которой рукой



Рабочая карта В. Бондаренко.

В. А. Бондаренко были нанесены точки – места падений самолетов. Точка в районе Мельничного ручья указана тоже весьма приблизительно, а обведенный на карте участок – это в действительности несколько квадратных километров.

Наш друг и коллега из Умбы Александр Борисович Комаров, основоположник историко-этнографического комплекса «Тоня Тетрина» на берегу Белого моря, тоже не мог сказать, где точно упал самолет Пе-3. Но он дополнил данные о месте захоронения останков экипажа. Это оказалась очень интересная и странная история. Оказывается, летом 2021 года он вместе с единомышленниками восстановил братскую могилу этого экипажа на сельском Успенском кладбище в селе Варзуга. Именно восстановили! Ведь могила была не просто заброшена, а, можно сказать, уничтожена!

Вот предыстория данных событий. Как вы помните, первым в 1947 году захоронили старшего техника-лейтенанта Ивана Михайловича Дробного. Его тело было найдено охотниками, доставлено с места гибели самолета и захоронено в Варзуге. С даты гибели прошло всего четыре года и обнаружили, думается, тело погибшего, а не только костные останки. По словам Александра Комарова, также были найдены документы и орден Красной Звезды (22.02.1942 г. И.М. Дробный награжден орденом Красной Звезды).

В книге «Самолеты возвращаются на базу» автор пишет, что найденные документы и планшет летчика были переданы в сельсовет, и там, скорее всего, потерялись. Ведь в 1983 году, когда Бондаренко первый раз оказался в Варзуге, фамилию погибшего уже никто не помнил.

Добавим, что в 1982-м, за год до поисковой экспедиции, место падения самолета было найдено, так сказать, повторно. Тогда в Варзугу были доставлены останки еще одного члена экипажа и захоронены в той же могиле, что и И.М. Дробный. Именно тогда информация о погибшей в болоте крылатой машине через редактора районной газеты В.С. Георги дошла до А.В. Бондаренко.

Хронологию дальнейших событий снова находим в книге, где автор цитирует выдержки из своего дневника. 1983 год – Бондаренко дает первичное описание места падения самолета. И лишь в 1985-м под его руководством военнослужащие ВВС СФ смогли эвакуировать часть обломков самолета. Причем для музея был вывезен на внешней подвеске вертолета только хвост Пе-3, сохранившийся в относительно неплохом состоянии. Далее автор пишет, что в июне 1986 года в Варзуге были захоронены останки членов экипажа погибшего самолета, доставленные ими с болота (не указано количество захороненных).

Следует отметить, что благодаря исследовательской работе Владилена Алексеевича имена всех членов экипажа самолета были установлены. И в этой истории можно было бы поставить точку: имена летчиков известны, останки упокоены. Но дальше начинается совсем невероятная история.



Личный состав 95 АП у самолета. И.М. Дробный (слева).

По словам Александра Борисовича Комарова, в начале 90-х годов в Варзугу прибыла группа военнослужащих авиационного полка стратегического назначения (преемника 95-го ИАП ВВС СФ), которые эксгумировали останки погибших из могилы и увезли их к месту нахождения воинской части. Но по рассказам очевидцев, с кем удалось пообщаться Комарову, военные забрали с могилы всего одну лопату земли, а затем просто убрали с захоронения памятный знак – бетонную пирамиду с красной звездой на вершине. В 2021 году при восстановлении данного памятного места эта пирамида была найдена в кустах, прямо за старым холмиком захоронения.

В 90-е годы XX столетия преемницей 95-го авиаполка была воинская часть, которая базировалась в поселке Катунино под Архангельском. Мы решили разобраться в этой истории. Выяснилось, что 25 ноября 1992 года Приморским райвоенкоматом Архангельской области была оформлена учетная карточка воинского захоронения в поселке Катунино Архангельской области, где указывалось, что захоронение состоит из трех братских могил, в одной из которых – члены экипажа, погибшего 8 мая 1943 года самолета: Новиков, Соколов, Стерин, Бройтман, Дробный. Над могилой шефствуют военнослужащие в/ч № 26840.

В двух других могилах также перезахоронены летчики, погибшие в годы войны:

– экипаж самолета Пе-3 из состава 95-го ИАП ВВС СФ, погибшего 5 ноября 1942 года: лейтенант Устименко А.И. и лейтенант Банцев К.А. (учтены как Остименко и Панцев, без указания званий и точной даты гибели);

– экипаж самолета МБР-2 из состава 22-го МРАП ВВС СФ, погибшего 1 июля 1943 года: капитан Гуринович Г.Р., лейтенант Тетерин К.Ф., младший лейтенант Сапих Е.А., старшина Лимонов С.С. (учтены как Туринович, Татерин и Филимонов, с ошибочной датой гибели – 8 июля 1943 года).

В 2014 году при проведении мероприятий по паспортизации воинских захоронений на братскую могилу погибшего экипажа Новикова составлена новая учетная карточка. В ней сказано, что останки экипажа найдены в мирное время и перезахоронены в Катунино. К сожалению, точной даты перезахоронения в паспорте нет. То есть в каком году были проведены мероприятия по эксгумации останков погибших с кладбища в селе Варзуга и их перезахоронению в поселке Катунино, установить не представлялось возможным.

Получив эти сведения, мы решили связаться с нашим другом и коллегой по авиареставрации и поисковым экспедициям Виктором Николаевичем Дудиным. Дело в том, что в конце 80-х – начале 90-х годов Виктор Дудин проходил службу в этой части, был комсоргом, руководителем сформированной в части группы «Поиск». Он вспомнил, что в Катунино в 1988 году состоялась церемония захоронения останков экипажа самолета Пе-3 из их полка (лейтенантов Устименко и Банцева), но место их гибели и останки найдены в районе поселка Верхняя Золотица Архангельской области. Ни о каких других захоронениях останков погибших в годы войны на воинском кладбище в Катунино Виктор не знал.

Точку в этих изысканиях поставили документы из запасников музея ВВС Северного флота в Сафоново, которые нам прислал Андрей Леонидович Копытков. Он нашел переписку между командованием частей Северного флота гарнизона Оленегорска (в/ч 26801), гарнизона Катунино (Архангельская область), Мурманского облисполкома и Исполнительного комитета Варзугского сельского совета народных депутатов, письма Виктора Сергеевича Георги (редактора газеты «Терский коммунист»), ветеранов ВВС Северного флота, директора сафоновского музея. В письмах обсуждались вопросы подготовки церемонии перезахоронения останков погибшего экипажа. Например, В.С. Георги в письмах от 25 июля и 22 декабря 1986 года в адрес Василия Ивановича Сосненко (в/ч в Оленегорске) ставит конкретные вопросы.

В первом: *«…хорошо бы нам еще раз встретиться и в спокойной обстановке обо всем переговорить. И надо бы уже готовить небольшой «десант» в Варзугу, откуда взять в капсулу землю с могилы, да еще раз побывать на Мельничном ручье, где разбился самолет. А заодно решить на месте все правовые вопросы с сельсоветом (о перезахоронении). С этим надо торопиться, если делать перезахоронение в октябре…».*

И затем во втором: *«…сообщите, пожалуйста, где будет перезахоронение останков наших пилотов. И когда думаете побывать в Варзуге, ведь надо бы взять хоть гильзу земли с той могилки, и да уладить формально дела с местными властями…».*

Ценными для нас документами стали письма начальника гарнизона Катунино А.Охотникова и начальника Катунинского политотдела спецчастей









Траурный церемониал в поселке Катунино. 8 мая 1987 года.



Торжественно-траурный церемониал в поселке Катунино. 8 мая 1987 года.

ВВС флота Н.Воронюка на имя Мурманского областного исполнительного комитета Совета Народных Депутатов, которые датированы 20 марта 1987 года.

«Начальник гарнизона Катунино обращается к Вам с просьбой оказать содействие в организации перезахоронения экипажа самолета Пе-3, погибшего в 1943 году, 8 мая в районе населенного пункта Варзуга. Об этом факте писала наша периодическая печать, в частности, газета «Рыбный Мурман» 20.09.85г., «На страже Заполярья» 07.10.86, а также газета «Правда» и другие газеты.

Экипаж младшего лейтенанта Новикова Ивана Никифоровича, штурмана Соколова Михаила Дмитриевича, техников самолета Дробного Ивана Михайловича, Бройтмана Цезаря Петровича и комиссара эскадрильи Стерина Григория Абрамовича вылетел с аэродрома Ваенга для перебазирования на аэродром Ягодник в Архангельской области 8 мая 1943 года, но в пункт назначения не прибыл. Как выяснилось позднее, самолет потерпел катастрофу в результате сложных метеоусловий. Долгое время экипаж считался без вести пропавшим, пока его не обнаружили в апреле 1947 года жители п. Варзуга.

Останки летчиков были захоронены на кладбище п. Варзуга в 1947 году. По инициативе личного состава части было принято решение перезахоронить останки однополчан на кладбище гарнизона Катунино. И в течение 1986-1987 г.г. уже проделана большая работа по подготовке церемонии, розыску родственников и т.д. Церемония планируется на 8 мая 1987 года.

Суть нашей просьбы:

Для того, чтобы провести перезахоронение, необходимо разрешение исполкома на изъятие праха, согласованное с поселковым Советом п. Варзуга.

Просьба к Вам оказать содействие в решении этого вопроса, чтобы нам соблюсти законность. На середину апреля у нас будет заказан транспорт (вертолет), поэтому большая просьба: ускорить решение этого вопроса и уведомить начальника гарнизона Катунино по адресу: 164413, Архангельская область, пос. Катунино. Начальнику гарнизона Катунино. С уважением, начальник гарнизона Катунино А. Охотников, начальник Катунского политотдела спецчастей ВВС Флота Н.Воронюк».

Ответ Исполнительного комитета Варзугского сельского Совета народных депутатов в адрес начальника гарнизона Катунино был дан 6 апреля 1987 года.

«Выписка из Протокола № 4 от 3 апреля 1987 года. Заседания исполнительного комитета Варзугского сельского Совета народных депутатов.

Слушали: О перезахоронении останков экипажа самолета погибших в период Великой Отечественной войны.

Постановили: Исполнительный комитет Варзугского сельского Совета народных депутатов решил:

1. Удовлетворить просьбу начальника гарнизона Катунино, разрешить сделать перезахоронение останков экипажа самолета, погибшего в годы Великой Отечественной войны.

Председатель исполкома Г.А. Чунин, секретарь исполкома В.Ф. Чунин».

Кроме этой переписки, Андрей Копытков прислал из запасников музея копии снимков торжественно-траурной церемонии, которая прошла 8 мая 1987 года в поселке Катунино.

Именно эти фотографии стали подтверждением, что в братскую могилу опустили не гробы с останками погибших, а урны с землей с места захоронения в Варзуге. Именно об этом рассказывал А.Б. Комаров.

На снимках был запечатлен весь церемониал. В могилу были опущены капсулы – отполированные артиллерийские гильзы, с нанесенными на них фа-

милиями членов экипажа самолета. Сначала их провезли по улицам гарнизона на импровизированном катафалке – военном БТРе. После этого состоялся митинг, на котором присутствовало большое количество военнослужащих и местных жителей, а капсулы и фотографии погибших поставили на украшенных цветами и венками столах. На митинге, помимо командования части, выступали родственники погибших. Все проходило очень торжественно.

* * *

А сейчас давайте рассмотрим обстановку театра боевых действий на Севере, сложившуюся в мае 1943 года. Представим вам выдержку из справки о полярных конвоях – информацию, подготовленную изданием «Военная энциклопедия» (Воениздат. Москва. В 8 томах, 2004 г.).

«Северные (союзные) конвои 1941–1945 гг. специальные формирования судов с грузами и кораблей охранения, создававшиеся в годы 2-й мировой войны союзниками СССР по антигитлеровской коалиции для обеспечения их перехода из портов Северной Атлантики в советские северные порты и обратно.

В соответствии с обязательствами, принятыми на Московской конференции 1941 г., поставками по лend-лизу и другими соглашениями, США и Великобритания поставляли в северные порты СССР вооружение, военную технику и другие грузы. Возвращались суда из СССР со стратегическим сырьем и другими материалами.

Конвои формировались на базе Лох-Ю (Великобритания), в Рейкьявике и заливе Хваль-фьорд (Исландия). Маршруты их переходов пролегали в зависимости от ледовой обстановки в Гренландском и Баренцевом морях севернее или южнее острова Медвежий (в Норвежском море).

Конвои на север России двигались по довольно узкому коридору между Шпицбергеном и норвежскими берегами с расположенными здесь и в северной Финляндии военно-морскими и военно-воздушными базами. Переходы совершались за 10-14 суток в зоне досягаемости вражеских подводных лодок и надводных кораблей.



«Пешка» на Северном флоте.

В период ледостава движение судов в Белом море обеспечивали советские ледоколы.

Суда конвоев разгружались в Архангельске, Молотовске (Северодвинск) и Мурманске. (…)

Обеспечение безопасности перехода конвоев от порта формирования до порта назначения возлагалось на корабли Великобритании. В операционной зоне советского Северного флота охранение усиливалось советскими кораблями и авиацией.

Конвой представлял собой корабельное соединение, состоящее из нескольких десятков транспортных судов (от 10 до 40 единиц) и трех видов охранения из боевых кораблей: ближнего или непосредственного, состоящего из нескольких эсминцев, корветов и тральщиков (с начала 1943 года в его состав включали эскортный авианосец с противолодочными самолетами); мобильной группы, состоящей из 2–4 крейсеров, следовавших на расстоянии 30–40 миль от каравана транспортов, задачей которой было отражение атак надводных кораблей противника; дальнего, действовавшего на расстоянии 150–300 миль от каравана и состоявшего из одного линейного корабля, 2–3 крейсеров и 3–5 эсминцев; его задачей являлось отражение атак тяжелых кораблей противника.

С 1942 г. более 50% торговых судов в конвоях были американскими.

Первый союзный конвой «Дервиш» (6 транспортов, 2 эсминца, 4 корвета, 3 тральщика) прибыл в Архангельск 31 августа 1941 г., доставив 10 тонн каучука для военной промышленности, 16 истребителей вместе с летным составом, стрелковое оружие, продовольствие и медикаменты.

В 1941 г. Германия, рассчитывая на «молниеносную войну» против СССР, не придавала серьезного значения союзным конвоям и не предпринимала активных боевых действий против них.

В первые полгода Великой Отечественной войны с июля по декабрь 1941 года свыше 40% поставок в СССР из-за рубежа шло именно через северные порты.

В начале 1942 года немецкое командование осознало весь масштаб северных конвоев союзников. По приказу Гитлера на север была переброшена мощная группировка военных кораблей во главе с самым большим немецким линкором «Тирпицем». На море активировались действия фашистских подводных лодок. Немецкая авиация имела значительный перевес в воздухе, а маршруты конвоев в отдельных местах проходили всего в 10 минутах лета от аэродромов противника. В результате союзники начали нести потери. Сильным ударам с воздуха подвергались также Мурманск и Архангельск.

В июле 1942 года был разгромлен конвой PQ-17. Вследствие плохой организации охранения потоплено 23 судна из 34. Было потеряно 210 самолетов, 430 танков, 3530 грузовых автомобилей, около 100 тысяч тонн стального листа, каучука и раз-

личных боеприпасов. Из состава команд судов погибло 153 человека.

Советское командование увеличило количество авиации Северного флота, которая вела разведку, прикрывала конвои с воздуха, наносила удары по базам, аэродромам и силам флота противника в море. Советские подводные лодки развертывались у вражеских баз и на вероятных путях перехода немецких крупных надводных кораблей…»

Следует отметить, что в течение восьми месяцев, с марта до ноября 1943 года, конвои в СССР и обратно не отправлялись. Но осуществлялось активное передвижение морских транспортов между портами Мурманска и Архангельска.

«Обеспечение морских перевозок не ограничивалось охраной транспорта на переходе в море. Необходимо было надежно защищать воздушное пространство над судами, прибывавшими в пункты назначения. Это достигалось организацией соответствующей противовоздушной обороны портов. Вражеская авиация представляла большую помеху также для перевозок между Кольским заливом и полуостровами Рыбачий и Средний и Архангельском. Поэтому командование флота особое внимание обратило на усиление противовоздушной обороны судоходства на этих участках коммуникаций. Основные ее силы составляли истребительная авиация и зенитная артиллерия, которые сосредоточивались в базах, портах и других пунктах морских сообщений. На судах, совершавших плавание к линии фронта, на полуостровах Средний и Рыбачий устанавливались зенитная артиллерия и крупнокалиберные пулеметы».

Тем самым, с большой долей уверенности можно говорить, что перелет самолетов 95-го авиаполка из Ваенги на аэродром Ягодник под Архангельском был обусловлен началом подготовки по прикрытию морских перевозок между Мурманском и Архангельском.

В оперативной сводке ВВС Северного флота события 8 мая 1943 года представлены следующим образом: *«Шесть Пе-3 95 ИАП в целях обеспечения перехода транспортов союзников Кольский залив – Архангельск, – вылетали на аэродром Ягодник. Из-за плохих метеоусловий с маршрута возвратились. Посадку произвели четыре Пе-3. Пропали без вести два Пе-3. Экипажи:*

1. Старшина Новиков, младший лейтенант Соколов и пассажиры: старший техник-лейтенант Бройтман, старший техник-лейтенант Дробный;

2. Старшина Свириденко, младший лейтенант Лудцев и пассажиры: капитан Стерин, техник-лейтенант Грудин и старший техник-лейтенант Бойцов.

Ведутся розыски».

Выходит, при оформлении оперативных документов в штабе были неверно указаны составы экипажей самолетов. И только благодаря воспоминаниям ветеранов было установлено, что комиссар авиаэскадрильи капитан Стерин вылетел на самолете в составе экипажа Новикова.

* * *

А сейчас вернемся в наши дни. Расскажем о событиях, предшествовавших полевой экспедиции на место гибели Пе-3. В главе, посвященной самолету Пе-3 у Бабозера, мы писали, что весной 2022 года побывали в гостях у старожила села Варзуга – Петра Прокопьевича Заборщикова. Все жители села, кого мы расспрашивали как найти место падения самолета у Мельничного ручья, советовали сходить к Петру Прокопьевичу. Он здесь родился, всю жизнь прожил и проработал в селе: учителем физкультуры, директором детско-юношеской спортивной школы, инспектором рыбнадзора, секретарем партийной организации, а с конца 1970-х руководил колхозом «Всходы коммунизма». После выхода на пенсию занимался краеведением и изучением истории родного края. Его усилиями в Варзуге восстановлены церкви, создан и функционирует Музей поморской истории и культуры.



Заборщиков П.П.

На Никольской стороне села установлен потрясающий памятник односельчанам, погибшим на фронтах различных войн XX века. Его трогательная уникальность заключается в том, что на всем ограждении вокруг памятника, помимо имен не вернувшихся с полей сражений односельчан, размещены их фотоснимки. А рядом с портретами – фото их жен, запечатленных уже в зрелом возрасте или состарившимися, они на десятилетия пережили своих молодых мужей. А ведь именно на их плечи легла вся тяжесть тыловой военной поры, воспитание детей, тяжелая мужская работа, которой пришлось заниматься, заменив ушедших на фронт мужей и отцов, послевоенное восстановление родного края и всей страны. Именно их мольбами и душевными переживаниями сохранился род варзужан. Их судьбы показывают всю силу духа и самопожертвования нашего народа.

Около этого памятника приходит ощущение величия Заполярного Севера. Рассматриваешь фотографии – в горле ком, а в глазах – слезы, понимаешь, как дорого далась нам Победа. Сколько семей и судеб переломала та страшная война. Сколько сирот осталось без отцов. Сколько надежд на счастье так и остались несбывшимися для вдов и матерей, проживших жизнь с этой тяжелой утратой.

Именно к дому создателя этого мемориала мы втроем (Александр Коноплев, Илья Прокофьев и Валерий Чернышов) подъехали на снегоходах в марте 2022 года. Надо добавить, что зимой в селе передвигаются исключительно на снегоходах или на лыжах, колесная техника застрянет. Петр Прокопьевич нас

уже ждал, работники Дома культуры села, которые и посоветовали нам встретиться с Заборщиковым, позвонили ему. На небольшой уютной кухоньке старого поморского дома мы прямо на столе разложили карту. Хозяин сразу предупредил нас, что сам уже не сможет съездить на место катастрофы, 89 лет все-таки исполнилось, и как он выразился: «не ходок я уже на такие расстояния». Он рассказал, что в молодости несколько раз бывал у самолета и довольно хорошо знал, где находятся на болоте его обломки, и смог подробно описать как его найти по местным ориентирам. Но главное, он уверенно отметил на карте место падения. Я даже успел сфоткать на телефон, как его палец указывает на окраину болота.

Получив эту бесценную информацию, мы возвращались в Казань окрыленными, и с надеждой вновь приехать в Варзугу и найти-таки тяжелый истребитель Пе-3.

В Казани мы засели за работу и, потратив несколько часов на изучение космических снимков нужного района на разных интернет-ресурсах, нам удалось локализовать место падения самолета. На одном из космоснимков мы увидели на болоте бликующие обломки крылатой машины. Так мы получили точные координаты. Пришло время решать, когда проведем разведку и как будем забрасывать на место людей и технику.

И в июне 2022 года мы выехали из Казани следующим составом: Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Олег Арбузов, Анатолий Скорюков, Виктор Тумашев. В прицеп нашей «Газели» был загружен гусеничный вездеход «Арго». Быстро промелькнули 1500 км от Казани, до места осталось всего 200. Поворачиваем с мурманской трассы на Кандалакшу, с левой стороны начинается цепочка горных вершин – эти возвышенности носят название Кандалакшские тундры. Красота неописуемая. Особенно для нас, жителей центральной части страны. Проезжая Умбу, центр Терского района Мурманской области, созваниваемся с Александром Борисовичем Комаровым и договариваемся, что после экспедиции заедем к нему на тоню в гости. За Умбой, с ее заливами, наша дорога идет вдоль побережья Кандалакшского залива. Решая, как удобнее добраться до места гибели самолета, минуя болота и многочисленные ручьи, местом базового лагеря мы выбрали съезд от основной дороги Умба – Варзуга, в 11 км за селом Кашкаранцы, расположенного на берегу Белого моря.

А на Кольском полуострове в это время полярный день – солнце не заходит за горизонт, стирая грань между днем и ночью.

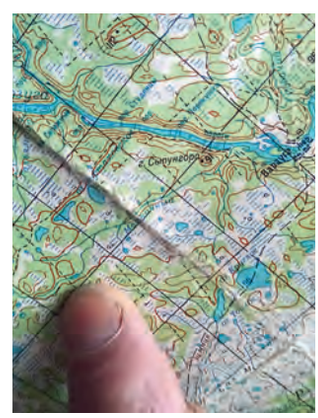
В 4 часа утра мы были на месте, где нас уже ждали друзья аквалангисты из Мурманска – Игорь и Андрей Пустоваловы, Евгений Решетов. К вечеру подъехал Владимир Чернышов, руководитель поискового отряда «Икар» (г. Заозерск). Вся экспедиция длилась с 11 по 19 июня.

Первый день ушел на обустройство лагеря и разведывательную вылазку: проторить дорогу к самолету на «Арго». Кроме того, это день, так сказать, акклиматизации – привыкания к укусам мошки и комаров, которых в этих краях тьма-тьмущая. На следующие утро небольшая команда из четырех человек отправилась к самолету. Нам пришлось пересечь несколько ручьев, соорудив через них импровизированные переправы, потребовалось даже использовать полозья, по которым вездеход въезжает в прицеп. Пройдя 14 километров по тундре, спускаясь вниз по одной из поросших невысокими елками сопок, когда до самолета оставалось около километра, мы решили запустить коптер, чтобы с высоты птичьего полета увидеть всю картину той страшной катастрофы. Развернули взлетно-посадочный круг, внесли в систему коптера координаты, и крылатая машина взмыла в воздух. А через минуту мы увидели на экране планшета, как на зеленом полотнище небольшого болотца, вытянутого эллипсом среди карельских берез и елей, бликуют на июньском солнце обломки самолета.

Разброс обломков оказался большим. В этом мы убедились, спустившись с сопки и подъехав к одному из самых больших обломков самолета – фрагменту средней части фюзеляжа. В небольшом углублении неподалеку обнаружился один из моторов. Второй мотор нашли метрах в 50 от первого, чуть глубже, погрузившимся в моховую подушку болота. Редукторы с лопастями обнаружились в 100 метрах друг от друга и метрах в 50 от моторов самолета. Некоторые искореженные фрагменты и отдельные куски дюраля виднелись на расстоянии 300 метров от нас.

За многие годы работы на местах падений самолетов в труднодоступных местах у нас уже выработан определенный алгоритм действий. В первую очередь мы делаем настилы из веток,





Петр Заборщиков и Валерий Чернышов уточняют место падения самолета.









Работы на месте падения Пе-3.





Медаль «За боевые заслуги» Бройтмана Ц.П.

разных сухих и полусгнивших бревен. Такие настилы нужны, чтобы потом на них разложить фрагменты и обломки, которые мы хотим вывезти, которые нам пригодятся для использования в проекте «Крылья Татарстана». Тогда зимой обломки на настилах не смогут вмерзнуть в болото. А когда мы приедем на снегоходах за ними зимой или весной по насту, мы сможем без особых усилий загрузить их и вывезти на «большую землю». Ведь в теплое время года сделать это проблематично: к таким труднодоступным местам очень тяжело добираться, одна ходка на вездеходе занимает очень много времени. А по замерзшему болоту и снежному насту получается быстрее.

После обустройства настилов, мы приступаем к отбору и исследованию обломков. Куча из собранных более-менее сохранившихся частей и агрегатов постепенно растет на глазах. Наконец дело доходит до самого массивного уцелевшего фрагмента – фюзеляжа самолета. В модификации самолета Пе-2 в этом месте располагается воздушный стрелок-радист. Но на самолетах Пе-3 стрелка в составе экипажа не было и этот отсек занимал дополнительный бак для топлива, и все равно оставалось довольно большое свободное пространство, куда при необходимости могли поместиться люди или любое другое имущество. Так и поступали в авиаполках, вооруженных истребителями Пе-3, при перелетах и перебазированиях. Именно здесь должны были находиться техники на найденной нами машине. Застропив фрагмент фюзеляжа лебедкой от «Арго», мы смогли его перевернуть и сместить чуть в сторону.

И вдруг мы увидели, как из вывернутого комка мха торчит армейский сапог. Чуть ковырнув мох рядом, увидели человеческую кость – останки кого-то из членов экипажа самолета!

Все вместе стали переворачивать мох и увидели, что почти на поверхности лежат и другие останки. Из личных вещей нашли расческу, перьевую ручку (с 1943 года сохранились чернила), изготовленный из прозрачного пластика мундштук, наручные часы с ремешком, несколько пуговиц со звездочкой. Но самым впечатляющим стало обнаружение документов и награды. На алой обложке партийного билета видна надпись – «Коммунистическая

партия… ВКП(б)», но бумажные страницы, к сожалению, не сохранились. А выкатившийся из-под мха серебряный кругляш оказался медалью «За боевые заслуги» с номером 23855. Сказать, что мы были в восторге, значит – ничего не сказать! Найти среди многочисленных обломков номерную медаль, принадлежащую одному из летчиков, – не просто момент удачи, это поисковое счастье! По этому номеру мы со стопроцентной уверенностью сможем определить, кому она принадлежала.



Остатки партийного билета.



Радиостанция самолета.

За тяжелой, но интересной работой пролетел день, не заметили, как на часах уже 3 ночи. Ну, как ночи – солнце-то не заходит за горизонт. Денек выдался отличный: хоть и ветреный немного, но небо было голубым и ясным, как говорят в авиации – «видимость миллион на миллион». Надо было наконец поспать. Установили палатку, в которой повесили дымящуюся спираль от надоедливых комаров и мошки, чтобы хоть немного отдохнуть от звенящих обитателей заполярной тундры. Приготовили поздний ужин – заварили лапшу «Доширак», ведь на полноценный ужин не осталось сил, испили чайку и дружно втиснулись вчетвером в одну палатку – спать.

Проснувшись и быстро позавтракав, мы продолжили поисковые работы. Была полностью проверена вся близлежащая территория, нашли останки одного из членов экипажа самолета. Немного в стороне, в небольшом болотном ручье удалось «выудить» радиостанцию самолета. К месту складирования обломков привезли на «Арго» оторванные при первом же соприкосновении с землей винтомоторные группы с редукторами и лопастями. Сначала их, конечно, пришлось освободить из болотного плена. Зацепив лебедкой «Арго», вытягивать, переворачивать и грузить на вездеход. По точкам обнаружения обломков была видна общая картина – траектория полета и падения самолета. Скорее всего, в сплошном тумане (или снегопаде), в который попал самолет при выполнении перелета, летчики, потеряв ориентировку на местности и в пространстве, попытались совершить вынужденную посадку, но они не заметили опасно низкой высоты. Моторы были выключены (видно по характеру загнутых при падении лопастей), но скорость снижения самолета была еще большая. При первом же соприкосновении с землей лопасти оторвали редукторы от моторов. По инерции самолет с тяжелыми моторами пролетел еще 100–200 метров, где развалился на части. Такой предстала перед нами гибель крылатой машины, произошедшая на этом болоте 79 лет назад.



Тонем!

Быстро пролетели два дня. Собрав на настилы обломки, палатку, вещи и другое поисковое оборудование загрузили на «Арго» и на прицеп. Еще раз попив чайку на дорожку, мы тронулись в обратный путь, к лагерю, к морю.

Теперь нас было пятеро – с нами был погибший авиатор, его останки мы отдадим мурманским коллегам для захоронения.

Можно сказать, что обратно мы добрались без приключений. Ну, если не считать, что наш «Арго», только отъехав от места работ, провалился в заросшее небольшое болотное окно. А так как мы шли с загруженным прицепом, первые попытки выкарабкаться из болотного плена привели к тому, что мы чуть «не разулись». По правому борту с резиновых колес вездехода стала слезать «гусянка». Быстро оценив ситуацию, отсоединили прицеп, заново натянули гусеницу, выбрались из ямы и продолжили путь. Так закончилась наша «болотная» часть экспедиции. На следующий день выдвинулись в сторону Умбы.



Номер самолета.



Личные вещи Цезаря Бройтмана.

По дороге завернули на тоню Тетрина. Но заблаговременно узнали время отливов и приливов на море, так как проехать на тоню можно лишь по прибрежной отмели. Радушно встретили нас хозяева: Александр Борисович, его супруга Ольга и сын Дмитрий. Накормили замечательной ухой из морской рыбы свежего улова. Душевно попарились в горячей баньке, которая стоит прямо на берегу Белого моря. И наговорились. Разговоры как всегда о поиске, о жизни, о планах. С теплом в сердце мы покидали их гостеприимный дом и красивейшую тоню с небольшими поморскими домами и хозяйственными постройками.

Можно было подвести итоги экспедиции. Кроме многочисленных обломков и фрагментов самолета, которые сейчас используются в проекте «Крылья Татарстана» по восстановлению и реставрации в Казани Пе-2, были обнаружены останки еще одного члена экипажа самолета. А главное, по обнаруженным при нем личным вещам: истлевшему партийному билету и медали «За боевые заслуги», было установлено имя погибшего – Бройтман Цезарь Петрович.

Останки были переданы на экспертизу в Судебно-медицинскую лабораторию (филиал № 1 Федерального государственного казенного учреждения «111 Главный государственный центр судебно-медицинских и криминалистических экспертиз» МО РФ, г. Североморск) для решения вопроса по захоронению и согласования с администрацией Терского района Мурманской области в селе Варзуга.

Все вещи погибшего авиатора мы отдали руководителю проекта «Историко-этнографический комплекс тоня Тетрина. Реконструкция поморской тони» Александру Комарову для дальнейшего экспонирования в музее комплекса.

Надо добавить, что еще в 2021 году командой Комарова уничтоженное воинское захоронение на Успенском кладбище в селе Варзуга было восстановлено. Причем на могилу был установлен именно тот бетонный обелиск с красной звездой, который стоял на ней ранее, а потом был свален в кустах за оградой. Весной 2022 года они вместе с отрядом «Ваенга» (г. Североморск, руководитель – Эдуард Анатольевич Миронов) могилу обследовали. Была приглашена комиссия, в которую входили представители органов местного самоуправления (администраций Терского района и Варзугского сельского поселения), военного комиссариата Мурманской области, представителей ГОБУМП «Региональный центр патриотического воспитания и допризывной подготовки молодежи» Мурманской области.

Поисковики проверили место щупами, потом заложили небольшой шурф и смогли найти костные останки, тем самым подтвердив, что захороненные в 1947 и в 1986 годах летчики все еще находятся в могиле, и никаких действий по их переносу не производилось. А в мае 1987-го в Катунино в могилу были опущены лишь урны с землей с этого захоронения.

Позже поисковикам совместно с местными органами власти и военного управления придется привести в соответствие документы учета воинских захоронений как в самой Варзуге, так и в Катунино Архангельской области.

22 июня 2023 года в селе Варзуга состоялся на Успенской стороне торжественный митинг, по-



Эдуард Миронов проверяет наличие останков в могиле.

священный Дню памяти и скорби. Там же у церкви торжественно захоронили экипаж самолета УСБ-2, найденный поисковой группой Александра Комарова. Затем прошла еще одна церемония захоронения – останки старшего техника-лейтенанта Ц.П. Бройтмана были опущены в восстановленную могилу, туда, где покоились его собратья –члены экипажа погибшего самолета Пе-3.

«В полярную ночь 23 декабря 1942 года, во время пурги, при выполнении боевого задания в районе среднего течения реки Стрельна погиб экипаж УСБ-2 из 28-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи Северного флота: пилот гвардии капитан Зарубин Николай Ефимович, штурман гвардии старший лейтенант Белов Павел Осипович, стрелок-радист гвардии сержант Богуславский Александр Михайлович. Экипаж этого самолета выполнял боевое задание по маршруту Ваенга (Североморск) – Ягодник (Архангельск).

Слова огромной благодарности Александру Борисовичу Комарову и поисковикам, которые возвратили имена пропавших без вести героев Великой Отечественной войны.

На месте захоронения останков была установлена памятная доска с именами лётчиков – североморцев…» – так писали о событии в группе ВКонтакте села Варзуга.

* * *

Весной 2023 года мы вернулись на Мельничный ручей. С 18 по 25 марта была проведена масштабная эвакуация с болота обломков Пе-3 на нескольких снегоходах. В работах принимали участие представители: п/о «Разведка» (Александр Коноплев, Илья Прокофьев, Олег Арбузов, Анатолий Скорюков, Евгений Калинин), п/о «Бентос» (Виктор Тумашев),



Подготовка к эвакуации винта самолета.



Братская могила в селе Варзуга.

п/о «Татнефть-Поиск» (Владимир Котенков), п/о «Икар» (Валерий и Владимир Чернышовы), мурманского дайвинг-клуба (Игорь и Андрей Пустоваловы, Анатолий Каширский), музейного комплекса «Экологический этнографический комплекс «Поморская Тоня Тетрина» (Александр Комаров).

Первый день, как и всегда, проходит в обустройстве лагеря: лопатами расчищаем участок под зимние палатки с печками, размещаем оборудование, автомобили. Копим силы для последнего рывка – к месту гибели самолета Пе-3. В первый же день мы на двух снегоходах добрались до самолета и даже разгребли лопатами снег на оставленных нами на болоте обломках.

Мы всегда стараемся заранее на снегоходах пройтись по маршруту: разведать дорогу, накатать колею. Хорошо, когда любители зимней рыбалки или охотники уже накатали «зимники». Нам тогда остается проторить небольшой участок от укатанного «зимника» до непосредственно места гибели самолета. Но так бывает не всегда. И сейчас посещаемых рыбаками озер не было, а потому всю дорогу по заснеженной тундре нам пришлось прокладывать самим.

В течение следующих дней мы совершали по две «ходки» в день на двух-трех снегоходах, которые имелись в распоряжении экспедиции. К ним прикреплялись сани или волокуши, на которые укладывали фрагменты и обломки крылатой машины. Пришлось, конечно, и попотеть. Примерзший к поверхности болота посадочный щиток самолета еле-еле вырвали из ледяного плена. А вот оба мотора

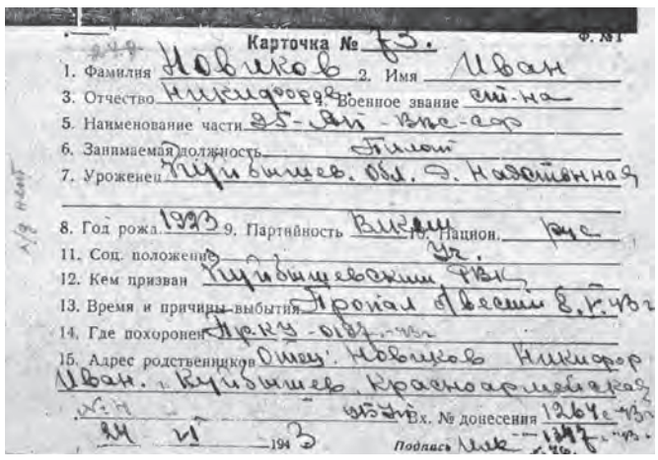
почти не примерзли – мы под ними подложили более крупные бревна. Небольшие трудности возникли, когда мы пытались их перекатить на сани. Надо добавить, что масса снаряженного двигателя минимум 700–600 кг (наш авиамотор – М-105). Но при катастрофе какие-то навесные агрегаты (помпы, карбюраторы и пр.) иногда отлетали от основного тела мотора, часто отсутствовали полностью винтомоторные группы, и вес значительно уменьшался. Мы же в данном случае с помощью лаг, используемых как рычаги, благополучно уложили моторы на сани и вывезли с болота.

А в лагере парни собрали привезенную из Казани металлическую конструкцию – четырехногу. Снегоход с санями (с мотором) проезжал прямо под закрепленную на вершине конструкции таль с тросом. Мы стропилили мотор, поднимали и затем опускали его в нашу бортовую машину, которая проезжала снизу под четырехногой. Таким способом мы за один день полностью загрузили и закрепили в кузове оба мотора самолета. Погрузка остальных обломков происходила в основном вручную. Обступив, словно муравьи, массивный фрагмент самолета, мы втискивали его в один из прицепов. За несколько дней мы полностью закончили погрузочно-разгрузочные работы и были готовы отправиться в обратный путь.

Часть экспонатов мы оставили для музея в Умбе и тепло попрощались с Александром Борисовичем. В Кандалакше, расставаясь, обнялись с мурманскими друзьями-поисковиками. Обратная дорога оказалась очень тяжелой. Уже на трассе «Кола», мы снова попали в метель и с лихвой «хватанули адреналина» на скользкой дороге. Плохая погода сопровождала нас почти до Медвежьегорска, где мы переночевали в машине, а дальше до Вологды и Казани она радовала нас весенним искрившимся солнышком. Так завершилась наша мартовская экспедиция.



Освобождение из снежного плена.



Карточка № 33. Ф. №1

1. Фамилия Новиков 2. Имя Иван
3. Отчество Никифорович 4. Военное звание ст-на
5. Наименование части 95-ый Бпе-аэр
6. Занимаемая должность Пилот
7. Уроженец Куйбышев. Обл. д. Подстепновка
8. Год рожд. 1923 9. Партийность ВЛКСМ 10. Национ. рус
11. Соц. положение уч.
12. Кем призван Куйбышевским РВК
13. Время и причины выбытия Пропал в весенн. в. г. 43 г
14. Где похоронен Ф.К.У. - 0182 - тел
15. Адрес родственников Отец: Новиков Никифор Иван. г. Куйбышев, Красноармейская 4

Вх. № донесения 1264 с-43 г.

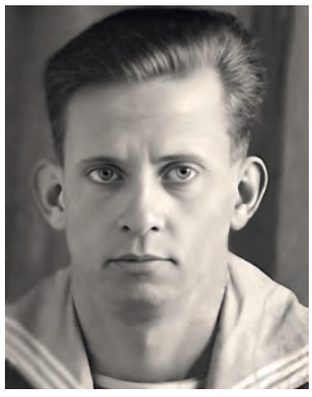
Подпись [illegible] 194 3

А теперь настало время рассказать о членах экипажа погибшего самолета.

● Летчик Новиков Иван Никифорович. Родился 7 июля 1923 года в д. Подстепновка (Подстепки) Ставропольской волости Самарского уезда Самарской губернии (в годы войны – Куйбышевская область). Отец Никифор Иванович проживал по адресу: г. Куйбышев, ул. Красноармейская, д.4. Член ВЛКСМ (номер билета 2735812).

В Красную Армию был призван Куйбышевским РВК в 1940 году. Курсант Балашовской военной авиационной школы пилотов. После окончания школы 17 сентября 1941 года с присвоением воинского звания сержанта оставлен на должности пилота. 7 сентября 1942 года назначен на должность пилота в состав Управления 13-го авиационного полка ОМАГ ВВС СФ. 11 января 1943 года переведен на должность пилота в состав 2-й авиаэскадрильи 95-го авиаполка ВВС СФ. 6 апреля 1943 года ему присвоено воинское звание старшины, уже через 11 дней приказом Командующего Северным флотом от 18 апреля присвоено звание младшего лейтенанта.

● Штурман СОКОЛОВ Михаил Дмитриевич. Родился 21 июня 1917 года на станции Обираловка Московского уезда Московской губернии (в годы войны – станция Железнодорожная Реутовского района Московской области). Из личного дела офицера, которое хранится в Центральном военно-морском архиве (г. Гатчина), известно, что до 1917 года родители Михаила Дмитриевича проживали в селе Лосево Вязниковского уезда Владимирской губернии, работали учителями. Затем семья переехала на станцию Обираловку, где отец был назначен директором школы, а мать работала учителем. Семья проживала на улице Октябрьская, д.4, где и родился Михаил. В сентябре 1928 года семья переехала в город Юрьев-Польский, затем в город





Погрузка мотора.

Александровск Ивановской области (сейчас это Владимирская обл.). А с 1931 года, из-за перевода отца на новую должность, семья переехала в Москву.

В июле 1936 года Михаил окончил школу-семилетку в городе Москве (школа № 30 Бауманского района). После этого отучился два курса рабфака при Московском плановом институте им. Кржижановского. В 1937 году вступил в комсомол (номер билета 0986057). Параллельно учился военному делу. Вот как об этом пишет сам Михаил Соколов в автобиографии: *«…поступил в Военно-Морскую школу ОСОАВИАХИМа по подготовке младшего нач. состава флота в качестве помощника моториста на катере, затем работаю мотористом. В связи с закрытием школы сдал экзамены на шофера 3-го разряда».*

В марте 1938 года был призван на службу в Красную Армию. Срочную службу проходил краснофлотцем Балтийского флотского экипажа (г. Ленинград) на учебном судне «Комсомолец». Затем краснофлотцем в составе Мурманского стрелкового полка, потом красноармейцем в бронетанковой части Ленинградского военного округа. В учебном бронетанковом батальоне (г. Петергоф) окончил школу механиков-водителей и командиров машин со званием младшего командира: *«…в учебном батальоне находился в качестве старшего механика роты, до момента ухода в училище».*

С 23 октября 1939 года Михаил Соколов курсант ВМАУ. 18 июня 1941 года с присвоением воинского звания сержанта окончил Военно-морское авиационное училище им. Леваневского по курсу стрелков-бомбардиров. Направлен в распоряжение командующего ВВС Северного флота. С 5 июля 1941 года на должности воздушного стрелка-бомбардира в составе 5-й АЭ самолетов СБ 72-го авиаполка ВВС СФ. 12 марта 1942 года ему присвоено воинское звание старшины. 23 июля 1942 года награжден орденом Красного Знамени.

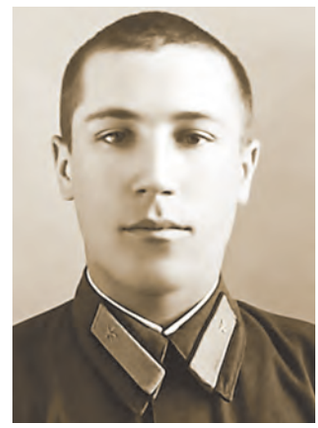
Выдержка из боевой характеристики за период с 1 января по 15 декабря 1942 года: *«В совершенстве овладел материальной частью и вооружением самолета Пе-3. С большой охотой выполняет боевые задания. Способный стрелок-бомбардир и воздушный разведчик. Самолет водит в любых условиях погоды и обстановке. За время боевых действий имеет 31 боевой вылет на бомбардировку и разведку противника…»* В аттестации 1941 года было отмечено: *«Знание литературы и культурный уровень достаточный. Увлекается кино, театрами и художественной литературой».*

С 11 января 1943 года в составе 2-й эскадрильи 95-го авиаполка ВВС СФ. 3 апреля 1943 года присвоено воинское звание младшего лейтенанта.

Именно в 95-м АП ВВС СФ составлена последняя боевая характеристика, в которой говорится: *«Тактически грамотный командир. В совершенстве владеет самолетовождением. Отлично знает материальную часть и вооружение самолета Пе-3. Способный разведчик противника. В групповых и одиночных бомбардировочных налетах, уничтожил полевую батарею четырехорудийного состава, сжег склад с 15000 пар лыж. Неоднократно фотографировал порты и аэродромы противника. На боевые задания летает с большой охотой. В бою хладнокровный, смелый и решительный. Пользуется авторитетом среди личного состава».*

В личном деле Михаила Дмитриевича Соколова записаны данные о семье: сестра Соколова (Шацкая) Надежда Дмитриевна проживала в Московской области, п. Железнодорожный, ул. Новая, д.45, кв.15.

- Старший авиамеханик ДРОБНЫЙ Иван Михайлович. Родился 18 июня 1918 года в селе Кринички Каменского уезда Екатеринославской губернии (в годы войны – Днепропетровский р-н Днепропетровской обл. Украинской ССР), в семье крестьянина. Имел двух старших братьев (Куприян и Михаил) и четырех сестер (Фекла, Вера, Галина и Анна). В 1936 году окончил восемь групп средней школы в своем селе. Затем учился в школе ФЗУ завода имени Дзержинского в г. Днепродзержинске, где был принят в комсомол (билет № 5675228). На службу в Красную Армию поступил 25 сентября 1937 года курсантом 2-й военной школы авиационных техников ПВО (через Днепропетровский РВК). Окончил Вольское военно-техническое училище (годичный курс) с присвоением воинского звания младшего воентехника в 1938 году. В выпускной аттестации отмечалось, что



имеет специализацию по материальной части самолетов: У-2, И-4, И-5, М-7 (летающая лодка), И-15, Р-5, ТБ-1 и ТБ-3; и моторов: М-11, М-22, М-17, М-34 и М-25.

6 ноября 1938 года направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 31-го скоростного бомбардировочного авиаполка (в/ч 5143, г. Смоленск, Белорусский ОВО) на должность авиамеханика. В январе 1940 года переведен в состав 5-го смешанного авиаполка (Ленинградский ВО). Вместе с полком с 7 января по 13 марта 1940 года принимал участие в советско-финляндской войне. В личном деле есть запись: «был на фронте борьбы с финской белогвардейщиной». Следует отметить, что за эти бои полк был награжден орденом Красного Знамени и стал именоваться 5-й Краснознаменный скоростной бомбардировочный авиационный полк. В годы финской войны полк входил в состав ВВС 14-й армии на Мурманском направлении.

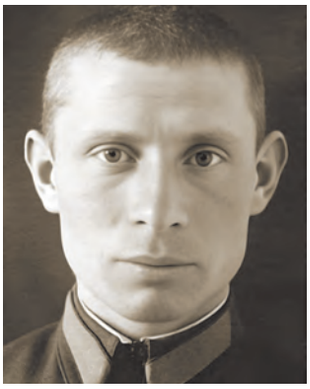
С 19 августа 1940 года на должности младшего воентехника 3-й АЭ 72-го смешанного авиаполка ВВС СФ. С 23 октября 1940 года переведен в составе 4-й АЭ самолетов СБ 72-го АП ВВС СФ. 8 мая 1941 года присвоено очередное воинское звание воентехника 2 ранга. Начало войны встретил в составе полка, который уже 16 сентября 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом и проявленные при этом доблесть и мужество был награжден орденом Красного Знамени. Это была первая Краснознаменная часть Северного флота. А 18 января 1942 года полк был преобразован в гвардейский и стал именоваться 2-й гвардейский смешанный авиационный полк ВВС СФ.

22 февраля 1942 года награжден орденом Красной Звезды (№ 31103). В наградных материалах отмечалось: *«Это единственный техник в эскадрильи в рекордное время освоил новую матчасть* (здесь идет речь о самолетах Пе-2. – Авт.). *Это его самолет в напряженные боевые дни летал по 3-4 боевых вылета. Это на его самолете летчики Недрыгайлов, Горкушенко, Осокин уничтожали живую силу, самолеты, батареи, мосты и переправы противника на мурманском направлении. Много летчиков, летавших на самолете т. Дробного, награждены орденами Союза. Не имея случаев поломок, тем более отказов или невыходов на боевой полет его самолета. … Меняя 5 раз моторы т. Дробный с работой справляется в короткие сроки, перекрывая нормы, установленные по технической эксплуатации…».*

21 апреля 1942 года ему присвоено воинское звание старшего техника-лейтенанта, а 8 июля – звание гвардии старшего техника-лейтенанта. С 11 января 1943 года – старший авиамеханик в составе 2-й АЭ 95-го авиаполка ВВС СФ.

В личном деле записано, что сестра Дробная Анна Михайловна жила в пгт. Кринички Днепропетровской области по адресу: 4-й квартал, ул. Суворовская, д.52.

● Механик авиационного звена БРОЙТМАН Цезарь Петрович. Родился 5 февраля 1918 года в местечке Жашков Таращанского уезда Киевской губернии (в годы войны – Киевской области УССР). В 1930 году окончил семь классов средней школы. Отец Петр Цилевич Бройтман жил в Жашкове на ул. Пролетарской, д.5 и работал мастером головных уборов.



После школы Цезарь Бройтман проходил обучение по специальности слесаря в школе ФЗУ при заводе имени Карла Либкнехта в г. Нижнеднепровске (до 1932 года). Затем работал слесарем на этом заводе, потом на Жашковской машинотракторной станции.

В Красную Армию призван 12 декабря 1936 года. Проходил срочную службу химинструктором и младшим командиром в составе 66-го отдельного железнодорожного батальона и 46-го отдельного железнодорожного батальона 1-й Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии (ДВК). 15 ноября 1938 года – курсант Иркутского военного авиационно-технического училища. В марте 1940 года окончил военное училище с присвоением воинского



ОТЧЕТНАЯ КАРТОЧКА № 4779880
на П/Б
По заполнении подлежит обязательному возвращению в ЦК ВКП (б)
Заполняется разборчиво чернилами исключительно на русском языке
Фамилия Бройтман
Имя и отчество Цезарь Петрович
Год рождения 1915
Время вступления в партию Июль 1941
Наименование организации, выдавшей билет Политотдел Военно-Воздушных Сил Северного Флота
Личная подпись
М. П.
Зам. Нач. Политотдела
Секретарь Райкома
Т. Морозов
3 Июля 1942 г.

звания воентехника 2 ранга. 20 апреля 1940 года назначен на должность младшего авиатехника в состав 95-го скоростного бомбардировочного авиаполка. С этим полком будет связана вся его фронтовая жизнь и смерть… С 30 сентября 1941 года назначен на должность механика авиазвена, с 16 января 1942-го – переведен старшим механиком авиазвена. 9 марта 1942 года вместе с полком передан в штаты ВВС ВМФ и назначен на должность старшего авиамеханика 2-й АЭ 95-го АП ВВС СФ. 22 апреля 1942 года присвоено воинское звание старшего техника-лейтенанта. 21 мая 1942 года награжден медалью «За боевые заслуги». В наградном листе говорилось: *«Один из лучших авиамехаников полка. Практически и теоретически подготовлен хорошо. … За время военных действий самолеты его звена сделали 166 боевых вылетов не имея аварий и поломок. При работе в ВВС СФ самолеты его звена подготавливаются к боевым вылетам без опозданий. В период боевой работы на ближних подступах к Москве, т. Бройтман много работал по восстановлению и ремонту мат.части в полевых условиях суровой зимы. В феврале 1942 года в районе г. Клин под его руководством восстановлен сильно поврежденный самолет. За время боевых действий произвел 20 самолето-ремонтов. Особенно хорошо подготовил мат.часть самолетов для перебазирования с аэродрома Чкаловская на аэродром Ваенга, за что имеет ряд благодарностей».*

• Военный комиссар 2-й авиаэскадрильи СТЕРИН Григорий Абрамович. Родился 15 января 1915 года



в местечке Рудня Оршанского уезда Могилевской губернии (с 1919 года – в составе Смоленской области, с 1926 года – город Рудня). В личном деле офицера, которое хранится в Центральном военно-морском архиве (г. Гатчина), есть запись, сделанная лично Григорием Стериным: *«До 1917 года, отец агент страхового общества «Саламандра» в г. Рудня Смоленской области. С 1917–1929 г.г., отец, служащий советских и кооперативных учреждений в Рудне, Новосибирске, Калуге, Коканде, Ташкенте. Работал он счетоводом, заведующим конторами сахартреста, секретарем Райно. В Средней Азии заболел и с 1929–1942 г.г., пенсионер, инвалид труда. В 1942 году – после эвакуации из Смоленска умер в Уфе. Мать Анна Григорьевна, домохозяйка, проживает по адресу: Башкирская АССР г. Давлеканово, ул. Мажито-Гафури, д.16».*

После окончания семилетней школы в Рудне (1930 г.) продолжил обучение в ФЗУ Народного комиссариата путей сообщения в г. Смоленск (с января 1931-го по май 1933 года). В это же время работал счетоводом в Руднянском райсоюзе. После работал заведующим снабжения в санатории «Долгие Пруды» (ст. Долгопрудная Савеловской ж/д), затем плавучего дома отдыха «Жемчужина» (на Волге и Каме). С октября по сентябрь 1935 года занимал должность калькулятора в психиатрической лечебнице им. Соловьева в городе Москве. (Должность калькулятора чаще всего связана со сферой общественного питания и пищевого производства. Это специалист, отвечающий за расчет себестоимости продукции, определение цен на блюда, полуфабрикаты и другие изделия, а также за учет движения продуктов и сырья). Одновременно с работой учился на вечерних курсах подготовки в ВУЗ. Получил высшее образование, окончив с отличием в 1939 году исторический факультет 1-го Московского государственного педагогического института им. Ленина. В личном деле отмечено, что во время учебы в 1938 году участвовал в научной экспедиции археолога профессора Арциховского в городе Новгороде. (Артемий Владимирович Арциховский – советский археолог-славист и историк. Основатель и руководитель Новгородской археологической экспедиции (1932–1962)).

9 июля 1939 года Григорий Стерин по специальному набору зачислен на политработу в Красную Армию и назначен на должность преподавателя истории СССР в Военно-авиационное училище г. Чугуев (Харьковский ВО). С октября 1939 года – преподаватель истории СССР и истории ВКП(б) Военно-



ОТЧЕТНАЯ КАРТОЧКА № 3978143

На ... б

По заполнении подлежит обязательному возвращению в ЦК ВКП (б)

Заполняется разборчиво чернилами исключительно на русском языке

Фамилия Стерин

Имя и отчество Григорий Абрамович

Год рождения 1915

Время вступления в партию Март 1941

Наименование организации, выдавшей билет отдел полит. пропаганды Смоленского ВТУ им. Молотова

Личная подпись Стерин

М. П.

Нач. отд. полит. пропаг

Секретарь Райкома

1 апреля 19 41 г.

УК погаш. Гл. ПУ СССР Ген. ЦК ПСС от 17 марта 1966 г.



Командир 95-го авиаполка подполковник Анатолий Владимирович Жатьков и Григорий Стерин.

медицинского училища в г. Харьков. Затем до апреля 1941 года – преподаватель истории СССР в Военно-политическом училище им. Молотова (г. Смоленск, Западный Особый ВО). С апреля по июнь 1941 года – инструктор пропаганды в составе 95-го авиаполка (г. Калинин, Московского ВО). С началом Великой Отечественной войны Стерин на должности заместителя командира авиаэскадрильи по политчасти, а с июля 1941 года – военком авиаэскадрильи в звании старшего политрука. С октября 1941-го – член партийного бюро 95-го авиаполка. Приказом командующего Северным флотом от 22 декабря 1942 года ему присвоено воинское звание капитана.

В аттестационном листе на присвоение командного воинского звания от 6 декабря 1942 года говорится: *«…тов. Стерин, будучи комиссаром эскадрильи, все свои силы и знания отдавал на воспитание личного состава к беззаветной преданности своей Родине, на отличное выполнение боевых заданий командования. Индивидуальным подходом к личному составу тов. Стерин сумел изучить людей, их положительные и отрицательные стороны, пользовался заслуженным авторитетом у подчиненных и командования.*

Окончив исторический институт тов. Стерин настолько политически развит и ведет большую агитационно-пропагандистскую работу, что его лекции и доклады всегда прекрасно продуманы и привлекают внимание слушателей. Ведет большую пропагандистскую работу. Военного образования не имеет. Стреляет удовлетворительно. Предан делу Ленина – Сталина и Социалистической Родине.

Выводы: должности заместителя командира АЭ по политчасти вполне соответствует и достоин присвоения военного звания «капитан».

Приказом от 28 февраля 1943 года назначен на должность военкома 2-й АЭ 95-го авиаполка ВВС СФ.

Здесь следует отметить, что в личном деле капитана Г.А. Стерина действительно есть ошибочная запись: *«Исключен из списка личного состава ВМФ, как погибший в боях с германским фашизмом (погиб 5 мая 1943г., при налете вражеской авиации на г. Цасыга). Приказ начальника Главного политического управления от 27 мая 1943 года».* Именно об этой ошибке вспоминал бывший штурман авиаэскадрильи 95-го авиаполка ВВС Северного флота полковник в отставке М. И. Шамаев в переписке с В.А. Бондаренко.

Верная запись есть в списках безвозвратных потерь по ВВС СФ: *«8 мая 1943 года при перелете Ваенга – Ягодник по неизвестной причине на аэродром Ягодник не вернулись…».*

В автобиографии Григорий Абрамович писал: *«Кроме меня в семье 4 сестры: Мария – замужем. Муж инженер 22-го военного завода в Москве, член ВКП(б). Груня – замужем. Муж был директором треста в Смоленске, сейчас на фронте в районе Сталинграда. Анна – химик, работает заведующей отделом образования Давлекановского Горсовета в Башкирии. Рая – редактор радиогазеты Давлекановского райкома ВКП(б), член ВКП(б). Холост. Жены не было. Репрессированных родственников не имел. Сам не судился. Капитан Стерин (подпись). Ваенга, 5 февраля 1943 года».*

Вот так за туманами, среди сопок и мурманской лесотундры, ушли навек в свой высокий и последний полет пять душ. Пять мужчин из опаленного войной 1943 года… Нам же остается не забывать, чтить их имена, помнить, какой тяжелой и страшной была цена Победы, которую они приближали как могли… Вечная Память и вечный покой ребятам, которые хотели любить, растить детей, да и просто жить…



Участники экспедиции.

Самолет Пе-2 в районе поселка Рамушево Старорусского района Новгородской области

Поработать на месте падения данного самолета Пе-2 поисковики Татарстана смогли благодаря проведению Межрегионального семинара-практикума «Небо Родины» на территории Новгородской области с 24 по 28 августа 2022 года. Организаторами выступили Новгородская областная общественная организация «Поисковая экспедиция «Долина» памяти Н.И.Орлова, поисковый отряд «Скиф-Сокол» (г. Великий Новгород) и Всероссийский информационно-поисковый центр (г. Казань).

Семинар-практикум проходил в рамках проекта ПЭ «Долина» «Дорогами памяти и поиска: 1942 год на Новгородской земле», поддержанного Фондом президентских грантов.

В торжественном открытии семинара приняли участие глава Парфинского муниципального района Новгородской области Залогин Александр Викторович, руководитель регионального штаба движения «Бессмертный полк России» в Новгородской области Александрова Оксана Александровна, член Общественной палаты Новгородской области Ткаченко Александр Николаевич. Семинар собрал более 70 представителей поисковых формирований из Новгородской, Псковской, Ярославской, Архангельской, Ленинградской, Московской, Тверской областей, городов Москвы и Санкт-Петербурга, Республики Татарстан.

Из-за большого количества участников организаторы определили работы на местах падений четырех самолетов: полностью удалось отработать Як-1 и Пе-2; работы на Ил-2 и МиГ-3 были продолжены осенью 2022 года местными поисковиками.



Андрей Хитущенко выступает на семинаре «Небо Родины».

Базовый лагерь был развернут на берегу озера Дубовицкое в Парфинском районе, расположенном примерно одинаково по километражу от интересующих нас районов.

Обустройством полевого лагеря мероприятия, питанием участников, логистикой по заброске к местам работ, в том числе с привлечением тяжелой гусеничной техники, занимались штаб ПЭ «Долина» и отряд «Скиф-Сокол».

Кроме практической работы на местах падений самолетов, каждый вечер участники семинара делились новостями, опытом работы. Поисковики выступали с докладами и рассказывали об исследованиях по теме авиационного поиска. Познавательные и насыщенные презентации были представлены руководителем научно-поисковых проектов АНО «Центр современной истории» Катковым Сергеем Михайловичем (г. Москва) и бойцом поискового отряда «Сокол» Хитущенко Андреем Витальевичем (г. Великий Новгород). Всероссийский информационно-поисковый центр представлял координатор проекта «Крылья Татарстана» Прокофьев Илья Геннадьевич.



Участники семинара-практикума «Небо Родины».

Инициативная группа проекта «Крылья Татарстана» была представлена бойцами поисковых отрядов «Разведка», «Бентос» (г. Казань), ВПК «Пламя» (с. Большие Кабаны Лаишевского района): Илья Прокофьев, Анатолий Скорюков, Владимир Чуприн, Олег Арбузов и Виктор Тумашев. На месте падения бомбардировщика Пе-2 вместе с нами работали отряды: «Новгородец» (г. Великий Новгород, руководитель – Севостьянов Сергей Николаевич), «Память» (г. Малая Вишера, руководитель – Никитин Игорь Николаевич) и Союз поисковых отрядов Архангельской области имени В.А. Кычева (г. Северодвинск, руководитель – Кузьмин Михаил Юрьевич).

Место падения «пешки» было установлено в августе 2021 года поисковым отрядом «Скиф-Сокол» (руководитель – Кун Юрий Юрьевич). Тогда удалось найти заводской номер одного из моторов самолета – 23-1570.

Также в обломках машины нашли хорошо сохранившиеся стопки агитационных листовок «Вести с Советской Родины» от 4 декабря 1942 года, которые сбрасывали с самолетов над оккупированными деревнями и селами. Данные газеты-листовки печатались в Москве по заказу Главного политуправления Красной Армии на русском, белорусском и украинском языках. Первые номера вышли уже в августе 1941 года. Люди на захваченных немцами советских землях не должны были чувствовать себя брошенными и могли получать информацию о ходе войны: действиях Красной армии, героизме партизан и подпольщиков, жизни тружеников советского тыла, международной обстановке. Как звучало в директиве Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП(б), главная задача «разъяснить трудящимся их обязанности и создавшееся положение, организовать беспощадную борьбу со всякими паникерами и распространителями слухов».

«Дорогие братья и сестры советских районов, временно оккупированных немецкими разбойниками! Гитлеровские бандиты скрывают от вас начавшийся разгром немецких войск и распускают лживые сообщения о нашей стране. Не верьте фашистским псам! Читайте правду о нашей Родине и о Красной Армии!»

Накануне поездки мы провели исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства обороны РФ и уже знали, что данный мотор был установлен на самолете Пе-2 (заводской номер 12/127, второй мотор М-105ра № к23-1571) и находился в составе 72-го отдельного разведывательного авиационного полка 6-й воздушной армии Северо-Западного фронта.

Этот бомбардировщик не вернулся с боевого задания по разведке Демянской группировки противника 25 декабря 1942 года с экипажем:

– летчик младший лейтенант Григорьев Василий Васильевич, 1921 г.р.;

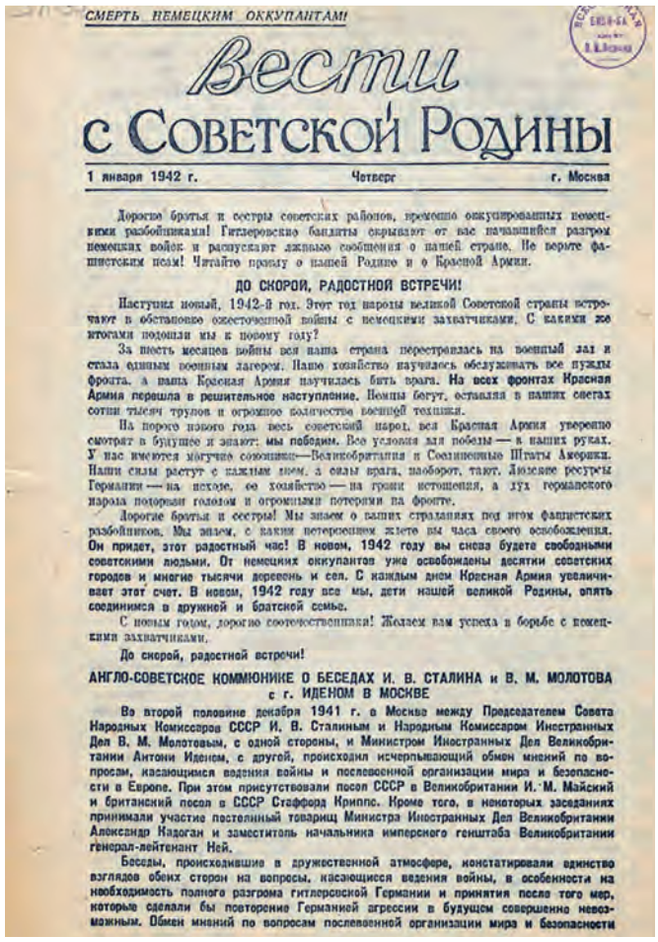
– штурман старшина Баранов Сергей Григорьевич, 1921 г.р.;



Номер мотора.



Обрывки агитационной листовки.



СМЕРТЬ НЕМЕЦКИМ ОККУПАНТАМ!

Вести с Советской Родины

1 января 1942 г. Четверг г. Москва

Дорогие братья и сестры советских районов, временно оккупированных немецкими разбойниками! Гитлеровские бандиты скрывают от вас начавшийся разгром немецких войск и распускают лживые сообщения о нашей стране. Не верьте фашистским псам! Читайте правду о нашей Родине и о Красной Армии.

ДО СКОРОЙ, РАДОСТНОЙ ВСТРЕЧИ!

Наступил новый, 1942-й год. Этот год народы великой Советской страны встречают в обстановке ожесточенной войны с немецкими захватчиками. С какими же итогами подошли мы к новому году?

За шесть месяцев войны вся наша страна перестроилась на военный лад и стала единым военным лагерем. Наше хозяйство научилось обслуживать все нужды фронта, а наша Красная Армия научилась бить врага. **На всех фронтах Красная Армия перешла в решительное наступление.** Немцы бегут, оставляя в наших снегах сотни тысяч трупов и огромное количество военной техники.

На пороге нового года весь советский народ, вся Красная Армия уверенно смотрят в будущее и знают: **мы победим.** Все условия для победы — в наших руках. У нас имеются могучие союзники—Великобритания и Соединенные Штаты Америки. Наши силы растут с каждым днем, а силы врага, наоборот, тают. Людские ресурсы Германии — на исходе, ее хозяйство — на грани истощения, а дух германского народа подорван голодом и огромными потерями на фронте.

Дорогие братья и сестры! Мы знаем о ваших страданиях под игом фашистских разбойников. Мы знаем, с какими нетерпением живете вы часа своего освобождения. **Он придет, этот радостный час! В новом, 1942 году вы снова будете свободными советскими людьми. От немецких оккупантов уже освобождены десятки советских городов и многие тысячи деревень и сел. С каждым днем Красная Армия увеличивает этот счет. В новом, 1942 году все мы, дети нашей великой Родины, опять соединимся в дружной и братской семье.**

С новым годом, дорогие соотечественники! Желаем вам успеха в борьбе с немецкими захватчиками.

До скорой, радостной встречи!

АНГЛО-СОВЕТСКОЕ КОММЮНИКЕ О БЕСЕДАХ И. В. СТАЛИНА и В. М. МОЛОТОВА с г. ИДЕНОМ В МОСКВЕ

Во второй половине декабря 1941 г. в Москве между Председателем Совета Народных Комиссаров СССР И. В. Сталиным и Народным Комиссаром Иностранных Дел В. М. Молотовым, с одной стороны, и Министром Иностранных Дел Великобритании Антони Иденом, с другой, происходил исчерпывающий обмен мнений по вопросам, касающимся ведения войны и послевоенной организации мира и безопасности в Европе. При этом присутствовали посол СССР в Великобритании И. М. Майский и британский посол в СССР Стаффорд Криппс. Кроме того, в некоторых заседаниях принимали участие постоянный товарищ Министра Иностранных Дел Великобритании Александр Кадоган и заместитель начальника имперского генштаба Великобритании генерал-лейтенант Ней.

Беседы, происходившие в дружественной атмосфере, констатировали единство взглядов обеих сторон на вопросы, касающиеся ведения войны, в особенности на необходимость полного разгрома гитлеровской Германии и принятия после того мер, которые сделали бы повторение Германией агрессии в будущем совершенно невозможным. Обмен мнений по вопросам послевоенной организации мира и безопасности

Агитационная листовка от 1 января 1942 года.

– воздушный стрелок-радист младший сержант Еременко Иван Петрович, 1922 г.р.

Из архивных документов установлено, что летчик В.В. Григорьев и воздушный стрелок И.П. Еременко выпрыгнули из горящего самолета на парашютах, но опустившись на землю попали в плен. Штурман С.Г. Баранов считался пропавшим без вести.

Когда мы узнали, что данный самолет относится к потерям разведывательной авиации, стало понятно почему на его борту находились агитационные листовки.

Основная задача поисковиков, работающих на месте падения самолета, – полная зачистка воронки, образовавшейся при падении, подъем оставшихся обломков и поиск останков пропавшего штурмана.

Сводная команда поисковиков, выкачав ведрами из воронки воду, которой из-за жаркого лета было немного, в течение дня полностью очистила воронку от супеси (смесь глины, песка и воды) до самого материка. Часть команды с металлоискателями обследовала местность по всему периметру воронки. Среди поднятых обломков были найдены еще два фрагмента с номерами моторов. Останков штурмана «пешки» отыскать не удалось. Можно предположить, что он также покинул самолет на парашюте и погиб уже при спуске или приземлении. Надо отметить, что место гибели крылатой машины находится как раз посередке так называемого Рамушевского коридора, по которому немецкие войска обеспечивали окруженные части 16-й армии вермахта продуктами питания и боеприпасами.

Добавим, что некоторые обнаруженные фрагменты пикировщика, подходящие для работ по восстановлению и реставрации Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана» были доставлены в Казань.

Но давайте расскажем о проведенной архивно-исследовательской работе, раскрывающей историю найденного самолета.



Работы на месте падения.

Напомним, Пе-2 № 12/127 с моторами М-105ра № к23-1570 и № к23-1571 прибыл с 22-го авиационного завода (г. Казань) в состав 72-го отдельного разведывательного авиационного полка 6-й воздушной армии 19 октября 1942 года и был зачислен в 1-ю авиационную эскадрилью. Установив, что он относится к потерям 72-го ОРАП и значится не вернувшимся с боевого задания 25 декабря 1942 года, мы приступили к изучению оперативных документов этих соединений.

Из журнала учета боевой работы 6-й ВА: *«Днем группами 4-6 самолетов Ил-2 уничтожала живую силу и технику противника в лесу 2 км восточнее Софронково, 2 км южнее Обжино, Савкино.*

Пе-2 бомбардировала в районе Савкино, ж/д состав на участке Ново-Свинухово – Маврино и вело разведку войск демянской группировки.

Патрулированием истребителей прикрывала свои войска в районе Радово, Вязовка и сопровождала штурмовиков в районе цели.

Самолетами У-2 649 ОСАП бомбардировала войска противника перед фронтом 53-й армии.

Уничтожено до батальона пехоты, автомашин – 5, орудий полевой артиллерии – 2, артиллерийских батарей – 7, минометный батарей – 4, пулеметных точек – 1, батарей малокалиберной зенитной артиллерии – 1, разрушено ДЗОТов – 3, железнодорожных вагонов – 3, повреждено паровозов – 1, взорвано: складов с боеприпасами – 3, пожаров – 3.

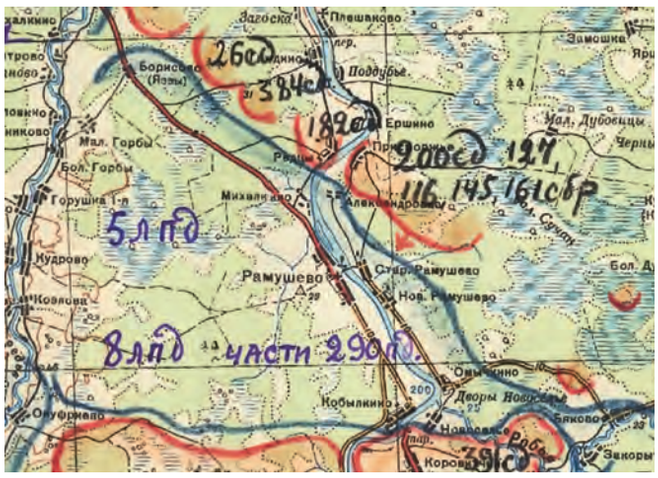
Сбит 1 Ме-109. Не вернулись: 1 Пе-2 72 ОРАП – мл.лейтенант Григорьев, 2 – Аэрокобры 28 гв.ИАП ст.лейтенант Костюк и ст.сержант Павлов, 1 – Ил-2 74 ШАП ст.сержант Крайний, произвел вынужденную посадку на оз. Стерж в 35 км западнее Осташков».

Оперативная сводка штаба 6-й ВА подробнее описывала насыщенный боевой день. Мы же процитируем только данные, касающиеся 72-го ОРАП: *«4 самолетами Пе-2 произвел 4 самолетовылета на разведку войск противника в районе Демянской группировки. Боевой налет 4 часа 25 минут. 1 Пе-2 не вернулся с боевого задания…».*

Здесь необходимо напомнить, что место гибели самолета находится километрах в двух от деревни Рамушево. Печально известный Рамушевский коридор и получил название из-за близости к деревне. Именно в этих местах в ходе январско-февральского наступления 1942 года советские войска окружили в районе Демянска основные силы 2-го армейского корпуса 16-й немецкой армии. Окруженная территория получила название «Демянский котел». Но в апреле 1942 года немцы смогли прорвать окружение и удержали Демянск. До февраля 1943 года по Рамушевскому коридору шло снабжение немецких войск. Более года части Северо-Западного фронта пытались захлопнуть этот котел. Но немцы, оборудовав мощную оборону по всему периметру «котла» и «коридора», сдерживали наши части. Длина данного коридора была 40 километров, ширина 10.



Схема окружения 16-й армии вермахта.



Карта Рамушевского коридора.

Бывший командующий 6-й воздушной армии Федор Петрович Полынин (в декабре 1942 года генерал-майор) писал в книге воспоминаний «Боевые маршруты».

«Во второй половине 1942 года за Рамушевский коридор развернулось ожесточенное сражение. Оно длилось с небольшими паузами с июня по декабрь. Доселе никому не известная на берегу небольшой речки Ловать тихая деревушка Рамушево стала центром противоборства огромных масс войск. (…)

В конце 1942 года 11-я и 1-я ударная армии провели еще три наступательные операции. Цель была прежняя: перерезать Рамушевский коридор и изолировать демянскую группировку фашистов. Авиация, как всегда, поддерживала пехоту, подавляя живую силу и огневые средства противника. (…)

В итоге было достигнуто некоторое продвижение вперед, но перерезать Рамушевский коридор все же не удалось…».

А сейчас – рассказ о судьбах членов экипажа погибшего самолета.

● Летчик младший лейтенант ГРИГОРЬЕВ Василий Васильевич. Родился 9 мая 1921 года в селе



Богомолово Себежского уезда Витебской губернии (в годы войны село входило в Долосчанский сельский совет Себежского района Калининской области, сейчас Псковская область). Здесь же жила его мать Александра Ивановна Григорьева (адрес на 1944 год: Великолукская область, Идрицкий район, Долосчанский с/с, д. Богомолово). Среднюю школу окончил в городе Ленинграде. Жил в семье сестры Веры Васильевны Потемкиной по адресу: г.Ленинград-29, проспект Села Смоленского, д.61, кв.260. Работал токарем.

До армии учился в Тамбовском летном училище Гражданского воздушного флота (ГВФ). В Красную Армию был призван 17 декабря 1938 года. В декабре 1940 года окончил Балашовское авиационное училище и был назначен на должность летчика в состав 63-го скоростного бомбардировочного авиационного полка. С началом Великой Отечественной войны полк вошел в состав 4-й смешанной авиадивизии ВВС Северо-Западного фронта. После убытия полка на переформирование был переведен на аналогичную должность в состав 624-го ночного бомбардировочного авиаполка. В марте 1942 года – командир звена 8-го учебно-тренировочного авиаполка ВВС СЗФ. Затем пилот 6-й отдельной дальне-разведывательной авиаэскадрильи 6-й ВА. 17 октября 1942 года командованием эскадрильи старшина Григорьев В.В. был представлен к ордену Красного Знамени. В наградном говорилось: *«Пилот т. Григорьев молодой, смелый и отважный летчик. Участник борьбы с немецко-фашистскими захватчиками с начала Отечественной войны. За этот период т. Григорьев со-*



Татарстанские поисковики на семинаре: Виктор Тумашев, Олег Арбузов, Владимир Чуприн, Анатолий Скорюков (слева направо).

вершил 46 успешно выполненных боевых вылетов на бомбометание живой силы и техники противника на самолете СБ в 63 СБП.

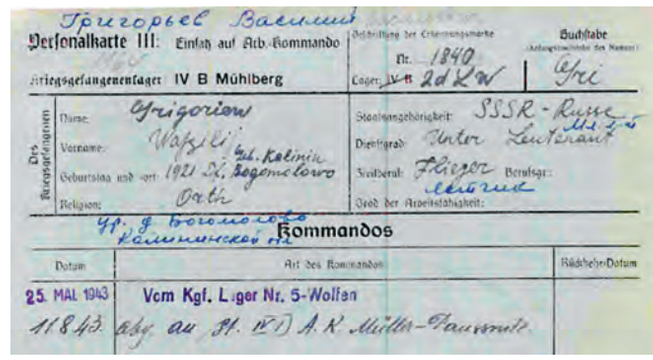
6 ДРАЭ т. Григорьев совершил 5 успешно выполненных боевых вылета на разведку с фотографированием сосредоточения войск, аэродромом, переправ, объектов противника на самолете Пе-2 на Северо-Западном фронте…».

В начале декабря 1942 года 6-я ОДРАЭ была расформирована, а все экипажи с самолетами были переданы в состав 72-го ОРАП. Приказом командующего 6-й ВА от 7.12.1942 года Григорьев переведен на должность летчика в состав 72-го ОРАП. Через 18 дней Пе-2, который пилотировал В.В. Григорьев, не вернулся с боевого задания.

Нам было известно, что Василий Григорьев остался жив. Он смог выпрыгнуть с парашютом и спастись. Но опустившись на парашюте на территорию противника, он попал в плен. Понятно, что вся территория контролировалась немецкими войсками, а по дорогам постоянно шло движение техники.

Приказом по войскам СЗФ № 025 от 13 января 1943 года В.В. Григорьев был награжден орденом Красного Знамени. Представлен к награде был еще в составе 6-й ОДРАЭ, но награда прибыла в 72-й ОРАП. В это время Григорьев был уже исключен из списков Красной Армии как пропавший без вести.

В трофейных немецких документах говорится, что В.В. Григорьев попал в плен в районе Старой Руссы (что не противоречит тому, где был сбит самолет). После был доставлен в лагерь военнопленных в г. Ригу, в 1943 году переведен в лагерь военнопленных советских летчиков в г. Лодзь (Польша), затем в лагерь IV-B в Мюльберге (Германия). Освободили Григорьева в апреле 1945 года. 25 мая он прибыл на проверочный фильтрационный пункт НКВД в г. Ораниенбург (Германия). Проходил госпроверку в составе 102-го запасного стрелкового полка 21-й запасной стрелковой дивизии. 10 ноября 1945 года уволен в запас (приказ № 0826 Львовский ВО). 22 ноября 1945-го прибыл в Московский ГВК, затем уехал в г. Ленинград, где встал на учет в Невском РВК.


Григорьев Василий

Personalkarte III: Einlad auf Arb. Kommando

Kriegsgefangenenlager IV B Mühlberg

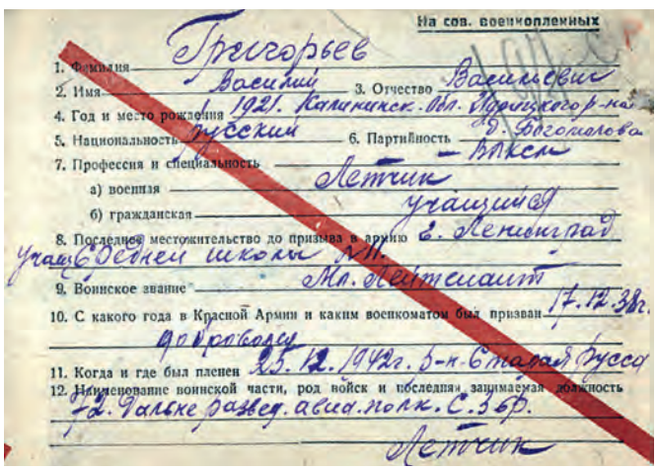
Abteilung der Criminalpolizei — Buchstabe — Nr. 1840 — Lager: IV B 2d KW

Name: Grigoriew
Vorname: Wasyli
Geburtstag und -ort: 1921 St. Bogomolowo
Religion: Orth
Staatsangehörigkeit: SSSR - Russe
Dienstgrad: Unter Leutnant
Truppenteil: Flieger
Beruf: Lehrling
Tag der Arbeitsfähigkeit:

Durchgangslager Kommandos

Datum	Art des Kommandos	Rückkehr-Datum
25. MAI 1943	Vom Kgf. Lager Nr. 5-Wolfan	
11843	abg. an St. IV/1) A.K. Müller-Hannover	

Учетная карточка военнопленного Григорьева Василия.


На сов. военнопленных

1. Фамилия Григорьев
2. Имя Василий 3. Отчество Васильевич
4. Год и место рождения 1921. Калининск. Обл. Торжокского р-на д. Богомолова
5. Национальность русский 6. Партийность — ВЛКСМ
7. Профессия и специальность
а) военная Летчик
б) гражданская учащийся
8. Последнее местожительство до призыва в армию г. Ленинград
Учащ. 6 вечер. школы
9. Воинское звание Мл. лейтенант
10. С какого года в Красной Армии и каким военкоматом был призван 17.12.38г. добровольцем
11. Когда и где был пленен 25.12.1942г. р-н г. Старая Русса
12. Наименование воинской части, род войск и последняя занимаемая должность
72. Гальке разв. авиа. полк. С. 36 бр. Летчик

13. Находился в плену (с какого года, в какой стране, в каком лагере и что делал)
С 1942г. Рига лагерь 350 в/плен. С 1943г. Польша Лодзь лагерь VI, Германия Мюльберг лагерь 4Б, Дашиц Офицерский лагерь 64
14. Когда и откуда прибыл на арм. СПП или в спец. зап. часть НКО, в спец. лагерь или на проверочно-фильтрационный пункт НКВД 25.05.1945 г. Германия Ораниенбург Пров. фильтр. пункт НКВД
15. 21 зап. стр. див. 102. зап. 2 стр. б-н (№ и название арм. СПП, спец. зап. части НКО, спецлагеря или проверочно-фильтрационного пункта НКВД)
16. Регистрационный номер 33441
17. Дата и место убытия 22.11.45 г. Московский РВК

Правильность записанных на меня сведений подтверждаю. (подпись)
подпись сотрудника, заполнявшего карточку



● Штурман старшина БАРАНОВ Сергей Григорьевич. Родился 4 апреля 1921 года в селе Репьёвка Карсунского уезда Симбирской губ. (в 1930 году, при создании в селе колхоза, для различия с другими одноименными названиями, к названию Репьёвка добавлена приставка «Колхозная» и село стало зваться Репьёвка Колхозная, в годы войны – Майнский район Куйбышевской области, сейчас Ульяновская область). В 1939 году окончил 10 классов средней школы в селе Карлинское Куйбышевской области.

В Красную Армию был призван 4 октября 1939 года. В 1940 году окончил Челябинское военное авиаучилище летчиков-наблюдателей с присвоением звания сержанта (приказ от 28 декабря 1940 года). Для прохождения дальнейшей службы направлен на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 32-го СБАП Забайкальского ВО. С 19 февраля 1941 года – на должности стрелка-бомбардира. Полк был оснащен самолетами СБ и дислоцировался в Забайкалье. С началом Великой Отечественной войны полк переброшен на Юго-Западный фронт, где 16 июля 1941 года приступил к боевым вылетам. Только за два месяца боев экипажами полка уничтожено более 130 танков и 30 самолетов противника, так записано в истории полка. В это время 32-й

СБАП входил в состав 31-й САД. К концу сентября 1941 года полк, понеся значительные потери в материальной части и личном составе, выбыл на доукомплектование, переучивание и получение новой материальной части – самолетов Пе-2.

В июле 1942 года Сергей Баранов вместе с полком вернулся на фронт. Они вошли в состав 284-й бомбардировочной авиадивизии Брянского фронта. Только за 22 дня полк совершил 177 боевых вылетов в район Касторная – Воронеж – Землянск. С 9 июля по 20 августа 1942 года С.Г. Баранов совершил 26 боевых вылетов, большая часть – в экипаже летчика младшего лейтенанта Евгения Петровича Токмакова (командиру звена 72-го ОРАП лейтенанту Токмакову Е.П. 13 апреля 1944 года присвоено звание Героя Советского Союза). Воздушным стрелком-радистом экипажа был сержант Аркадий Дмитриевич Трубин. С августа 1942 года полк переключился на разведывательную работу (23.11.1942 г. полк преобразован в 32-й ОРАП, а 17 июня 1943 года, получив Гвардейское знамя, стал именоваться 99-й гвардейский ОРАП).



Токмаков Е.П.

Но к тому времени (октябрь 1942-го) экипаж Токмаков – Баранов – Трубин был переведен в состав 6-й отдельной дальне-разведывательной авиаэскадрильи 6-й ВА. С 7 декабря 1942 года Баранов на должности летчика-наблюдателя 72-го ОРАП.

Печально, что, совершив большое количество боевых вылетов в составе 32-го СБАП, 6-й ОДРАЭ и 72-го ОРАП, старшина С.Г. Баранов так и не был награжден. Хотя в наградных материалах, оформленных на его товарищей по экипажу, Токмакова и Трубина, указывалось, что боевые задания экипаж выполнял вместе.

Звание младшего лейтенанта Баранову было присвоено приказом по войскам Северо-Западного фронта от 13 января 1943 года, то есть спустя 19 дней после того, как он ушел в свой последний полет…

Как говорилось выше, при обследовании места гибели Пе-2 останков Сергея Баранова не было обнаружено. Дальнейшая судьба штурмана самолета так и остается неизвестной: может погиб, прыгая с парашютом, а может приземлился и сгинул в лесах, пытаясь пробиться к своим.

● Воздушный стрелок-радист младший сержант ЕРЕМЕНКО Иван Петрович. Родился в 1922 году в слободе Пески Изюмский уезд Харьковской губернии (в дальнейшем – Пески в составе города Изюма Харьковской области Украинской ССР). Мать Еременко Анна Тимофеевна проживала в Песках по ул. Московская, д.81. В Красную Армию был призван Изюмским РВК в 1940 году. С окончанием школы младших авиационных специалистов ему было присвоено воинское звание младшего сержанта.

И.П. Еременко в Великой Отечественной войне с первых дней, но пока не удалось найти в архивных документах в каком авиационном полку встретил начало войны.

С 12 мая по 19 июня 1942 года в составе 514-го бомбардировочного авиаполка ВВС СЗФ совершил 20 успешных боевых вылетов.

В июне 1942 года, при формировании 6-й отдельной дальне-разведывательной авиаэскадрильи (переформирована из 321-й ОРАЭ ВВС СЗФ), был направлен в ее состав.

Приказом по войскам Северо-Западного фронта от 9 октября 1942 года был награжден орденом Красной Звезды. В наградных материалах говорилось, что в период нахождения в составе 6-й ОДРАЭ совершил 14 боевых вылетов (до 9 августа 1942 года). В начале декабря 1942 года эскадрилья была расформирована, все экипажи с самолетами были переданы в состав 72-го ОРАП.

С момента, когда экипаж Григорьева не вернулся с боевого задания 25 декабря 1942 года, он считался без вести пропавшим. Причем до сих пор во всех доступных учетных документах, хранящихся в Центральном архиве МО РФ, И.П. Еременко учтен как пропавший.

И если на летчика Василия Григорьева в ЦАМО найдена карточка военнопленного в трофейных немецких документах, то на младшего сержанта Еременко таких документов нет. Но факт, что он тоже выпрыгнул с парашютом, благополучно приземлился и, к сожалению, попал в плен, подтверждается немецкими трофейными документами, хранящимися в Национальном архиве США (National Archives and Records Administration, NARA). Для большинства исследователей истории Великой Отечественной войны не секрет, что часть трофейных документов



И. Прокофьев, В. Чуприн, М. Кузьмин в поисках номеров.

30.12.1942– 31.12.1942 Vernehmung des bei Kobylkino abgeschossenen Flieger-Lt. Grigoriew und des Sergeanten Jeremenko, 72. Aufkl. Fl.Rgt.–

Выдержка из отчета отдела переводчиков 16 немецкой армии о допросе пленных летчиков.

вермахта хранится в США, их захватили союзнические англо-американские войска в Германии в апреле – мае 1945 года. После войны данные документы были аккумулированы и перевезены в США. Среди них, помимо разных оперативных донесений вермахта, оказалось большое количество документов немецких частей, воевавших на Восточном фронте: журналы боевых действий, планы, отчеты, сводки. Кроме того, американцам достались картотеки многих немецких концлагерей, которые попали в полосу наступления союзных войск в центральной Европе.

В 2011 году Россия и США обменялись нотами, определяющими статус российско-американской Комиссии по делам военнопленных и пропавших без вести. Это стало прорывом в деле установления судеб соотечественников, оказавшихся в фашистском плену. В настоящее время в NARA на постоянной основе работает военно-мемориальная группа Министерства обороны России, основной задачей которой стали мероприятия по отбору, сортировке и сканированию трофейных немецких документов, в которых упоминаются данные о советских военнослужащих. Эти сведения пополняют информационную систему «Память Народа», размещенной в Интернете.

Кроме этого, большинство германских трофейных документов оцифрованы самим Национальным архивом США и выставлены в публичный доступ. Этим сейчас и пользуются некоторые российские историки. В одном из таких документов найдено упоминание, что Еременко не погиб, а также как и летчик самолета был взят в плен.

Владимир Ермилов, эстонский исследователь истории, в отчете о деятельности отдела переводчиков 16-й немецкой армии нашел совсем краткое упоминание о Григорьеве и Еременко. В этом небольшом документе говорилось, что 30–31 декабря 1942 года в отделе проводился *«…допрос летчика-лейтенанта Григорьева, сбитого под Кобылкино, и сержанта Еременко, 72-й разведывательный авиаполк…».* К сожалению, каких-либо других подробностей, а также самого допроса пока исследователям найти не удалось. Из этой выдержки даже непонятно, в каком физическом состоянии находились члены экипажа самолета. Лишь одной короткой строкой появляются сведения, что воздушный стрелок-радист тоже попал в плен. Как сложилась его дальнейшая судьба остается загадкой. Мы можем предполагать, что Иван Петрович Еременко мог попасть в плен с тяжелым ранением и умереть вскоре после этого допроса, так как не найдены документы о его перемещении в лагерь для военнопленных. А может документы концлагеря, в котором он содержался еще не найдены в архиве и не оцифрованы. Но исходя из того, что в советских архивных документах нет данных о его возвращении на родину, можно сделать вывод, что он погиб в немецком плену.



Личный состав 1 авиаэскадрильи 72 ОРАП. 1942 год.

Самолет Пе-2 в районе деревни Дуброви Демянского района Новгородской области

С 3 по 6 января 2023 года представители инициативной группы проекта «Крылья Татарстана» (Илья Прокофьев, Анатолий Скорюков и Евгений Калинин) по приглашению коллег из Новгородской области (Новгородская областная общественная организация «Поисковый отряд «Находка», руководитель – Морзунов Александр Петрович) приняли участие в работе экспедиции по подъему обломков советского бомбардировщика Пе-2. Работы проводились в районе урочища Городилово, западнее деревни Дуброви Демянского района.

По наводке местных жителей, видевших в заболоченном лесу обломки крылатой машины, поисковики отряда «Находка» осенью 2022 года вышли на место вынужденной посадки самолета-истребителя ЛаГГ-3, а буквально в 150 метрах от него увидели другую воронку, рядом с которой были разбросаны фрагменты бомбардировщика Пе-2.

На обломках ЛаГГ-3 обнаружили заводской номер самолета – 31213245, благодаря чему было установлено: на истребителе 4 сентября 1942 года не вернулся с выполнения боевого задания командир звена 238-го истребительного авиаполка 239-й ИАД 6-й ВА старшина Мерлин Алексей Иванович. Его самолет был сбит в воздушном бою, сам летчик получил тяжелые ранения в ногу и голову (в результате чего потерял глаз). На подбитой машине он пытался уйти к линии фронта, но, не дотянув до нее, произвел вынужденную посадку и, к сожалению, попал в плен к немцам. В апреле 1945 года был освобожден союзными войсками. В 1957 году А.И. Мерлин награжден орденом Славы III степени.

А вот обстоятельства потери самолета Пе-2 поисковикам еще требовалось установить. Уже в первый выезд поисковики обнаружили заводской номер самолета – 1103. По документам Центрального архива Министерства обороны РФ было известно, что данный самолет был из состава 58-го Краснознаменного бомбардировочного авиационного полка 241-й БАД 6-й ВА и значился не вернувшимся с боевого задания 5 сентября 1942 года (на следующий день после гибели ЛаГГ-3 старшины Мерлина).

Но указанное в боевом донесении 58-го КБАП место падения самолета № 1103 находилось на значительном удалении от обнаруженных обломков.

Таким образом, чтобы окончательно подтвердить потерю данного самолета в этом месте, необходимо было найти заводские номера моторов, так как по документам Пе-2 № 1103 в июле 1942 года находился в ремонте на аэродроме Олехново (после ремонта был перегнан 9 июля на аэродром Хотилово). Вполне возможно, что какие-то номерные запчасти могли попасть на другой самолет.

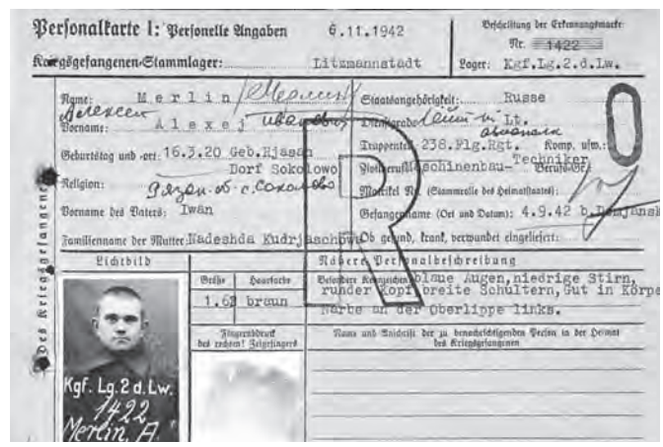
Самое подходящее время для поисковых работ в данном случае – это зима, когда лесные реки и ручейки замерзают и тяжелая техника может подъехать прямо к месту падения самолета. Именно поэтому экспедиция была запланирована на январские длинные выходные 2023 года. Кроме новгородских и казанских поисковиков, в работах принимали участие представители поискового отряда «МЕХВОД» (сформированного на базе Орловского техникума агробизнеса и сервиса в г. Мценске) под руководством Сергея Александровича Щербатого.



Обломки самолета ЛаГГ-3.



Номер самолета ЛаГГ-3.



Учетная карточка военнопленного А.И. Мерлина.

Подготовительные работы по заброске техники и оборудования были проведены новгородскими поисковиками еще в декабре 2022-го. 3 января они уже приступили к работам. В первый же день подняли из воронки обломки одного из моторов, на которых нашли несколько заводских номеров (ПА 125-699, Р 125-37, РА 145-1011), что подтверждало – мотор неоднократно бывал в ремонте.

Мы же смогли выехать из Казани 3 января и прибыли рано утром следующего дня. Почти всю дорогу шел крупный снег, и трасса М-7 была очень тяжелой для вождения. Еще мы потеряли почти три часа в городе Вязники, где скопилась огромная пробка из большегрузных автомобилей, которые не могли подняться в горку по обледеневшей дороге. Новгородская земля встретила нас тепло – всего-то 2–5 градусов мороза. Для зимней экспедиции то что надо. Перед нашим приездом здесь тоже шел снег.

Нашу «Газель» мы оставили вместе с легковушками новгородцев у дороги, дальнейший путь пролегал по пропиленной просеке. Чтобы ближе подобраться к месту раскопок, пересели на ГАЗ-66. Но где-то в километре от воронки дорогу пересекал ручей, который не позволил дальше передвигаться на колесной технике. Оставив «шишигу» в лесу, прямо на просеке, остальной путь мы проделали пешком. Два трактора для обеспечения работы экспедиции уже находились на месте. Рядом с воронкой лежали уже запорошенные снегом остатки одного поднятого мотора самолета. Весь заболоченный лес был окутан белым покрывалом. Следы вчерашней работы были заметны только в самой воронке, где на поверхности воды плавали большие куски расколотого льда. Ковшом старого трактора мы выловили колотые глыбы льда и вытащили их на землю. Целый день ушел на трудоемкую работу по выкачиванию воды, которая постоянно перетекала из болота и находившегося рядом ручья, из-за чего постоянно работали два насоса. А когда вода немного убывала, кто-нибудь спускался на дно воронки, чтобы щупами определить фрагменты самолета. Жидкая глина с водой крепко обволакивала тело почти по пояс, и здесь выручали высокие костюмы рыбаков, которые не давали этой чаче добраться до сухой одежды. Докопавшись лопатами до обломков, цепляли их тросами к стреле трактора и поднимали на поверхность. Отмывать поднятые фрагменты самолета, облепленные синей глиной, приходилось шлангами от насосов. Так пролетали короткие зимние дни нашей экспедиции.



Номер одного из моторов на валу редуктора.

Ночевала наша «татарская троица» в кунге 66-го (автомашина ГАЗ-66), благо там хорошая печка и удобные лежанки. Там же мы готовили завтраки и ужины, а вечерами засиживались за длинным столом, обсуждая события прошедшего дня. В один из вечеров, нарядив маленькую елочку игрушками, вырезанными из жестяных банок, мы отметили сразу два праздника: наступивший Новый год и предстоящее Рождество.

В последующие дни общими усилиями был поднят на поверхность второй мотор самолета. На нем также были найдены различные номера: 21-94 и ПА 135-766. Это подтверждало, что и этот мотор бывал в ремонте. Но, самое главное, мы подтвердили, что мы работаем на месте падения самолета с номером 1103, который был списан с лицевого счета 58-го КБАП с моторами М-105ра № 145-1011 и № 21-94.

Воронка от взрыва самолета была полностью очищена до самого материка, в результате мы выяснили, что в ней полностью отсутствуют фрагменты кабины и фюзеляжа самолета: не попалось ни одного прибора или механизма, не было и элементов парашютной или пристяжной систем. Возможно, эти части были отброшены взрывом далеко от эпицентра, либо их вытащили раньше (немцы или наши солдаты в годы войны, а может и в послевоенный период). Например, в декабре 2022 года новгородские поисковики нашли в 100 метрах от воронки деформированный шлемофон одного из членов экипажа, а также фрагмент от пристяжной системы летчика из кабины.

А летом 2023 года новгородцы еще раз отработали это место: проверяли все отвалы, оставшиеся после зимней работы трактора, до конца обследовали



Номер № 1103 самолета Пе-2.



Номер второго мотора на коленчатом валу.



Номер № 3002 самолета Пе-2.

периметр вокруг воронки. К сожалению, никаких более-менее значимых находок найти не удалось.

Мы же, вернувшись из экспедиции, начали архивно-исследовательскую работу по установлению судьбы экипажа. Как говорилось выше, самолет Пе-2 № 1103 значился не вернувшимся с боевого задания 5 сентября 1942 года. Но дело в том, что в этот день были сбиты две «пешки».

Первая машина – заводской номер 3002. Экипаж: командир звена старший лейтенант Кириченко Николай Владимирович; штурман звена старший лейтенант Рыжаев Алексей Иванович; воздушный стрелок-радист старшина Митрофанов Александр Алексеевич.

Вторая машина – заводской номер 1103. Экипаж: летчик лейтенант Васильев Александр Емельянович; штурман старший лейтенант Романенко Филипп Егорович; воздушный стрелок-радист старший сержант Серов Сергей Александрович.

Казалось бы все просто! Нашли самолет № 1103, и по документам к нему прикреплен конкретный экипаж. Но дело в том, что в документах (которые мы приведем ниже) этот самолет значился упавшим далеко от того места, где мы сейчас его нашли!

Здесь обязательно нужно отметить следующее: судьба самолета с номером 3002 и экипажа к этому времени нам тоже была известна. Еще в 2011 году место их гибели было обнаружено рядом с озером Долотцо в Демянском районе Новгородской области поисковым отрядом «Находка».

Но мы должны на 100 процентов быть уверены, что действительно найден самолет из 58-го КБАП, погибший с экипажем Васильев–Романенко–Серов.

Поэтому для выяснения полной картины событий 5 сентября 1942 года и окончательного установления судьбы экипажа Пе-2 № 1103 мы приступили к изучению дополнительных архивных документов.

Так в оперативной сводке 58-го КБАП от 5 сентября 1942 года (к 22.00) говорилось:

«58 КБАП в течение дня 05.09.1942г. имел задачу: базируясь на аэродроме Крестцы всеми наличными самолетами уничтожать транспортную авиацию противника на аэродромах Глебовщина, Пески, Ильина Гора, Хани. На выполнение поставленной задачи тремя самолетами сделано три самолетовылета. Экипажи наблюдали прямое попадание по самолетам и большой очаг пожара. Предположительно уничтожено два самолета и поврежден один, уничтожено 3 автомашины с грузом. В воздушном бою сбит один Ме-109ф, подтверждено представителем ВВС в 53 Армии. Экипаж старшего лейтенанта Кириченко сбит истребителями противника. Экипаж лейтенанта Васильева в районе восточнее Вотолино сбил 1 Ме-109ф и сам сбитый упал на территории противника. Один человек из состава экипажа выбросился на парашюте – по сообщению представителя ВВС в 53-й Армии. Истребители сопровождения над целью бомбардировщиков бросили…».

Далее в сводке описывается, как тройка наших «пешек» хорошо отбомбилась по немецкому аэродрому в Глебовщине и пошла к аэродрому Пески, где на подлете были сначала обстреляны зенитками, а затем атакованы пятью истребителями Ме-109ф. Но давайте вернемся к документу.

«После первой атаки правый ведомый – лейтенант Васильев в районе Пески ушел в резкое пикирование с большим правым креном преследуемый двумя Ме-109ф и его больше не видели.

*В строю остались экипажи старшего лейтенанта Кириченко и сержанта Калино (*командир звена 58-го КБАП лейтенант Анатолий Захарович Калино погибнет в воздушном бою над Финским заливом 2 февраля 1944 года. – Авт.). *После повторных атак прямым попаданием пушечного снаряда в кабину летчика подожжен самолет, пилотируемый старшим лейтенантом Кириченко. Штурман, старший лейтенант Рыжаев, по наблюдению сержанта Калино, упал на спинку сиденья летчика, самолет резко накренился вправо и стал падать на правую плоскость. Падение самолета штурман экипажа Калино, сержант Артюх* (стрелок-бомбардир младший лейтенант Иван Григорьевич Артюх выбыл из 58-го КБАП 7 июля 1943 года в состав 9-го ЗАП. – Авт.)*, указывает в районе оз. Истомино. После этого пилот Калино самолет перевел в пикирование и на бреющем полете ушел преследуемый противником в район оз. Селигер. (…) Посадка одного Пе-2 на аэродроме Хотилово в 13.10 благополучно. (…)*

Наши потери:

Самолет № 3002 сгорел. Экипаж: пилот – старший лейтенант Кириченко, стрелок-бомбардир – старший лейтенант Рыжаев, стрелок-радист – старшина Митрофанов – погибли, причем по сообщению с земли старший лейтенант Рыжаев умер уже в больнице в населенном пункте Русские Новики… (Здесь в документе напечатанные на пишущей машинке слова «погибли, причем» были зачеркнуты, а карандашом написано: «место нахождения выясняется». – Авт.).

Экипаж в составе: пилот – лейтенант Васильев, стрелок-бомбардир – лейтенант Романенко, стрелок-радист – старший сержант Серов не вернулись с боевого задания. Местонахождения уточняется…» (Здесь фраза «местонахождения уточняется» также была зачеркнута, а карандашом дописано: «Истребителями противника сбит в районе восточнее Вотолино, один из них выбросился на парашюте». – Авт.)

В месячном отчете по боевой работе 58-го КБАП было записано (отчет составлен в октябре 1942-го):

«5 сентября 1942 года самолет № 3002, подбитый ИА противника, сгорел в районе дер. Русские Новики. Стрелок-бомбардир старший лейтенант Рыжаев падал вместе с горящим самолетом, был подобран живым и направлен в госпиталь Русские Новики, где и умер. Стрелок-радист – старшина Митрофанов – местонахождения неизвестно. Командир звена – старший лейтенант Кириченко раненный спасся на парашюте.

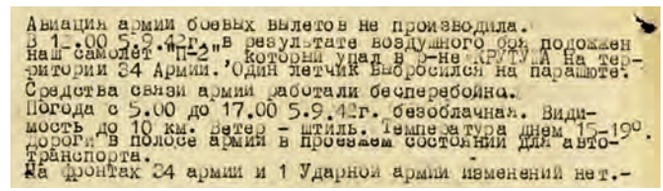
Самолет № 1103, подбитый ИА противника, при производстве экипажем посадки на нейтральную зону между линиями фронта, попал на минное поле и взорвался. Экипаж в составе: пилот – лейтенант Васильев, стрелок-бомбардир – лейтенант Романенко, стрелок-радист – старший сержант Серов – погибли».

Таким образом, из вышеприведенных документов становится понятно, какие номера самолетов были закреплены за экипажами. Нами был найден номер 1103, а это соответствует экипажу Васильева. Но указанное в документах место не совпадает с местом фактического обнаружения обломков бомбардировщика. Напомним: самолет был найден между Керзово и Дуброви, а в документах утверждалось, что экипаж погиб у д. Вотолино. Между этими точками по карте 18 километров.

В донесении по безвозвратным потерям 241-й бомбардировочной авиационной дивизии напротив экипажа Васильев–Романенко–Серов указывалось: *«05.09.1942г., при выполнении боевого задания самолет Пе-2 был подбит истребителями противника. В результате посадки самолета на нейтральную заминированную зону на линии фронта от взрыва мин был убит. Самолет взорвался».* В графе «Где похоронен» напротив фамилии Васильева запись карандашом *«…в расположении 303 ОПАБ»*, из чего делаем вывод, что запись сделана позже составления самого донесения. Напротив фамилий Романенко и Серова стояла неутешительная запись – *«неизвестно»*.

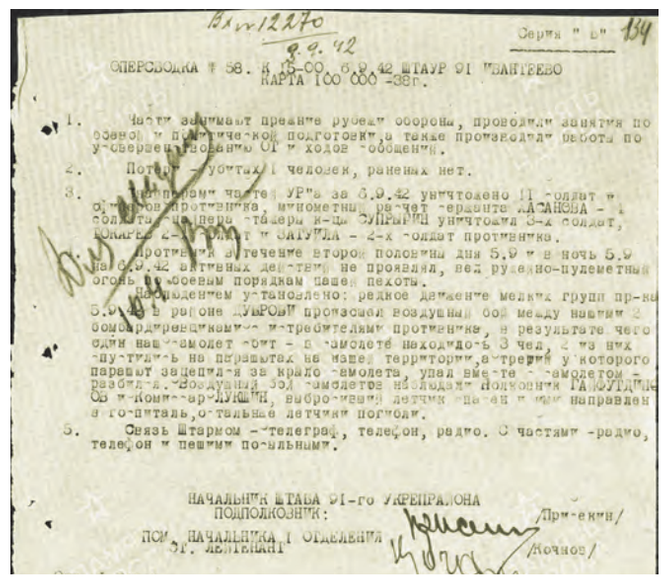
Из экипажа второго самолета (Кириченко–Рыжаев–Митрофанов) в донесении по безвозвратным потерям был указан только воздушный стрелок-радист А.А. Митрофанов: *«05.09.1942г., при выполнении боевого задания на самолете Пе-2, в результате атак истребителей противника был убит. Похоронен в д. Русские Новинки Валдайского района Ленинградской области».* А вот в Книге погребений 276-й бомбардировочной дивизии (куда с 1943-го стал входить 58-й КБАП) напротив А.А. Митрофанова записано: *«…похоронен в братской могиле между Малым и Большим Шанево на берегу оз. Долотцо».*

В настоящее время в деревне Шанёво (Демянский район) существует братская могила, но на памятных плитах и в паспорте воинского захоронения фамилии А.А. Митрофанова нет. Проанализировав список захороненных, мы выяснили, что здесь значатся воины 358-го ОПАБ, погибшие в сентябре 1942 года,



Авиация армии боевых вылетов не производила.
В 1.00 5.9.42г. в результате воздушного боя подожжен наш самолет "П-2", который упал в р-не КРУТИША на территории 34 Армии. Один летчик выбросился на парашюте.
Средства связи армии работали бесперебойно.
Погода с 5.00 до 17.00 5.9.42г. безоблачная. Видимость до 10 км. Ветер - штиль. Температура днем 15-19°.
Дороги в полосе армии в проезжем состоянии для автотранспорта.
На фронтах 34 армии и 1 Ударной армии изменений нет.-

Донесение 34 армии.



Оперсводка № 58. К 15-00 6.9.42 ШТАУР 91 "ВАНТЕЕВО
КАРТА 1:100 000 -38г.

1. Части занимают прежние рубежи обороны, проводили занятия по боевой и политической подготовке, а также производили работы по усовершенствованию ОТ и ходов сообщения.
2. Потери - убитых 1 человек, раненых нет.
3. [illegible] частей УР'а за 5.9.42 уничтожено 11 солдат и офицеров противника, минометный расчет сержанта ЛАСАНОВА - 4 солдата, наблюдатель ст.лейтенант ЗУБРИЦКИЙ уничтожил 3-х солдат, бомбардировщик 2-го эскадрильи и запупка - 2-х солдат противника.
4. Противник в течение второй половины дня 5.9 и в ночь 5.9 на 6.9.42 активных действий не проявлял, вел ружейно-пулеметный огонь по боевым порядкам наших частей.
Наблюдением установлено: редкое движение мелких групп пр-ка 5.9.42 в районе ДУБРОВЫ произошел воздушный бой между нашим 2 бомбардировщиками и истребителями противника, в результате чего один наш самолет сбит - в самолете находилось 3 чел., 2 из них выпустились на парашютах на нашей территории, второй у которого парашют зацепился за крыло самолета, упал вместе с самолетом - разбился. Воздушный бой самолетов наблюдали полковник ГАЛКУТДИНОВ и комиссар ЛУШИН, выбросившийся летчик найден и они направлен в госпиталь, остальные летчики погибли.
5. Связь Штарм - телеграф, телефон, радио. С частями - радио, телефон и пешим посыльным.

НАЧАЛЬНИК ШТАБА 91-го УКРЕПРАЙОНА
ПОДПОЛКОВНИК: /Прияткин/
НСО, НАЧАЛЬНИКА 1 ОТДЕЛЕНИЯ
ст. ЛЕЙТЕНАНТ /Жочков/

Оперсводка 91 Укрепрайона.

которые ранее были захоронены в братской могиле между деревнями Малое и Большое Шанёво.

Штурман А.И. Рыжаев был учтен в последующем донесении 241-й БАД, есть запись, что он получил смертельное ранение в воздухе, умер в госпитале № 1163 и был похоронен в д. Русские Новинки (так в документе).

Помимо донесений авиационных подразделений, в архивах мы нашли донесения наземных частей. Так в документе отдела ВВС при штабе 34-й Армии Северо-Западного фронта за 5 сентября 1942 года говорится: *«…в 12.00 5 сентября 1942 года в результате воздушного боя подожжен наш самолет Пе-2, который упал в районе Крутиша на территории 34-й Армии. Один летчик выбросился на парашюте».*

Здесь следует отметить, что 303-й ОПАБ (отдельный пулеметно-артиллерийский батальон), указанный в донесении о месте захоронения летчика Васильева, в этих местах не дислоцировался. В состав 91-го Укрепрайона, который занимал полосу



ИМЕННОЙ СПИСОК
ЛИЦ НАЧАЛЬСТВУЮЩЕГО И РЯДОВОГО СОСТАВА, УМЕРШИХ ОТ РАН В ПЕРИОД ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ В ЛЕЧЕБНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ 34 АРМИИ
СЕКРЕТНО
ЭКЗ. № 1
Форма № 3

№ пп	Фамилия, Имя и Отчество	Наименование части	Военное звание	Должность и специальность	Место и год рождения	Какими РВК и когда был призван	Причина и время поступления на излечение	Последствия и дальнейшая судьба	Где похоронен	Фамилия, Имя, Отчество и адрес жены или родственников
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
						НО П.П.Г. № 1163				
1.	РЫЖАЕВ Алексей Иванов.	58 бом ардив. полк	Ст. лейт.	Летчик			Погиб при аварии самоле та. 5.9.42		с.Русские Новики, Валдайского р-на, Лен. области.	Адрес родственников не известен.

Донесение ППГ № 1163 о захоронении Алексея Рыжаева.

обороны в этих местах, входили: 309-й, 333-й, 358-й, 353-й, 351-й, 366-й ОПАБы, 373-я отдельная рота связи, 231-й дивизион ГАП. Кроме этого, некоторые ОПАБы были подчинены стрелковым дивизиям: 300-й, 355-й, 359-й, 362-й, 365-й. А напротив места падения бомбардировщика Пе-2, который нашли поисковики, находились 3-я и 5-я роты 358-го ОПАБ, их соседями с юга была одна рота 353-го ОПАБ. Так что скорее всего, при составлении донесения писари просто ошиблись в номере ОПАБа. Необходимо добавить, что данный участок обороны 4 сентября 1942 года был принят 91-м УР взамен сменившей дислокацию 245-й стрелковой дивизии. На момент описываемых событий этот участок фронта с немецкой стороны оборонялся 418-м пехотным полком.

Из оперативной сводки 91-го УР: *«5 сентября 1942 года в районе Дуброви произошел воздушный бой между нашими двумя бомбардировщиками и истребителями противника, в результате чего один наш самолет сбит – в самолете находилось 3 человека, 2 из них спустились на парашютах на нашей территории, а третий у которого парашют зацепился за крыло самолета, упал вместе с самолетом – разбился. Воздушный бой самолетов наблюдали полковник Гайфутдинов и комиссар Лукшин, выбросившийся летчик спасен и ими направлен в госпиталь, остальные летчики погибли…».*

К сожалению, в донесениях наземных войск нигде не названы фамилии летчиков. Но после тщательного изучения донесений авиационных и наземных частей, как нам думается, описанные в них события подходят к обстоятельствам потери экипажа Кириченко–Рыжаев–Митрофанов.

Попробуем упорядочить произошедшие события по двум направлениям: позиционным данным и хронологии событий.

Начнем с координат обнаружения. Само место гибели бомбардировщика, обнаруженное поисковиками, находится между деревней Корзово и уже не существующей деревней Городилово. Деревня Дуброви, указанная в донесениях наземных частей (оперсводка 91 УР), находится на расстоянии 4 км восточнее от места катастрофы, а деревня Крутиша (донесение ВВС 34-й армии) – в 7 км севернее. Отмеченная в донесениях деревня Русские Новики, где в госпитале скончался штурман Рыжаев (экипаж Кириченко–Рыжаев–Митрофанов) и там же был захоронен, находится в 17 км северо-восточнее места падения самолета. Озеро Истомино, указанное в оперсводке 58-го КБАП как место падения самолета Кириченко, на наш взгляд, это ошибочное название озера Истошинское рядом с населенным пунктом Истошно, и находится в 6 км западнее от места гибели. А вот указанный населенный пункт Вотолино, где упал экипаж Васильева, находится в 18 км юго-западнее. Бывший немецкий аэродром Пески, в районе которого начались атаки немецких истребителей на наши самолеты, находился в 20 км восточнее от места падения самолета.



Извлечены оба мотора самолета.



Тяжелая техника за работой.



Извлеченное из воронки шасси самолета.

А сейчас напомним хронологическое описание воздушного боя по оперативной сводке авиаполка: первым после отхода от аэродрома Пески был сбит самолет Пе-2 экипажа Васильева, который ушел с резким правым креном. Населенный пункт Вотолино, как раз находится правее по курсу от Песков в сторону озера Селигер, куда уходили наши самолеты. Затем сбивают самолет Кириченко, место падения которого указывается в оперсводке полка у озера Истомино (Истошно). А в оперсводке 91-го Укрепрайона говорится, что видели воздушный бой ДВУХ наших самолетов-бомбардировщиков с немецкими истребителями, а значит с земли наблюдали полет самолетов Кириченко и Калино. Причем именно в этом документе называется деревня Дуброви, которая ближе всех к обнаруженным обломкам.

К сожалению, на сегодня в документах Центрального архива Министерства обороны РФ удалось найти только приказы о списании самолетов и моторов, но без указания к какому конкретно экипажу они относятся. Номера самолетов приведены только в оперативных документах, которые представлены выше.

А сейчас, думаю, уместно привести фрагмент из книги ветерана 58-го КБАП бывшего воздушного стрелка-радиста Н.Я. Рыбалко. Свою книгу Николай Яковлевич назвал «Старорусцы», так как в 1943 году полк получил почетное наименование «Старорусский». Следует отметить, что при написании книги автор серьезно поработал с архивными документами. Вот как он описывает день 5 сентября 1942 года.

«Для уничтожения транспортных самолетов врага вылетело звено Пе-2 и 5 сентября. Вел их старший лейтенант Н.В. Кириченко в сопровождении шести истребителей прикрытия.

В звене шли экипажи: лейтенанта Васильева справа, старшего сержанта Калино слева. На подходе к цели за 5-6 километров звено Пе-2 встретило заградительную стену огня зенитной артиллерии плотностью 8 разрывов зенитных снарядов одновременно. Истребители прикрытия шли до цели со звеном Пе-2 попарно: справа и 2 сзади метров 700 выше группы, как и следовало сопровождать бомбардировщиков.



Рыбалко Н.Я.

Когда группа стала на боевой курс, два истребителя прикрытия, находившиеся сзади выше, по непонятным причинам исчезли из поля зрения экипажей. Звено метко бомбардировало самолеты врага, находившиеся на аэродроме Глебовщина. Экипажи наблюдали прямое попадание даже по рулящему самолету на взлетной полосе и вспыхнувший огромный очаг пожара.



Карта боевое обстановки в районе падения самолета.

Уничтожено два и поврежден один самолет типа Ю-52, уничтожено также три автомашины с грузом. Все подтверждено фотопленкой, доставленной в штаб полка экипажем старшего сержанта А.З. Калино (штурман сержант И.Г. Артюх, радист старший сержант В.А. Степанов). (Воздушный стрелок-радист старшина Василий Андреевич Степанов окончил войну и был демобилизован из КА в 1946 году в звании старшего лейтенанта. – Авт.).

При отходе звена Пе-2 от цели моментально прекратился зенитный огонь противника. В атаку на три «пешки» устремились пять истребителей Ме-109ф, которые шли все время за группой на дистанции в 1000 метров, за разрывами зенитных снарядов. «Мессершмитты» атакуют сверху сзади парами поочередно. Атаку враг начал на самолет экипажа правого ведомого лейтенанта Васильева.

В это время два наших истребителя прикрытия, находившиеся справа, отвернули еще правей и скрылись из виду, развязав тем самым руки врагу. Первая атака на Пе-2 Васильева производилась всеми истребителями противника. В районе Пески самолет летчика Васильева резко вошел в пикирование с большим правым креном. За ним, преследуя, погналась пара Ме-109ф. Экипажи ведущего Кириченко и ведомого Калино больше не наблюдали «пешку» лейтенанта Васильева.

Воздушный бой продолжали экипажи Кириченко и Калино. Истребители прикрытия слева про-

должали следовать с двумя Пе-2, но что обиднее всего – в бой с противником не вступали. Что это такое? Слепота и трусость? Плохо, что в боевых сводках штаба отсутствуют указания фамилий летчиков истребителей сопровождения. Лишь есть одно – из 240-й ИАД…

В очередной атаке врага прямым попаданием пушечного снаряда в кабину летчика подожжен Пе-2. Штурман старший лейтенант Алексей Иванович Рыжаев упал на спинку сидения летчика, что лично наблюдал летчик Калино. В этот момент самолет, пилотируемый старшим лейтенантом Кириченко, загорелся, резко накренился вправо и стал падать на правую плоскость. Так с креном и шел к земле.

Как утверждает штурман экипажа Калино сержант Артюх, самолет Кириченко упал в районе озера Истомина. Да! Горящий самолет летчика Кириченко пошел на резкое снижение на территорию дислокации 53-й армии СЗФ. Оставшись один, летчик Калино резко переводит самолет в пикирование и на бреющем полете, в районе Селигер, уходит от преследования вражеских истребителей. Отвернули влево от Пе-2 и истребители сопровождения, которые, как утверждает экипаж Калино, в воздушный бой не вступали вообще…

Представители ВВС при 53-й армии, наблюдавшие воздушный бой экипажа лейтенанта Васильева, подтверждают, что преследуемый парой истребителей врага, экипаж Пе-2 сбил одного преследователя Ме-109ф в районе Вотолино, но в это же время и Пе-2 падает на территорию противника. Позже выяснились подробности гибели двух экипажей. Пе-2 летчика Кириченко загорелся. Летчик получил легкое ранение осколком пушечного снаряда, которым был смертельно ранен штурман Рыжаев. По СПУ командир экипажа Кириченко приказывает:

– Всем немедленно оставить самолет! – И сам в это же время выбросился на парашюте из кабины Пе-2.

Смертельно раненный штурман выброситься из самолета не мог. Воины 53-й армии, подбежавшие к свалившемуся Пе-2, сразу же извлекли Рыжаева из кабины самолета и немедленно доставили в госпиталь поселка Русские Новинки. Там штурман Рыжаев, не приходя в сознание, скончался. Установить место нахождения и состояние стрелка-радиста старшины Александра Алексеевича Митрофанова, так и не удалось.

В самолете летчика Васильева повреждены оба мотора. Резко сокращается скорость самолета. Истребители противника, надеясь на легкую добычу, заходят в очередную атаку, пытаясь с близкого расстояния расстрелять Пе-2. В это время стрелок-радист старший сержант С.А. Серов меткой очередью крупнокалиберного пулемета сбивает одного из стервятников. Истребитель противника взрывается в воздухе, и его обломки сваливаются на головы своей же пехоты.



Артюх И.Г.



Степанов В.А.

Летчик лейтенант Васильев принимает все меры к тому, чтобы планируя, перетянуть через линию фронта. Ему казалось, что передний край уже под ним, но тяжелый Пе-2 с потерей скорости не дотянул к своим каких-то 500 метров. Самолет всей своей массой, фюзеляжем врезается на нейтральную полосу, на минное поле в районе Вотолино. Под продолжавшим движение фюзеляжем взрываются мины, летчик лейтенант Александр Емельянович Васильев тяжело ранен в обе ноги.

Штурман лейтенант Филипп Егорович Романенко и стрелок-радист старший сержант Сергей



Поисковики перебирают отвалы воронки.

Александрович Серов погибают. Летчик Васильев, лежавший без сознания в кабине самолета, приходит в себя с наступлением сумерек. Выбравшись из кабины, лейтенант Васильев начинает соображать. Поняв, что находится между противником и своими войсками, стал кричать:

– Где наши – отзовитесь?!

С обеих сторон ему отвечали по-русски. В темноте ему трудно было определиться, в какую из сторон следует ползти. Испытывая невыносимую боль, чувствуя, что с потерей крови его оставляют силы, не желая попасть в плен к противнику Васильев достает пистолет и стреляет в себя… Некоторое время спустя три разведчика-пехотинца, пользуясь темнотой, подбираются к самолету и Васильеву, но тот уже был мертв. Возвращаясь обратно с телом летчика, разведчики наскакивают на мину. Два из них были убиты, третий ранен. Он сообщил причину и подробности гибели летчика лейтенанта А.Е. Васильева и его экипажа.

Так личный состав 5 сентября потерял два самолета и пять человек летного состава: одного летчика, двух штурманов и двух стрелков-радистов…»

Таким образом, из этой книги мы узнаем еще некоторые подробности гибели двух экипажей самолетов Пе-2. Но, внимательно изучив оперативные документы 250-й и 241-й стрелковых дивизий (в районе Вотолино проходил стык обороны указанных дивизий) за 4–6 сентября 1942 года никаких упоминаний о сбитом советском самолете в районе Вотолино мы не находим. Хотя в оперсводках подробно расписаны даже одиночные пролеты вражеской авиации в указанном районе, например, учтен сбитый 4 сентября 1942 года самолет Пе-2 из состава 58-го КБАП (экипаж Веселкова), который упал у деревни Ельник. Из этих документов узнаем, что обеспечение стыка с 241-й стрелковой дивизией выполняла 7-я рота 922-го стрелкового полка 250-й СД. Ответственность была возложена конкретно на командира полка. Но как говорилось выше, никаких упоминаний в оперативных документах этих подразделений о сбитых самолетах нет.



Обследование дна воронки щупом.

И теперь окончательно становится понятна путаница, возникшая с определением места гибели экипажа Васильева. В районе Вотолино самолет был подбит. Горящим стал уходить на свою территорию, но упал на нейтральную полосу между нашими и немецкими войсками, которая как раз и проходила между деревнями Корзово – Городилово и Дуброви. И именно там спустя 81 год были найдены обломки этого самолета.

Также подтверждение истории посадки самолета лейтенанта Васильева на нейтральную полосу мы нашли в Журнале боевых действий 241-й бомбардировочной авиадивизии. Но этот документ еще внес путаницу: в нем говорилось, что на месте падения самолета застрелился не летчик Васильев, а штурман Романенко:

«Фонд 241 БАД оп.1 д.7 Журнал боевых действий

Экипаж лейтенант Васильев, стрелок-бомбардир Романенко, стрелок-радист старший сержант Серов не вернулись, истребителями противника сбиты восточнее Ватолино, самолёт произвел посадку на нейтральной полосе, при посадке наскочил на мину и взорвался. Романенко, будучи поломанным при посадке и взрыве кричал «где свои, отзовись!» но на крик его отвечали с обеих сторон. Будучи в безвыходном положении, он застрелился, что установили разведчики, пробравшиеся к самолету в сумерках. Экипаж лейтенант Васильев, лейтенант Романенко, старший сержант Серов – погибли.

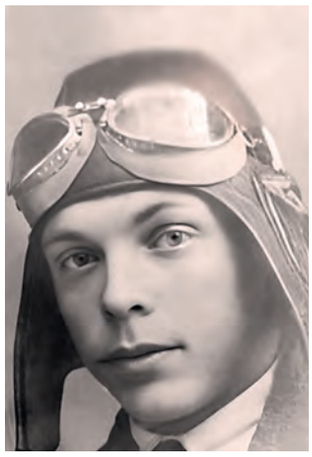
Старший лейтенант Кириченко, будучи легко раненым, выбросился на парашюте и приземлился в расположении своих войск, штурман старший лейтенант Рыжаев падал вместе с самолетом, был тяжело ранен и умер в госпитале, стрелок-радист старшина Митрофанов выбросился на парашюте, но парашют не раскрылся…»

Но мы нашли в архиве годовой отчет по боевой работе дивизии (фонд 241 БАД, оп.1, д.4), составленный значительное время спустя на основании дополнительных материалов, в котором указывается, что на нейтральной полосе действительно застрелился командир экипажа самолета лейтенант Васильев.

К сожалению, в архивных документах нам не удалось найти сообщение пехотной части, чьи разведчики пробрались к самолету на нейтральной полосе и сообщили подробности командованию.


Маркин И.И.


Дергач А.Н.


Лифанов В.М.


Мастеров С.И.

Кроме этого, мы заметили еще одну странность в книге Н.Я. Рыбалко. Автор сетует, что в документах не указываются подразделения (номер полка) и личности пилотов истребителей, прикрывающих бомбардировщики в этом вылете. Мы же в своих изысканиях использовали те же источники и нашли документы, в которых они названы. И боевой вылет 5 сентября 1942 года смотрится иначе: истребители тоже вели бой и потеряли два самолета и боевого товарища.

Из оперативной сводки штаба 6-й воздушной армии по итогам 5 сентября 1942 года:

«240 ИАД … 11.45-12.28 шесть Як-1 вылетали на сопровождение трех Пе-2 в районе Глебовщина, два из них через 7 минут полета вернулись на свой аэродром, из-за неисправности матчасти (видимо именно эти два самолета имел в виду Н.Я. Рыбалко, когда писал, что они ушли по непонятным причинам. – Авт.).

В 11.55 – на высоте 2700-4000 м., в районе Глебовщина встретили 9 истребителей противника, из которых пять атаковали бомбардировщиков, а четыре завязали воздушный бой с нашими истребителями.

Два Ме-109 атаковали ударную группу, а два Ме-109 зашли группе непосредственного прикрытия (ведущий капитан Маркин (Иван Иванович Маркин, в дальнейшем полковник. – Авт.), *ведомый младший лейтенант Дергач* (Дергач Алексей Николаевич, в дальнейшем гвардии майор, Герой Советского Союза. – Авт.) *в хвост сзади снизу, приблизившись на дистанцию 300-400 м, капитан Маркин резко развернулся вправо на один из самолетов противника и завязался воздушный бой на правых виражах с набором высоты, между двумя Ме-109 и двумя Як-1. Истребители противника разошлись по одиночке и вели бой на вертикалях, один Ме-109 зашел в хвост ведомому летчику Дергач, второй Ме-109 был выше впереди относительно ведущего старшего лейтенанта* (так в документе звание. – Авт.) *Маркина, последний резко развернулся влево с набором высоты, приблизился к истребителю противника, преследовавшему ведомого, дал очередь из пулемета, Ме-109 оторвался от ведомого, развернулся справа с набором высоты. В это время второй Ме-109 зашел в хвост ведущему, но огня не открыл, – проскочил вперед. Воспользовавшись этим капитан Маркин с дистанции 30–40 метров открыл по нему прицельный огонь из всех видов оружия, после чего Ме-109 перевалился через левую плоскость и беспорядочно упал в районе Горшковицы.*

Второй Ме-109 сделал попытку зайти в хвост ведомому, но капитан Маркин, находясь в это время выше и сзади самолета противника, с полупереворотом сверху сзади атаковал его, после чего самолет противника резко отвернул и с крутым пикированием ушел в направлении Демянск.

Хода боя ударной группы капитан Маркин и младший лейтенант Дергач не наблюдали.

Потери: 1 Як-1 – 744 ИАП старший лейтенант Мастеров не вернулся с боевого задания, один Як-1 – 744 ИАП сбит в воздушном бою (упал в районе Крестовая 15 км юго-западнее Валдай), летчик старший лейтенант Лифанов (младший лейтенант Василий Михайлович Лифанов погиб 30 ноября 1942 года. – Авт.) *выпрыгнул с парашютом и прибыл в свою часть».*

Вот и получается, что даже если два истребителя ушли в начале боя из-за неисправности материальной части, то осталось еще четыре. Они потеряли в этом бою два Як-1 и летчика старшего лейтенанта Мастерова, но заявили один сбитый самолет противника.

Здесь нужно добавить, что место падения самолета Сергея Ильича Мастерова было обнаружено поисковым отрядом «Находка» в 2008 году в районе д. Исаково Демянского района Новгородской области. Останки погибшего летчика спустя 67 лет после гибели были торжественно захоронены в городе Хабаровске, где проживала его дочь, которая долгие годы не знала о месте гибели своего отца.

Ну а теперь давайте расскажем о членах экипажа погибшего самолета Пе-2.

● Летчик лейтенант ВАСИЛЬЕВ Александр Емельянович. Родился 2 октября 1916 года на ст. Лигатне Лифляндской губернии (в годы войны – Латвийская ССР).



В 1936 году окончил девять классов средней школы и три курса вечернего рабфака в городе Ульяновске. Работал поваром. Затем учился в фабрично-заводском училище. В 1938 году окончил Ульяновскую объединенную летно-техническую школу ОСОАВИАХИМа, после чего стал работать авиатехником звена. 25 ноября 1938 года поставлен на военный учет как командир запаса Ждановским РВК Кировской области. Там же, в городе Киров, по адресу ул. Ленина, д. 17, кв.1 проживала его жена – Александра Ивановна Васильева.

30 июня 1940 года поступил курсантом в Свердловскую военную авиационную школу пилотов. В мае 1941 года переведен курсантом в состав Энгельсской военной авиационной школы пилотов, которую окончил 23 октября 1941 года с присвоением воинского звания сержанта. Хотя в аттестации было записано: *«Имеет воинское звание младший воентехник запаса* (присвоено 21 июня 1938 года приказом НКО. – Авт.)*, достоин присвоения воинского звания «младший лейтенант» с использованием в строевой части военным пилотом скоростной бомбардировочной авиации…».*

10 января 1942 года направлен для прохождения дальнейшей службы в состав боевого 58-го КБАП, который в это время дислоцировался в г. Энгельс, где летно-подъемный состав полка проходил переформирование и осваивал новые самолеты Пе-2. 29 января 1942 года приказом командующего войсками Приволжского военного округа присвоено звание младшего лейтенанта. С февраля по апрель 1942 года сформированные экипажи полка получили в городе Иркутске изготовленные на 39-м авиазаводе новые Пе-2 и проходили курс по боевому применению на базе 23-го запасного авиаполка.

С 22 апреля 1942 года все экипажи полка перелетели на Северо-Западный фронт. К 18 июня 1942 года А.Е. Васильев совершил 26 боевых вылетов и командованием полка был представлен к награждению орденом Красной Звезды.

В воздушном бою 27 июня 1942 года при бомбардировке аэродрома Глебовщина самолет Пе-2, который пилотировал А.Е. Васильев, был подбит немецкими истребителями – поврежден правый мотор. Летчик смог перетянуть линию фронта, когда отказал и левый мотор посадил самолет на фюзеляж в районе деревни Ручьи, севернее озера Пирус. Экипаж: штурман младший лейтенант П.М. Волков и воздушный стрелок-радист старшина В.И. Чегодин, остался жив. Впоследствии самолет был эвакуирован с места вынужденной посадки и восстановлен силами техсостава полка.

21 августа 1942 года приказом по войскам Северо-Западного фронта Васильеву присвоено очередное воинское звание лейтенанта. Награждение орденом Красной Звезды последовало лишь 2 октября 1942 года (приказ командующего СЗФ), почти месяц спустя после его гибели.

● Штурман лейтенант РОМАНЕНКО Филипп Егорович. Родился в 1915 году (по другим документам, 1916-м) в деревне Ломейково Смоленского уезда Смоленской губернии (в годы войны – Кардымовский район Смоленской обл.).

В 1936 году после окончания средней школы призван в Красную Армию. В 1939-м экстерном сдал экзамены в военной школе летчиков-наблюдателей и 17 сентября с присвоением воинского звания младшего лейтенанта назначен на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 6-й армейской разведывательной авиаэскадрильи 320-го отдельного разведывательного авиаполка Закавказского ВО. На начало Великой Отечественной войны его супруга, Мария Гавриловна Шашнева жила в городе Иваново, ул. Пушкина, д.35а, кв.10.

С 25 июля 1941 года направлен в распоряжение начальника 3-й школы первоначального обучения 2-й Высшей Ивановской школы штурманов Красной Армии. После окончания обучения определен на должность стрелка-бомбардира в состав 221-й отдельной авиационной эскадрильи ВВС Северо-Западного фронта (в дальнейшем переформирована в 221-й ЛБАП). На выполнение боевых заданий летал на самолетах У-2 и Р-зет. В период с 7 октября 1941 года по 24 ноября 1941 года в составе 304-й отдельной легкобомбардировочной авиаэскадрильи 211-го ЛБАП совершил 26 ночных боевых вылета, за что отношением от 8 января 1942 года командованием полка был представлен к награждению орденом Красного Знамени (приказ о награждении по войскам СЗФ от 16 апреля 1942 года). 24 ноября 1941 года переведен на должность стрелка-бомбардира звена в состав 240-го отдельного легкобомбардировочного авиаполка ВВС СЗФ. Приказом по войскам Северо-Западного фронта от 21 февраля 1942 года присвоено очередное воинское звание лейтенанта.

С 13 июля 1942 года переведен на должность стрелка-бомбардира в состав 58-го Краснознаменного бомбардировочного авиаполка. Приказ о присвоении очередного воинского звания старшего лейтенанта был подписан 12 сентября 1942 года, через 7 дней после его гибели.

● Воздушный стрелок-радист старший сержант СЕРОВ Сергей Александрович. Родился в 1918 году в деревне Бунусово Галичского уезда Костромской губернии (в годы войны – Ярославская, сейчас Костромская область). Там же проживала его мать

Серова Анна Арсентьевна. В Красную Армию был призван 10 ноября 1939 года Петроградским РВК города Ленинграда. С 15 ноября 1939 года в составе 58-го бомбардировочного авиаполка, который в это время дислоцировался на аэродроме Старая Русса и был оснащен бомбардировщиками СБ. Из истории полка известно, что 5 июля 1941 года при налете и бомбардировке вражеской авиацией аэродрома полка Старая Русса младший сержант С.А. Серов получил легкую контузию и был направлен в лазарет части. После излечения проходил службу в составе 44-го Краснознаменного БАП ВВС Ленинградского фронта. После вывода полка на переформирование опять был переведен в состав 58-го Краснознаменного бомбардировочного авиаполка.

Необходимо вспомнить и об экипаже второго погибшего в этот день самолета.

● Летчик старший лейтенант КИРИЧЕНКО Николай Владимирович. Родился 21 декабря 1916 года в городе Александрополь Александропольского уезда Эриванской губернии (в годы войны – г.Ленинакан Армянской ССР, сейчас – г.Гюмри, Республика Армения).



В Красную Армию призван в августе 1936 года Минераловодским РВК Орджоникидзевского края (сейчас г. Минеральные Воды, Ставропольский край). В ноябре 1939 года окончил 1-е Чкаловское военное авиационное училище им. К.Е. Ворошилова (г. Чкалов). С 5 февраля 1939 года в распоряжении командующего ВВС Белорусского Особого военного округа. После этого назначен на должность младшего летчика в 43-й скоростной бомбардировочный авиаполк. С января по апрель 1940 года младший летчик 6-го авиаполка 70-й авиабригады.

Начало Великой Отечественной войны встретил на должности старшего летчика в составе 128-го СБАП ВВС Западного военного округа (приказ от 23 июня 1940 года). С первых дней войны принимал участие в боях на Западном фронте. В сентябре 1941 года после переформирования был переведен в состав 514-го БАП ВВС СЗФ. Находясь в составе полка присвоено воинское звание лейтенанта (1941г.) и старшего лейтенанта (1942г.). Награжден орденами Красной Звезды (приказ СЗФ от 11.02.1942г.) и Красного Знамени (приказ СЗФ от 16.04.1942г.).

В одном из боевых вылетов, 20 марта 1942 года, самолет Пе-2, пилотируемый старшим лейтенантом Кириченко был сбит. Экипаж (штурман лейтенант А.И. Рыжаев, воздушный стрелок-радист сержант В.А. Сеничкин) покинул горящий самолет с парашютами и вернулся в полк.



Сергей Мастеров с супругой. 1939 год.

С 12 июля 1942 года старший лейтенант Кириченко на должности командира звена в составе 58-го Краснознаменного БАП.

Приказом командующего войсками 6-й воздушной армии от 3 января 1943 года награжден орденом Отечественной войны I степени. Именно в этом представлении к награждению был описан воздушный бой 5 сентября 1942 года.

«…по заданию Командующего ВВС СЗФ – генерал-майора авиации Кондратюк, с аэродрома Крестцы водил звено бомбить аэродром противника Глебовщина. Экипажи наблюдали хорошие результаты бомбометания. Разрывы бомб ложились по стоянке самолетов противника, но в это время были атакованы истребителями противника. В результате воздушного боя штурман и стрелок-радист были убиты. Тов. Кириченко подбитый самолет дотянул до своей территории и сам выбросился на парашюте, в результате имеет ушибы…»

Это же указано в его учетно-послужной карточке: *«…получил сильные ушибы тела…».*

К сожалению, архивные документы, находящиеся в открытом доступе, не могут до конца рассказать о судьбе Николая Владимировича. В УПК записи заканчиваются концом 1942 года. В них говорится, что 28 ноября 1942 года Кириченко после излечения в госпитале ЭГ № 1968 (в городе Вышний Волочек) выбыл в часть. Лишь только в корешке временного удостоверения № 308 к награде – ордену Отечественной войны I степени – записано, что награда вручена на аэродроме Хотилово 26 января 1943 года.

Но в Книге Памяти Ставропольского края мы находим: погиб 11.10.1944 г., Кировоградская обл., г. Кировоград, п. Ново-Николаевка. В паспорте воинского захоронения делается уточнение, что братская могила, в которой захоронен старший лейтенант Н.В. Кириченко, находится в городе Кировограде, в местечке Крепостные Валы (сейчас г. Кропивницкий, Украина).

● Штурман старший лейтенант РЫЖАЕВ Алексей Иванович. Родился 3 октября 1916 года в селе Кузнецово Корчевского уезда Тверской губернии. В годы войны это был город Конаково Калининской области, где по адресу ул. Набережная, д.40, кв.7 проживал его отец Иван Арсентьевич Рыжаев.



В 1932 году он окончил семь классов средней школы, в 1937 году – три курса индустриального техникума, после чего в ноябре был призван в Красную Армию. Поступил курсантом в Мелитопольское военное авиационное училище. После обучения, 25 апреля 1940 года, с присвоением воинского звания лейтенанта направлен для прохождения дальнейшей службы на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 125-го скоростного бомбардировочного авиаполка ВВС Западного военного округа.

После вывода полка с фронта и его переформирования Алексей Рыжаев попадает в состав 514-го бомбардировочного авиаполка и отбывает на Северо-Западный фронт. В составе 514-го БАП за период пребывания на фронте награжден двумя орденами Красной Звезды (приказы СЗФ от 11.02.1942 г. и 16.04.1942г.). Как говорилось выше, в одном из боев, 20 марта 1942 года, самолет Пе-2 со штурманом Алексеем Рыжаевым был сбит. Летчик старший лейтенант Н.В. Кириченко и воздушный стрелок-радист сержант В.А. Сеничкин спаслись на парашютах и прибыли в полк.



Участники экспедиции.

Приказом по войскам Северо-Западного фронта от 6 мая 1942 года А.И. Рыжаеву присвоено очередное воинское звание старшего лейтенанта. 21 июня 1942 года он назначен на должность стрелка-бомбардира звена в состав 58-го КБАП. Нам известно, что А.И. Рыжаев умер от ранений в ППГ № 1163, который находился в д.Русские Новики. К сожалению, в госпитале его фамилию в карточке записали неверно, а потому в архивных медицинских документах он значится как старший лейтенант Рвежаев.

● Воздушный стрелок-радист старшина МИТРОФАНОВ Александр Алексеевич. Родился в 1917 году на станции Эмба Тургайской области Степного генерал-губернаторства Российской Империи (в годы войны – Актюбинская область Казахской ССР, сейчас Мугалжарский район Актюбинской области, Республика Казахстан). В Красную Армию призван в 1937 году. Мать Анна Владимировна Митрофанова проживала по адресу: город Эмба, Красная Площадь, д.70. Участие в боевых вылетах на фронте Отечественной войны начал в составе 771-го ближнебомбардировочного авиаполка 1-й Ударной авиагруппы Волховского фронта. Летал флагманским воздушным стрелком-радистом на самолете Пе-2 в составе экипажа командира полка. При переформировании полка был направлен в состав 514-го БАП ВВС Северо-Западного фронта. В составе полка старший сержант Митрофанов награжден медалью «За боевые заслуги» (приказом СЗФ от 16.04.1942г., но представлялся к ордену Красной Звезды) и орденом Красной Звезды (приказ СЗФ от 02.07.1942г.) за два лично сбитых самолета противника. Летом 1942-го старшина А.А. Митрофанов переведен в состав 58-го Краснознаменного бомбардировочного авиаполка.

В архивных документах указываются три разных места его захоронения. В донесении о безвозвратных потерях 241-й БАД указано, что воздушный стрелок-радист А.А. Митрофанов *«…05.09.1942г. при выполнении боевого задания на самолете Пе-2, в результате атак истребителей противника был убит. Похоронен в д. Русские Новинки Валдайского района Ленинградской области».* В книге погребений 276-й БАД (куда с 1943 года стал входить 58-й КБАП) у А.А. Митрофанова стоит запись: *«…похоронен в братской могиле между Малым и Большим Шанево на берегу оз. Долотцо».* Это более достоверно, ведь именно в этих местах был сбит его самолет, и там в 2011 году найдено место его падения. Имя Митрофанова А.А. также внесено на воинское захоронение на Национальном кладбище в г. Крестцы (Новгородская область). С этой записью в паспорте воинского захоронения все ясно, так как в 1980-е годы XX века ветеранами 6-й воздушной армии была проведена большая работа по увековечению имен погибших и пропавших без вести авиаторов, именно на воинском захоронении в городе Крестцы увековечены их имена, ведь там находился основной аэродром многих авиационных полков.

Самолет Пе-2 в районе деревни Селеево Поддорского района Новгородской области

Как вы помните, уважаемые читатели, предыдущий том книги «Крылья Татарстана. Восстановить легенду», выпущенный в декабре 2024 года, мы посвятили памяти нашего друга поисковика Анатолия Николаевича Скорюкова. Он ушел добровольцем на СВО в январе 2024 года, подписав контракт с Министерством обороны РФ, попал в состав отдельного гвардейского полка морской пехоты. А уже в апреле он перестал выходить на связь. Чуть позже мы узнали, что Анатолий пропал без вести в одном из штурмов в районе Часова Яра…

И вот сейчас, начиная рассказ о поиске самолета Пе-2 в районе деревни Селеево, вспомнилось, что это была наша последняя общая с Анатолием экспедиция в рамках проекта «Крылья Татарстана».

А начиналась история этой «пешки» с сообщения наших друзей из Москвы Ивана Анохина и Сергея Каткова (Центр современной истории). Ребята прислали фотографии, на которых были видны хорошо сохранившиеся фрагменты кабины летчика и штурмана самолета Пе-2. Точнее нижней ее части, так как за прошедшие десятилетия верхняя часть обшивки кабины давно была вырублена местным населением на металлолом. Но детали самолета на этих снимках нас очень взволновали, так как на них были видны чудом сохранившиеся пол кабины, где крепилось кресло пилота, само кресло с частью бронеспинки и нижний люк штурмана. На других панорамных снимках можно было увидеть сломанные лонжероны центроплана со стойками шасси, одно колесо и один блок мотора самолета с торчащими из него поршнями.

Фрагменты «пешки» были в очень хорошем состоянии, а потому нам стоило поторопиться, как бы их местные жители вперед не сдали в цветмет. Главное было найти номера машины и по ним установить судьбу экипажа. Скажем наперед, все так и вышло…

Выяснилось, что эти фото друзьям прислал москвич Алексей Дормов, который тоже увлечен историей отечественной авиации и сам в одиночку восстанавливает самолет У-2 (По-2). Причем он поставил перед собой амбициозную цель – добиться восстановления воздушной машины до его летного состояния. Алексей работает спасателем в МЧС, а реставрацией самолета занимается в свободное от работы время на своем подмосковном участке и периодически выезжает в поисковые экспедиции с разными отрядами. Контакты Ивана и Сергея Алексею дал наш общий друг Руслан Лукашов, руководитель поискового отряда «Рейд» (г. Гагарин Смоленской обл.).

Фрагменты «пешки» Алексей сфотографировал в один из выездов в Новгородскую область. Место гибели самолета ему показал его друг Андрей Аввакумов, который работает в системе МЧС в Поддорье и тоже увлечен изучением истории Великой Отечественной войны.

Итак, по длинной цепочке фото обломков попало в наши руки. Увиденное очень впечатлило! Мы тут же связались с Алексеем Дормовым и договорились, что в ближайшее время готовы будем выехать в указанный район для обследования места падения бомбардировщика.

11 июля 2023 года из Казани сводная группа отрядов «Разведка» и «Татнефть-Поиск» (Казань и Альметьевск): Илья Прокофьев и Анатолий Скорюков, Владимир Котенков и Валентин Шульц, отправились в путь. Техническое оснащение нашей экспедиции – это «ГАЗель Next» с прицепом, в который загрузили вездеход «Арго», а в грузовой отсек машины поместился пластиковый прицеп к вездеходу, походные вещи и оборудование.

На следующий день после обеда мы въехали в деревню Селеево, где нас уже ждал Андрей Аввакумов, который возглавил на своей машине «поисковый караван» до чудесного места будущей стоянки – сухой хвойной поляне рядом с проезжей дорогой, за которой уже начиналось большое болото. Вдоль него тянулась накатанная лесовозными машинами дорога, в некоторых местах застеленная гатью из пиленых бревен. Оказалось, что дорога проходит по насыпи построенной в 50–60-е годы леспромхозовской узкоколейки, которая уже более 20 лет заброшена и не используется. Вот по ней и надо было нам выдви-



Фрагмент центроплана со стойкой шасси и моторамой.



Обнаружены остатки плоскости самолета.

гаться поутру. Вечер первого дня пролетел быстро, за разговорами у костра с новым нашим другом Андреем Аввакумовым.

На следующий день после завтрака мы дождались Андрея, который приехал в лагерь уже не на простой автомашине, а на вездеходе. А Алексей Дормов, сменившись после рабочей смены, должен был добраться из Москвы до лагеря лишь к вечеру. Мы же решили «пробиваться» к самолету, подготавливая эвакуацию сохранившихся обломков. Дорога в одну сторону заняла около трех часов. Сначала километров шесть мы ехали по лесовозной дороге, которая проходила по бывшему «усу» узкоколейки. И на ней нам пришлось изрядно потрястись, особенно там, где она выстлана не просто горбылем из пиломатериалов, а где поперек уложены целые стволы спиленных деревьев… С нее мы свернули на болото. В этом году лето было засушливое и преодолеть пару ручьев для нас не составило труда. По болоту передвигаться оказалось вольготно, на пути почти не было топких мест, а по плотной моховой подушке вездеходы шли «как по маслу». Лишь тучи оголодавших слепней и оводов настигали нас при малейших остановках. Но мы к этому были готовы и знаем, как с ними бороться.

Добравшись до места падения крылатой машины на болоте Десятинный Мох, почти на границе Поддорского и Маревского районов Новгородской области, мы приступили к обследованию обломков. Судя по их расположению и сохранности сразу стало понятно, что крылатая машина совершила вынужденную посадку. А после войны местное население самолет частично разобрали и раскурочили на металлолом. Первым делом мы занялись очисткой от мха и болотного торфа большого фрагмента, оставшегося от кабины. Ее верхняя часть была жестко вырублена топорами, а вот низ почти на метр погрузился в болото и поэтому сохранился отлично (пол Ф-1 с частично сохранившимися стенками кабины). Несколько часов спустя нам удалось «оканавить» по контуру сохранившийся фрагмент, освободив его от мха. Срубив лаги, мы подвели их под кабину самолета и с помощью лебедки, установленной на «Арго», перевернули эту махину. Радости нашей не было предела – пол кабины летчика и штурмана сохранился изумительно: в полной сохранности были крепления и нижняя часть самого кресла пилота с фрагментом бронеспинки. На месте, где сидел штурман, четко сохранилась вся геометрия люка и сам люк. Но, самое главное, при подъеме этих обломков мы нашли заводской номер самолета – 17/12, который был продублирован в нескольких местах красной краской. Кроме этого при обследовании блока одного из моторов, который также находился почти на поверхности болота с торчащими из него поршнями, – обнаружили заводской номер мотора – РА 135-2278. А на водяной помпе, отлетевшей от второго мотора, которую нашли чуть в стороне от основных обломков, мы разглядели продублированный номер второго мотора – РА 135-1805. Вечером в лагерь мы возвращались окрыленными: за день работы удалось найти номера самолета и моторов, освободить и поднять нижнюю часть кабины «пешки».

Оставленный в лагере на хозяйстве Валентин Шульц приготовил вкусный ужин, который стал наградой за наши труды. Но перед тем как сесть за стол мы не выдержали и включили ноутбук с компьютерной базой данных на потерянные в годы войны советские самолеты и их экипажи. Как уже неоднократно говорилось, данная база сформирована на основании архивных документов, в которую занесены номера погибших и списанных самолетов и моторов, где каждая такая потеря связана с датой происшествия, номером воинского авиаподразделения, составом экипажа. Такая скрупулезная работа принесла плоды. В базе мы нашли информацию, что этот Пе-2 относился к 72-му бомбардировочному авиаполку. На 20 марта 1942 года самолет был учтен (с этими моторами) в 72-м БАП в составе 9-го запасного авиаполка и находился на аэродроме города Казани, где полк проходил переформирование и облетывал только что полученные с завода № 22 новые самолеты. В конце марта полк перелетел на фронт и вошел в состав 241-й бомбардировочной авиадивизии ВВС Северо-Западного фронта.

29 апреля 1942 года при выполнении боевого задания самолет Пе-2 № 17/12 был подбит зенитной



Номер самолета.

артиллерией противника в районе Присморжье – озеро Дехино (Старорусский район) и, перетянув линию фронта, совершил вынужденную посадку на болото в 14 км южнее деревни Бор. Экипаж заминировал самолет (так говорится в донесении) и через 8 суток, 7 мая 1942 года, вернулся в полк живым. В состав экипажа входили:

– командир звена старший лейтенант Захаров Сергей Никитович, 1912 г.р.;

– штурман старший лейтенант Олешко Иван Михайлович, 1915 г.р.;

– воздушный стрелок-радист старшина Пантелеев Александр Павлович, 1915 г.р.

В дальнейшем все члены экипажа самолета, пройдя дорогами войны, живыми вернулись домой. А наше предположение, что самолет совершил вынужденную посадку, полностью подтвердили выписки из архивных документов в компьютерной базе данных. Но это были краткие записи, а подробности боевого вылета можно было узнать, глубже изучая документы архивов.

Вот так удачно сложился первый день. В поздних сумерках в лагерь наконец-то прибыла подмога в лице Алексея Дормова и Игоря Иванова (общего друга Алексея и Андрея, уроженца Селеево, но сейчас живущего и работающего в Москве). Ребята приехали не с пустыми руками: в прицеп машины у них был загружен вездеход «Арго». Тем самым наша экспедиция пополнилась не только новыми участниками, но и еще одним средством передвижения по болоту.

На третий день на болото мы двинулись расширенным составом на двух вездеходах «Арго». В лагере на хозяйстве: следить за костром, готовить ужин и просто ждать нас, остался Анатолий Скорюков. Андрею нужно было ехать на службу, в этот день была его смена (он водитель пожарной автомашины).

Этот день показал, как слаженно работает наша сплоченная команда. С помощью двух лебедок, закрепленных на «Арго», удалось перевернуть остатки центроплана с одной моторамой, на которой сохранились элементы гидросистемы выпуска шасси. В других местах из болота мы извлекли верхний капот от одного из моторов, две створки выпуска шасси и другие хорошо сохранившиеся фрагменты самолета, которые будут очень кстати в нашем проекте по восстановлению Пе-2. Вечером мы вернулись в лагерь, промокшие от пота и барахтанья в болотной жиже. На биваке нас ждал заботливо приготовленный ужин. Несмотря на усталость, мы делились впечатлениями до полуночи. А уже на следующие утро, собрав лагерь и погрузив в прицепы вездеходы и фрагменты самолета, выдвинулись в Селеево. Там снова встретились с Андреем, который показал нам прекрасный пляж на реке Ловать, где на одной из излучин намыло чистый песок. Здесь мы с большим удовольствием искупались и успокоили наконец зудящие от укусов слепней руки и спины, ведь там, где стояли лагерем, чистой воды не было.

Через сутки уже были в Казани, где и смогли приступить к изучению боевого пути и судеб экипажа самолета. Мы обратились к документам, хранящимся в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации. В журнале боевых действий 72-го отдельного разведывательного авиационного полка за 29 апреля 1942 года было записано:

«72 ПБП в составе 6 Пе-2 с сопровождением подразделения подполковника Завражнова (в это время подполковник И.Д. Завражнов командовал 238 ИАП. – Авт.) *и 295 ИАП бомбардировал пехоту и артиллерию противника в д. Присморжье и 1 самолет Пе-2 вел разведку по задаче от 27.04.42г.*

Произведено 13 самолетовылетов с общим налетом 24 ч 53 м, из них 1 самолет на разведку. Сброшено бомб 48 ФАБ-100, расстреляно патронов БС – 600, ШКАС – 2600. Сброшено листовок 32000 первомайских и обращение профсоюзов. Уничтожено: до роты солдат, 6 повозок, 3 автомашины, 1 миномет и разрушено 3 ДЗОТа и 2 дома. Сбит в воздушном бою 1 Ме-109.

Потери: экипаж старшего лейтенанта Захарова не вернулся с боевого задания. По наблюдениям экипажей пошел на вынужденную в район озеро Дехино. Экипаж старшего лейтенанта Дикарева сел на аэродром Макарово…».



Поисковики извлекают нижнюю часть кабины.

А 7 мая 1942 года появляется еще одна запись: *«Возвратился экипаж старшего лейтенанта Захарова, стрелок-бомбардир звена старший лейтенант Олешко и стрелок-радист старший сержант Пантелеев. Самолет № 17/12 выведен из строя в результате воздушного боя и сел в болото от деревни Бор южнее 14 км. Самолет поврежден: пробиты бензобаки, плоскость и на 1/2 затоплен. Сняты 2 пулемета ШКАС и переданы в саперную часть. Самолет заминирован саперами…».*

Читая записи из архивных документов, составленные «по горячим следам» очевидцами событий, особо ярко воспринимаются наши находки на месте падения самолета. Воочию представляешь: вот раненый самолет плюхается на поверхность болота, сгребая перед собой моховую подушку, и постепенно опускается в торфяную жижу. Выживший экипаж еще в пылу проведенного воздушного боя, переживший неопределенное «сядем – не сядем», в ссадинах и порезах от вынужденной посадки вылезает из подбитого самолета. Они живы, и это главное. Значит они снова поднимут машину в небо. И именно с такими мыслями, с этой верой они идут по апрельскому талому снегу, проваливаясь в сугробы и незамерзшие болотные окна. И они вышли к своим, пройдя трудные 14 километров по весеннему болоту, вернулись в полк и продолжили выполнять служебный и человеческий долг. Но летчики, эти мужественные люди, скорее всего, не думали, что выполняют какой-то долг, они просто жили, понимая, что никто кроме них не защитит их Родину, их семьи, матерей и сестер…

А теперь давайте расскажем обо всех членах экипажа этого бомбардировщика Пе-2, об их жизни, мужестве и славе!



Илья Прокофьев в кресле пилота.

● Летчик старший лейтенант ЗАХАРОВ Сергей Никитович. Родился 15 августа 1912 года в селе Сатино Арбеньевской волости Кирсановского уезда Тамбовской губернии (в годы войны – Красивский район, сейчас Инжавинский район Тамбовской области). С 1930 года член ВКП(б).



Призван в Красную Армию Гремяченским РВК Воронежской области в ноябре 1932 года. До ноября 1933-го проходил службу курсантом 10-го стрелкового полка. После этого поступил курсантом в 11-ю школу военных пилотов (г. Ворошиловград). 16 января 1934 года этой школе было присвоено имя Пролетариата Донбасса (в 1941 году ее название – Ворошиловградская военная авиационная школа пилотов имени Пролетариата Донбасса, а в момент ликвидации, 16 июля 1997 года, – Луганское высшее военное авиаучилище штурманов).

С декабря 1935 года пилот 103-й авиаэскадрильи 26-й авиабригады. Приказом по Особой Краснознаменной Дальневосточной армии от 5 ноября 1937 года переведен на должность пилота в состав 58-й скоростной бомбардировочной авиаэскадрильи.

Участник боев на озере Хасан в июле – августе 1938 года в составе 36-го скоростного бомбардировочного авиаполка 25-й авиабригады Дальневосточного фронта. В ходе этих боев старший летчик Захаров С.Н. совершил два боевых вылета на самолете СБ.

С 25 октября 1938 по 30 октября 1939 года продолжил службу в составе 36-го СБАП на должностях помощника командира авиаэскадрильи по комсомолу и командира звена.

Участник Советско-финляндской войны 1939–1940 годов в составе 72-го СБАП ВВС 8-й армии на Петрозаводском направлении (переведен на должность командира звена в 72-й СБАП 9 февраля 1940 года). Совершил 11 боевых вылетов на самолете СБ. Командованием 8-й армии Северо-Западного фронта (приказ от 19 мая 1940 года) был награжден медалью «За боевые заслуги».

В Великой Отечественной войне с первого дня в составе 72-го СБАП 55-й САД ВВС Северного фронта (позже полк передан в состав ВВС 7-й ОА). Вместе с полком принимал участие в боях 1941 года в Карелии. С декабря 1941 года по апрель 1942-го обучался в Казани (на базе 9-го запасного авиаполка) пилотированию на самолете Пе-2. С апреля 1942 года полк прибыл на Северо-Западный фронт.

16 апреля 1942 года командир звена 72-го ПБАП 6-й Ударной авиагруппы (получив самолеты Пе-2, полк стал именоваться в документах как пикирующий бомбардировочный авиационный полк) стар-

ший лейтенант Захаров С.Н. при аварии самолета на аэродроме получил ранение (перелом мелких костей ступни). Был эвакуирован на излечение в госпиталь. Через несколько дней вернулся в полк и продолжил вылетать на задания.

Приказом по войскам Северо-Западного фронта от 12 июля 1942 года командир звена 72-го ПБАП капитан С.Н. Захаров награжден орденом Красной Звезды (представлялся к ордену Красного Знамени). Именно в этом наградном описан воздушный бой 29 апреля 1942 года.

«В 8.09 с высоты 2300 метров в составе экипажа стрелка-бомбардира старшего лейтенанта Олешко и стрелка-радиста старшины Пантелеева ведомый звена в группе 6-и самолетов в д. Присморжье уничтожено 3 автомашины, 6 повозок и до взвода немецких солдат. Подтверждено экипажами сзади идущей группы. В этом полете группа была атакована истребителями противника. С первой атаки была пробита бензосистема и самолет пошел вниз. Смело, уверенно, не теряясь тов. Захаров посадил самолет на болото на своей территории. Экипаж невредим…».

С 11 июля 1942 года переведен в состав 6-й отдельной дальне-разведывательной авиаэскадрильи на должность командира звена. В этот период, до 8 августа 1942 года, произвел шесть успешных боевых вылетов на разведку в районы Порхов, Дно, Старая Русса, Холм, Тулебля, Гривочки, Рамушево, Сольцы, Кобылкино, Присморжье, Демянск, Морино.

Приказом по 6-й ВА от 10 сентября 1942 года награжден орденом Красного Знамени. В декабре 1942 года 6-я ОДРАЭ была расформирована, а ее экипажи были переданы в состав переформированного 72-го отдельного разведывательного авиаполка (бывший 72-й бомбардировочный авиаполк). А вот Сергея Никитовича переводят на должность заместителя командира авиаэскадрильи в состав 699-го транспортного авиаполка 6-й воздушной армии.

15 февраля 1943 года (по другим данным, с 22 мая 1943 года) капитан С.Н. Захаров переведен на должность командира звена 8-го отдельного учебно-тренировочного смешанного авиаполка 6-й ВА, где занялся подготовкой и учебой летчиков и штурманов полетам на Пе-2. Приказом по войскам 6-й ВА Северо-Западного фронта от 2 октября 1943 года Захаров награжден орденом Отечественной войны II степени и переведен на должность командира авиаэскадрильи. На момент составления наградного материала (август 1943 г.) совершил более 200 боевых вылетов.

15 июня 1944 года переведен на должность командира звена в состав 15-го отдельного авиационного учебно-тренировочного смешанного полка 13-й воздушной армии Ленинградского фронта, где продолжил обучать молодых летчиков.

В июле 1944 года Захаров С.Н. награжден медалью «За оборону Москвы». 3 ноября 1944 года за выслугу лет в Красной Армии награжден медалью «За боевые заслуги». А в 1945 году награжден медалью «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». В послевоенное время продолжил службу на летных должностях в строевых частях ВВС Советской армии.

С 18 июня 1945 года на должности командира авиаэскадрильи в составе 40-го штурмового авиаполка. С 13 ноября 1945 года – штурман полка 879-го ШАП. 29 апреля 1946 года переведен на должность командира аэ в состав 703-го ШАП Ленинградского военного округа, а с 7 декабря 1946 года он на должности командира звена 566-го транспортного авиаполка воздушно-десантных войск ВС СССР.

Уволен в запас 17 апреля 1947 года в звании капитана.

● Штурман старший лейтенант ОЛЕШКО Иван Михайлович. Родился 20 июля 1915 года в городе Гадяч Гадячского уезда Полтавской губернии Российской империи (в 40-е годы – Гадячский район Полтавская область Украинской ССР).



В Красную Армию призван 10 августа 1936 года Харьковским ГВК по спецнабору ЦК ВЛКСМ. Стал курсантом Харьковского военного авиаучилища. После выпуска из училища, 15 ноября 1938 года, назначен на должность старшего летчика-наблюдателя в состав 36-го скоростного бомбардировочного авиаполка, который в это время дислоцировался в городе Спасск-Дальний Приморского края.

Участник Советско-финляндской войны 1939–1940 годов с 11 февраля 1940 года в составе 72-го скоростного бомбардировочного авиаполка. С этим полком прошел всю войну (позже стал именоваться 72-й отдельный разведывательный авиаполк) на должностях старшего летчика-наблюдателя, стрел-



Анатолий Скорюков у обломков самолета.

ка-бомбардира звена, адъютанта авиаэскадрильи, штурмана звена, помощника командира полка по воздушно-строевой службе, штурмана полка. После войны 72-й ОРАП был передислоцирован в состав Тбилисского военного округа. С 28 июня 1946 года Иван Михайлович Олешко переведен на должность штурмана 90-го отдельного разведывательного авиаполка Закавказского ВО. А 2 декабря 1946 года направлен на учебу слушателем Краснодарской высшей офицерской школы штурманов ВВС. После учебы (с 31.12.1947 г.) на должности штурмана 35-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 5 гв. БАД 15-й ВА Прибалтийского ВО. С мая 1949 года по июль 1955 года проходил службу на должностях штурмана полка и старшего штурмана 886-го отдельного разведывательного авиаполка 24-й ВА и 13-го отдельного разведывательного авиаполка 76-й ВА Ленинградского ВО.

Уволился в запас Иван Михайлович Олешко в звании гвардии подполковника 28 ноября 1955 года с должности заместителя начальника штаба по оперативной части 13-го ОРАП.

За годы войны и службы награжден орденами Красной Звезды (1942, 1951), Красного Знамени (1943, 1944, 1945, 1955), Отечественной войны I степени (1943), Отечественной войны II степени (1985), медалями «За оборону Ленинграда» (1942), «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За взятие Берлина», «За освобождение Варшавы» (1945), «За боевые заслуги» (1946).

Благодаря архивным документам, удалось установить судьбы летчика и штурмана самолета, найти их фотографии. А вот снимков воздушного стрелка-радиста старшины А.П. Пантелеева в архиве нет.

Для установления судьбы старшины Александра Пантелеева мы обратились к старому другу и коллеге, бывшему заместителю военного комиссара Угличского и Мышкинского районов Ярославской области, а в настоящее время директору Музея истории Углича Алексею Викторовичу Кулагину, исследователю действий боевой авиации на территории Ярославской области в годы войны и автору нескольких книг по истории Угличской земли в военное время.

Алексей Викторович оперативно отозвался на нашу просьбу. Связавшись с краеведом из села Заозерье Сергеем Александровичем Утенковым буквально за несколько дней ему удалось найти родных Александра Павловича Пантелеева, которые и предоставили нам его портрет.

● Воздушный стрелок-радист старшина ПАНТЕЛЕЕВ Александр Павлович. Родился в 1915 году в деревне Хмельники Угличского уезда Ярославской губернии. Окончил семь классов средней школы.



В 1937 году был призван в ряды Красной Армии. Окончил школу младших авиационных специалистов и попал после распределения в 72-й скоростной бомбардировочный авиаполк на должность воздушного стрелка-радиста. Вместе с полком принимал участие в боях Советско-финляндской войны 1939–1940 годов, за что был награжден медалью «За боевые заслуги». На фронте с первого же дня Великой Отечественной войны (72-й СБАП в составе ВВС Северного фронта, в конце 1941-го – ВВС 7-й Отдельной армии). В это время полк действовал в Карелии. В один из дней, 19 сентября 1941 года, самолет СБ № 7/257 (экипаж: летчик младший лейтенант А.В. Ковалев, штурман лейтенант М.И. Свирь, воздушный стрелок-радист старший сержант А.П. Пантелеев) после нанесения бомбоштур-



Вручение наград советским летчикам в Кремле М.И. Калининым. Пантелеев А.П. награжден орденом Красного Знамени.



Личный состав 72 ОРАП. 1945 год. Александр Пантелеев с гитарой.

мового удара в пяти километрах севернее Киндасово (Пряжинский район) был атакован 11-ю самолетами противника и сбит. Машина упала в болото на территории, занятой противником. Летчик и штурман погибли, а стрелок Пантелеев выжил, хотя и упал вместе с самолетом. Пять дней пробирался по вражеским тылам Александр Пантелеев и 24 сентября смог перейти линию фронта в районе города Пряжа и вернуться в полк. Позже, когда в декабре 1941 года его полк был выведен на переформирование и получение новой матчасти, в городе Казани обучался полетам на самолете Пе-2. В апреле 1942-го полк вернулся на фронт, только уже под Новгород, и вошел в состав ВВС Северо-Западного фронта. Именно здесь в ноябре 1942 года полк стал разведывательным и, оставив прежнюю нумерацию, стал именоваться 72-й ОРАП.

29 апреля 1942 года при выполнении боевого задания самолет Пе-2, на котором воздушным стрелком-радистом летал А.П. Пантелеев, был подбит. Но летчик старший лейтенант Захаров смог посадить горящий самолет на болото. Восемь суток экипаж пробирался в свою часть.

А дальше опять были вылеты на боевые задания по бомбардировке противника и разведке его тылов. Но судьба хранила А.П. Пантелеева. К 25 апреля 1945 года старшина Пантелеев совершил 145 боевых вылетов, из них 93 на разведку войск противника. На его счету три сбитых самолета противника. За годы войны А.П. Пантелеев был награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Красной Звезды, Отечественной войны I и II степеней, медалями «За боевые заслуги», «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За взятие Варшавы».

В 1985-м, в год 40-летия Великой Победы, Пантелеев был награжден еще одним орденом – Отечественной войны II степени. Александр Павлович прожил долгую жизнь, его не стало 1 февраля 2001 года.

На сайте Угличского музея опубликован рассказ А.П. Пантелеева.

«В мирные дни, в своих родных Хмельниках Ильинского сельсовета он вспоминал о невероятном полете: «…Над Берлином попали мы в сложную обстановку. Шли над территорией противника вдоль линии нашего фронта с юга на север, работала аэрофотосъемка. Вошли в зону Берлина. Увидели массу самолетов, ведущих воздушный бой. Видно, дрались американцы или англичане с немцами. Что делать? Командир приказал: «Курс не меняем, задание надо выполнять». Вошли в эту карусель, прорезали ее благополучно, вышли. Задание было выполнено…»



И. Прокофьев, В. Котенков, И. Иванов, А. Дормов.

Самолет Пе-2 в районе деревни Большие Савки Кировского района Калужской области

Мы уже неоднократно писали о тесной работе с нашими друзьями и коллегами из других регионов России. По-прежнему многие поисковики из так называемых «боевых» областей, где находят места гибели бомбардировщиков Пе-2, после их обнаружения связываются с нами и по возможности передают для реализации проекта «Крылья Татарстана» различные фрагменты поднятых ими самолетов.

Наши коллеги из Поискового общественного объединения имени М.П. Краснопивцева (г.Калуга, командир – Сапожников Максим Викторович) в конце ноября 2023 года для работ по восстановлению и реставрации Пе-2 в Казани передали нам фрагменты «пешки», найденной в 2018 году в районе д.Большие Савки Кировского района Калужской области.

Экспедиция по подъему обломков самолета была проведена совместно с представителями Следственного управления Следственного комитета РФ по Калужской области, при поддержке ООО «Газпром межрегионгаз Калуга» и непосредственном участии представителей администрации д. Большие Савки.

Вот как начало этой истории было описано в газете «Калужские Губернские ведомости» (номер от 17 августа 2018 года).

«Осенью 2017 года заместитель командира Поискового общественного объединения Имени М.П. Краснопивцева Владимир Романов ехал в Смоленскую область искать совсем другой самолет. Случайно встреченный приятель рассказал ему о бомбардировщике Пе-2, сбитом над деревней в 1941 году.



Воронка на месте падения.



Номер мотора.

Этой весной рассказ приятеля получилось проверить: у края болота Владимир обнаружил дюралевые обломки. Посовещавшись, подъем решили отложить на август, чтобы воды было поменьше. Раскопки сулили дополнительные сложности: требовалось специальное оборудование для откачки грязной воды, экскаватор часто увязал.

– При подъеме самолета есть два обязательных аспекта: первый – точное определение места залегания двигателя и второй – переборка отвалов от экватора, – делится с нами Владимир Романов методикой раскопок. – Перебираем с металлодетекторами, выискивая мелкие детали. Это не сложная, но кропотливая работа…».

А на Интернет-страничке калужской газеты «Весть» (статья от 8 мая 2019 года) находим дополнительные факты этой истории.

«В прошлом году поисковое общественное объединение им. М.П. Краснопивцева совместно с региональным управлением Следственного комитета провели в Кировском районе работы по подъему самолета времен Великой Отечественной войны.

– Эта история у меня в памяти с самого детства, – рассказывает эксперт СУ СКР Владимир Карпушкин. – Я родом из Больших Савок. О том, что в лесу лежит сбитый самолет, узнал от родителей и старшего брата. Видели местные жители из нескольких деревень, как немецкие истребители сбили наших бомбардировщиков. Все это время я понимал, что один с лопатой сделать ничего не смогу.

Спустя 50 лет историей самолета заинтересовался знакомый Владимира Карпушкина, член поискового отряда Владимир Романов. Собралась компания единомышленников, которые занимаются поиском погибших и без вести пропавших воинов, заинтересованные в установлении их личностей и судеб. Помогла администрация сельского поселения, глава которой Александр Калпинский лично участвовал в поисковых мероприятиях. По номеру на найденном двигателе удалось идентифицировать самолет и установить судьбу экипажа…»

При проведении поисковых работ установлены номера самолета и моторов (самолет Пе-2 № 19/30 с моторами М-105ра №№ 125-649 и 125-490), а уже по ним благодаря архивным документам была установлена судьба экипажа.

Установлено, что данный самолет был из состава 50-го Краснознаменного бомбардировочного авиационного полка ВВС 24-й армии Резервного фронта. 30 августа 1941 года в воздух были подняты четыре пикирующих бомбардировщика Пе-2 с заданием бомбить оккупированный противником аэродром в селе Сеща Брянской области. После сбрасывания бомб группа самолетов Пе-2 была обстреляна зенитной артиллерией противника. Пара самолетов ушла с правым разворотом, они сели на свой аэродром в Наумово, а другая пара – с левым разворотом. В районе деревни Большие Савки самолеты были настигнуты и сбиты двумя вражескими истребителями Ме-109. Бомбардировщик Пе-2 № 19/30 загорелся. Экипаж выбросился с парашютами. Командир эскадрильи капитан Сергей Николаевич Степанов и флагманский воздушный стрелок-радист младший лейтенант Николай Иванович Шкуратов благополучно приземлились и вернулись в полк, а парашют штурмана эскадрильи старшего лейтенанта Абдуллы Мухаметовича Мирхайдарова зацепился за падающий самолет, и штурман разбился вместе с упавшей в болото машиной. Погибшего штурмана эскадрильи похоронили на сельском кладбище в д.Старинки Спас-Деменского района Смоленской области (сейчас – Калужской).

И вот фрагменты боевого самолета Пе-2, который принял свой последний бой в грозном небе 1941 года, были доставлены в Казань, где специалисты пытаются максимально использовать именно «родные», аутентичные элементы, в работе по восстановлению самолета Пе-2. Все доставленные фрагменты прошли цикл очистки и консервации. Также в рамках проекта «Крылья Татарстана» ведется большая архивно-исследовательская работа – мы стараемся собрать полную информацию и проследить жизненный путь всех членов экипажей самолетов. А теперь и судьбы экипажа этой боевой машины могут быть представлены в летописи проекта.

- Командир эскадрильи капитан СТЕПАНОВ Сергей Николаевич. Родился 11 сентября 1911 года



на ст. Хотьково Троице-Сергиевской ж/дороги, Дмитровский уезд Московской губернии (в других документах место рождения – город Загорск (сейчас г. Сергиев Посад). Кадровый, в Красной Армии с 16 декабря 1931 года. Был призван Краснопресненским (Сокольническим) РВК г. Москвы.

Участник советско-финляндской войны 1939–1940 годов, где был награжден орденом Красного Знамени (21.03.1940 г.).

С первых дней Великой Отечественной войны в составе 50-го Краснознаменного скоростного бомбардировочного авиационного полка. В документах отражено, что в 1941 году представлялся к званию Героя Советского Союза.

В 1943 году проходил службу в составе 18-го учебно-тренировочного авиационного полка (17-я ВА, 3-й Украинский фронт). С 29 декабря 1943 года подполковник С.Н. Степанов переведен на должность командира авиаэскадрильи в состав 39-го отдельного разведывательного авиационного полка (17-я воздушная армия). С мая 1944 года – командир 39-го ОРАП, которым командовал до 1946 года.

За годы войны и службы был награжден тремя орденами Красного Знамени (1940, 1945, 1952), Отечественной войны I степени (1944), Красной Звезды (1947), медалями «За боевые заслуги» (1944), «За взятие Будапешта», «За взятие Вены», «За освобождение Белграда», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Уволен в запас 26 июня 1957 года.

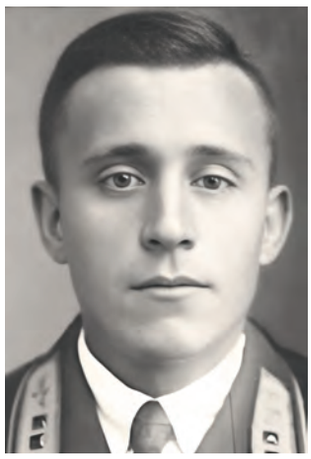






Обломки самолета Пе-2.

● Штурман эскадрильи старший лейтенант МИРХАЙДАРОВ Абдулла Мухаметович. Родился 1 мая 1909 года в г. Уфе (Уфимская губерния). В 1925 году окончил четыре класса средней школы. Семья жила в Уфе по адресу: ул. Ключевская, д.11. До призыва в армию работал шофером. 13 ноября 1931 года призван на службу в Красную Армию Уфимским ГВК Башкирской АССР.

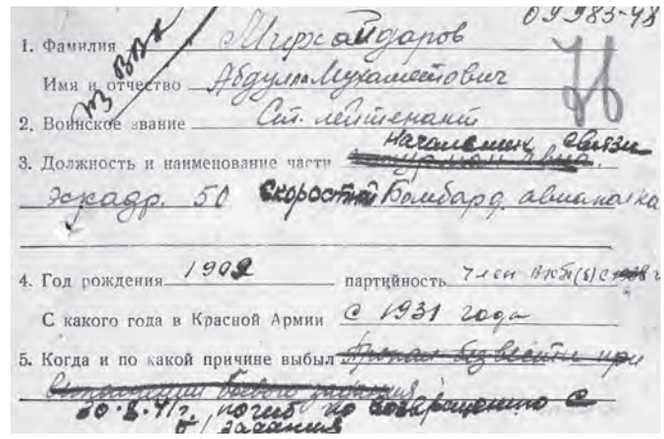


Курсант отдельного территориального батальона 4-го Башкирского полка Приволжского ВО. В 1935 году окончил Объединенную татаро-башкирскую военную школу в г. Казани (поступил в школу 05.12.1932г.) с присвоением воинского звания лейтенанта. С 20 августа 1935 года курсант 3-й военной школы летчиков-наблюдателей им. Ворошилова (г. Оренбург, Приволжский ВО). В Оренбурге (с 1938 по 1957 год – город Чкалов) по адресу Бассейный переулок, д.12, жила супруга Гульсум Фатиховна Мирхайдарова (Салаватова), с которой они расписались в 1936 году. Гульсум было 23 года и работала она в яслях при швейной фабрике.

После окончания учебы (05.11.1936г.) он был направлен для прохождения дальнейшей службы на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 6-й скоростной бомбардировочной эскадрильи 147-й авиабригады Ленинградского ВО. С 22 апреля 1938 года – старший летчик-наблюдатель в составе 3-й скоростной авиаэскадрильи 35-го авиаполка 71-й авиабригады ЛВО. В 1939 году – старший лейтенант, начальник службы вооружения эскадрильи. 23 июня 1940 года переведен на должность начальника связи аэ в состав 50-го КСБАП (ЛВО).



Братское захоронение в д.Старинки Спас-Деменского района.



1. Фамилия Мирхайдаров
Имя и отчество Абдулл Мухаметович
2. Воинское звание Ст. лейтенант
3. Должность и наименование части Начальник связи эскадр. 50 скоростн. бомбард. авиаполка
4. Год рождения 1909 партийность
С какого года в Красной Армии с 1931 года
5. Когда и по какой причине выбыл погиб при выполнении боевого задания

● Воздушный стрелок-радист младший лейтенант ШКУРАТОВ Николай Иванович. Родился 29 июля 1909 года в селе Боровский погост Рыльского уезда Курской губернии. Окончил шесть классов школы в Макеевском районе Донецкой губернии. Потом три курса рабфака, работал машинистом.

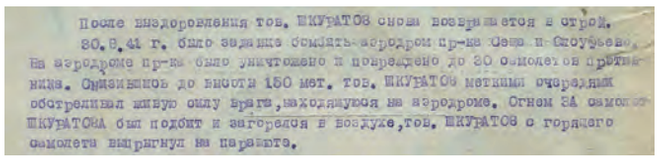


В 1932 году экстерном окончил школу младших авиационных специалистов п. Кречевицы Ленинградского ВО. С июня 1933 года на должности стрелка-радиста в/ч 2465 (г. Пушкин ЛенВО). В октябре 1933 года – в/ч 2434 (г. Ленинград), в ноябре 1934-го – в/ч 2466 (г. Пушкин), в сентябре 1937-го – в/ч 257 (г. Хабаровск Дальневосточного края). В феврале 1939 года был переведен в состав 50-го КСБАП (аэродром Сиверская ЛенВО).

В исторической справке полка читаем: *«К началу боевых действий против Финляндии находился на аэродроме Сиверская, имея в составе около 60 СБ и 46 боеготовых экипажей. Первый боевой вылет произвел 19.12.39 г. С 6 января действовал с ледового аэродрома Сестрорецкий разлив. 10 января включен в состав 18 авиабригады ВВС 7 армии СЗФ.*

За время боевых действий полк произвел 2321 боевой вылет, потеряв 13 человек личного состава. Полк награжден орденом Красного Знамени. Десять человек, в том числе командир и военком полка, а также три командира эскадрильи и один военком эскадрильи, удостоены звания Герой Советского Союза. Четверо из них – посмертно.

16.03.40 г. вернулся в Сиверскую и с 25 марта по 17.08.40 г. находился в непосредственном распоряжении командующего ВВС ЛВО. С 17 августа передан в состав ВВС ПрибВО, где вошел в состав 4-й смешанной авиационной дивизии.



После выздоровления тов. ШКУРАТОВ снова возвратился в строй.
30.8.41 г. было задание бомбить аэродром пр-ка Сеща и Олсуфьево. На аэродроме пр-ка было уничтожено и повреждено до 30 самолетов противника. Снизившись до высоты 150 мет. тов. ШКУРАТОВ меткими очередями обстреливал живую силу врага, находящуюся на аэродроме. Огнем ЗА самолет ШКУРАТОВА был подбит и загорелся в воздухе, тов. ШКУРАТОВ с горящего самолета выпрыгнул на парашюте.

Выдержка из наградного листа Шкуратова Н.И.

С 23.10.40 г. базировался на аэродроме Унгра (Хаапсалу, Эстония).

К 22.06.41 г. имел на вооружении 34 самолета СБ (в том числе 6 неисправных), а также 5 Пе-2, еще не освоенных экипажами.

Перед началом войны полк базировался в Хаапсалу.

Осенью 1941 г. входил в состав ВВС 24 армии (Резервный фронт)».

8 июня 1940 года Н.И. Шкуратову присвоено первоочередное воинское звание младшего лейтенанта и он назначен на должность флагманского стрелка-радиста 50-го КСБАП.

Вместе с полком встретил начало Великой Отечественной войны. Супруга Николая Ивановича, Ефросинья Филипповна Шкуратова, была эвакуирована в тыл и проживала по адресу: Горьковская область, г. Семенов, Красноармейская слобода, д.11.

Участник боев на Западном, Брянском, Воронежском фронтах.

После ранения 30 августа 1941 года был направлен в госпиталь (ППГ № 651) на лечение. Выбыл из госпиталя в часть 5 сентября 1941 года.

10 июля 1942 года командиром 50-го Краснознаменного БАП представлен к ордену Красного Знамени (14 августа 1942-го был награжден орденом Красной Звезды). Именно в этом наградном были описаны интересные подробности из боевой жизни Николая Ивановича.

«9 августа 1941 года наша группа в составе девяти самолетов была атакована двенадцатью истребителями противника, при завязавшемся неравном воздушном бою тов. Шкуратов сбил истребителя противника, но сам был ранен и несмотря на это не прекращал отражать атаки истребителей противника. После выздоровления тов. Шкуратов снова возвращается в строй.

30 августа 1941 года было задание бомбить аэродром противника Сеща и Олсуфьево. На аэродроме противника было уничтожено и повреждено до 30 самолетов противника. Снизившись до высоты 150 метров, тов. Шкуратов меткими очередями обстреливал живую силу врага, находящуюся на аэродроме. Огнем ЗА самолет Шкуратова был подбит и загорелся в воздухе. Тов. Шкуратов с горящего самолета выпрыгнул на парашюте.

Прибыв в действующую армию вновь с 12 июня 1942 года уже стрелком-бомбардиром, он за короткое время хорошо освоил штурманское дело и сейчас задания выполняет отлично.

5 июля 1942 года, выполняя боевое задание по бомбометанию скопления танков и живой силе противника, их самолет был подбит и загорелся. Тов. Шкуратов продолжал с горящего самолета отражать атаки истребителей и сбил один из них, сам выпрыгнул с парашютом только после приказания командира экипажа…»

В архивных документах 223-й бомбардировочной авиадивизии Брянского фронта сохранилось донесение за период с 15 по 25 июля 1942 года, в котором есть запись: *«…стрелок-бомбардир младший лейтенант Шкуратов Николай Иванович. Пропал без вести. При выполнении боевого задания самолет был сбит, выпрыгнул с парашютом, возвращался в часть с командиром экипажа. При бомбометании на ст. Сомово пропал 5 июля 1942 года».*

Тогда же был подписан приказ Главного Управления формирования и комплектования войск Красной Армии (№ 0685/пр от 20.08.1942 г.) об исключении Н.И. Шкуратова из состава Красной Армии как пропавшего без вести. Кроме этого, в город Семенов Горьковской области было отправлено извещение его жене. Но Николай Иванович выжил и вернулся в полк. Позже, в том же году статья этого приказа была отменена.

В этой истории пытался разобраться воронежский краевед В.В. Гагин в своей работе «Они сражались в небе Воронежа».

«…В крайне тяжелой воздушной обстановке летом 1942 г. под Воронежем летчики 50-го бомбардировочного авиаполка показали образцы высокого боевого мастерства и личной храбрости.

Например, один из командиров эскадрилий, Кравцов Сергей Ефимович (1913 г.р.). Родился в Краснодарском крае. В РККА служил с 1933 г. – пошел в военную авиацию по особому набору по призыву ЦК ВКП(б). В составе 50-го бап 223-й бад начал служить с 12.06.42 г.



Эвакуация мотора самолета с места падения.

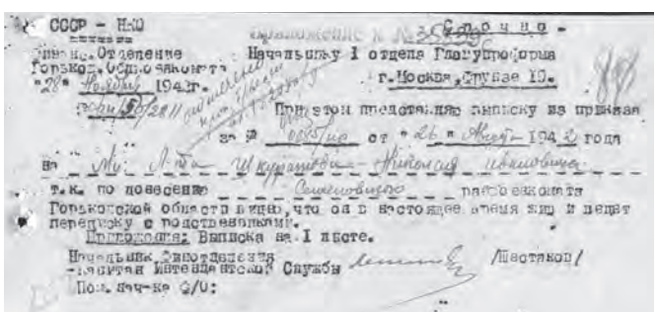
5.07.42 г. с боевого задания не вернулись 2 экипажа Пе-2 (известны имена пяти человек: первый экипаж: Водня Е.К. – командир звена, Истомин Н.М. – стрелок-бомбардир; Мартынец В.А. – стрелок-радист; второй экипаж: (командир не указан), Филиппов В.И. – стрелок-радист, погиб в воздушном бою; Шкуратов Н.И. – стрелок-бомбардир. В документах о нем значится, что при выполнении боевого задания самолет был сбит и он выпрыгнул с парашютом. Вместе с командиром экипажа возвращался в часть и 5.07.42 г. пропал без вести при бомбардировке станции Сомово, Воронежская обл. – т.е. командир сбитого Пе-2 вернулся в часть и доложил о гибели Филиппова В.И. в воздушном бою и без вести пропавшем, уже на своей территории, штурмане Шкуратове Н.И. – при бомбардировке противником ст. Сомово.



Кравцов С.Е.

Есть все основания считать, что это С.Е. Кравцов, т.к. сохранился текст приказа о награждении ст. лейтенанта Кравцова С.Е. – зам. командира АЭ 50-го бап (14.08.42 г.) орденом Красного Знамени. В описании подвига читаем:

«5.7.42 г. В составе 8 самолетов на боевое задание в р-не д. Устье [место впадения р. Воронеж в р. Дон. – прим. В.Г.] бомбить скопление войск противника. Задание выполнено на «отлично». По отходу от цели огнем ЗА была пробита плоскость. …Тов. Кравцов вел свой самолет на свою территорию. Вскоре экипаж был атакован истребителями противника. В результате атак самолет загорелся. Тов. Кравцов продолжал полет. При вторичной атаке истребителей противника стрелком-бомбардиром его экипажа с горящего самолета был сбит истребитель противника. После чего тов. Кравцов составу экипажа отдает указание – оставить самолет и выбрасываться на парашютах. Кравцов выпрыгнул последним…».



СССР – НКО
Горьк. Облвоенкомат
Отделение
"28" Ноября 1943г.

Начальнику I отдела Главупроформа
г. Москва, Страстной 10.

При этом представляю выписку из приказа
за № 0078/н от "24" Июня 1943 года
на мл. лейтенанта Шкуратова Никиту Ивановича
т.к. по довоенному рассекомата
Горьковской области видно, что он в настоящее время жив и делает переписку с родственниками.
Приложение: Выписка на 1 листе.
Начальник Облвоенкомата
полковник Интендантской Службы Шестаков
Исп. нач-ка С/О:

Донесение Горьковского облвоенкомата о Шкуратове Н.И.

В октябре 1942 г. С.Е. Кравцов уже капитан и командир эскадрильи. 22.10.43 г. он награждается вторым орденом Красного Знамени. Характеристики в документах отличные. Потом Кравцова перевели в другую часть и следующая информация в материалах ЦАМО о его боевой работе – из 18-го бомбардировочного полка 202-й бад и датируется 15.7.44 г.».

23 декабря 1942 года Н.И. Шкуратов на должности летчика-наблюдателя 50-го отдельного Краснознаменного разведывательного авиационного полка (2-я ВА). 7 января 1943 года присвоено очередное воинское звание лейтенанта (приказ командующего Воронежским фронтом).

В 1943 году окончил Липецкие военно-авиационные курсы начальников военно-стрелковой службы полков. С 31 августа 1943 года в распоряжении командующего 2-й воздушной армии.

В январе 1944 года на должности помощника командира 36-го гвардейского бомбардировочного авиаполка. 21 июля 1944 года присвоено воинское звание старшего лейтенанта (приказ по 2-й ВА). С 16 сентября 1944 года – помощник командира 18-го Краснознаменного БАП по ВВС (2-я ВА).

Судьба испытывала Н.И. Шкуратова на прочность: его самолет сбивали, а ему пришлось выбрасываться из горящей машины на парашюте, он всё-таки оставался жив. Трагедия ждала его в победном 1945 году.

Приказом Главного управления кадров НКО СССР Шкуратов был исключен из списков Красной Армии 24.08.1945г. с формулировкой: *«…умер от ран 23 марта 1945 года…».* Сохранилось донесение Хирургического полевого передвижного госпиталя (ХХПГ) № 5211, в котором говорится: получивший ранение 24 марта 1945 года старший лейтенант Шкуратов Н.И. умер в этот же день. Был похоронен 26 марта 1945 года в г. Лигниц, на площади комендатуры, в могиле № 17 (место 1). (Легница – город на правах повята в Нижнесилезском воеводстве, в Западной Польше.)

Вот так по-разному сложились судьбы членов экипажа самолета Пе-2, сбитого в августе 1941 года, но найденного калужскими поисковиками в 2018-м.

Остается добавить, что кроме фрагментов Пе-2, переданных в Казань для реализации проекта «Крылья Татарстана», детали этого бомбардировщика представлены и в музее авиаконструктора В.А. Мясищева (отдел Ефремовского краеведческого музея, Тульская область). Это символично тем, что сам выдающийся авиаконструктор Владимир Михайлович Мясищев принимал участие в разработке и модификациях пикирующего бомбардировщика Пе-2 под руководством своего учителя и наставника Владимира Михайловича Петлякова. А после трагической смерти Петлякова в 1942 году продолжил его дело, став главным конструктором завода № 22 в г. Казани.

Самолет Пе-2 в урочище Кородыня, Тосненский район Ленинградской области

Обнаружение весной 2024 года места падения самолета Пе-2 напомнило нам о другой «пешке», найденной здесь же, но 20 лет назад. Тогда на берегу безымянного ручья, впадающего в реку Тигода, на окраине бывшей деревни Кородыня были найдены обломки бомбардировщика и останки двух членов экипажа. По заводским номерам самолета и одного из моторов были установлены имена погибших.

В архивных документах удалось найти описание обстоятельств их гибели: 11 февраля 1943 года при выполнении боевого задания в небе над Смердыней столкнулись два наших бомбардировщика. Самолет, пилотируемый младшим лейтенантом Филимошиным, упал в безымянный ручей, похоронив под собой летчика и штурмана лейтенанта Третьякова. Вторая машина старшего сержанта Черного тоже стала разваливаться в воздухе и упала в районе Кородыни, экипаж выбросился с парашютами. На следующий день летчик Черный вместе со штурманом Костюковским и воздушный стрелок-радист первого самолета сержант Гладков были доставлены нашей пехотой в штаб 54-й армии, а оттуда переправлены в полк на связном У-2. Стрелок-радист из экипажа Черного, сержант Сергеев, тоже выпрыгнул, но был расстрелян в воздухе, опускаясь на парашюте на нейтральную полосу. Пехотные части захоронили тело стрелка в тылу своих позиций в районе Смердыни.

Оказалось, что найденные в 2024-м поисковым отрядом «Северное сияние» и Подводно-исследовательской группой «Варяг» обломки – это самолет Пе-2 старшего сержанта Черного, который упал буквально в километре от машины Филимошина, только с другой стороны урочища Кородыня.



Номер мотора.



Фрагменты самолета.

Так благодаря поисковикам Санкт-Петербурга в проекте «Крылья Татарстана» появились фрагменты еще одной «пешки».

Во время проведения Межрегиональной поисковой экспедиции «Любань» в апреле 2024 года инициативная группа проекта смогла съездить на место гибели бомбардировщика. Основные работы по подъему обломков самолета проводили поисковики из Санкт-Петербурга. При помощи тяжелой техники с глубины более четырех метров удалось поднять фрагменты двух разбитых моторов М-105 с номерами 222-48 и 222-256. Именно по этим номерам удалось полностью установить судьбу самолета и узнать имена членов экипажа. Кроме этого, из архивных документов стало известно, что данные моторы были установлены на самолете Пе-2 № 2833902, выпущенном Иркутским заводом № 39 летом 1942 года.

Именно на этой крылатой машине 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.

А на втором самолете вылетал экипаж в составе летчика, командира звена, младшего лейтенанта Филимошина Ивана Георгиевича, штурмана звена старшего лейтенанта Третьякова Владимира Дмитриевича и воздушного стрелка-радиста сержанта Гладкова Бориса Ефимовича. Напомним, что эта «пешка» была найдена в 2004 году, и об этом мы рассказывали на страницах второго тома книги «Крылья Татарстана. Восстановить легенду», изданной в 2024 году.

Сейчас же вкратце опишем обстоятельства трагедии и боевого вылета 11 февраля 1943 года.

Начнем с того, что 10 февраля 1943 года началась Смердынская операция. По замыслу Ставки Верховного Главнокомандования должны были начать наступление навстречу друг другу войска двух фронтов: части 55-й армии Ленинградского фронта из района Колпино в направлении Красного Бора и 54-я армия Волховского фронта в направлении Макарьевская Пустынь – Смердыня, с целью соединиться в районе станции Любань. Тем самым эти две армии должны были перерезать пути снабжения и полностью окружить Мгинскую группировку противника, которая оказывала сильнейшее сопротивление войскам 67-й армии Ленинградского фронта и войскам 2-й Ударной и 8-й армий Волховского фронта, которые в районе так называемого «бутылочного горлышка», вели кровопролитные бои по расширению полосы прорыва блокады Ленинграда.

Но ранее, в январе 1943 года, в целях усиления авиации под Ленинградом в состав 14-й ВА Волховского фронта прибывает 1-й БАК с Калининского фронта в составе 263-й и 293-й БАД, оснащенных бомбардировщиками Пе-2.



Работает тяжелая техника.

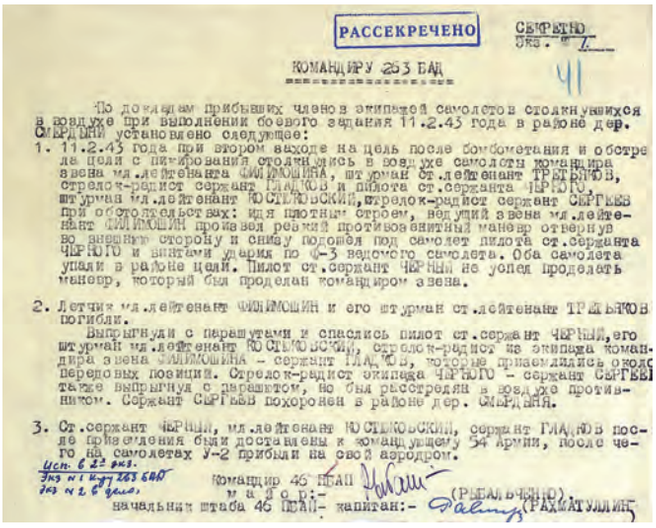


Третьяков В.Д.

11 февраля для нанесения удара по немецкой линии обороны в районе Смердыня вылетели пикировщики 1-го БАК. Семерка Пе-2 46-го БАП 263-й БАД под руководством лейтенанта Решетникова подошла к цели. С правой стороны от лидирующего звена – пара ведущего, младшего лейтенанта Филимошина, и ведомого, старшего сержанта Черного. В районе бомбометания высота облачности была 1100–1200 метров. Во время подлета к цели из штаба полка поступила шифрограмма с приказанием сбросить бомбы с одного захода. Но из-за слабой видимости экипажи почти не просматривали цель. Тогда лидер группы решает нанести удар по запасной цели, и самолеты идут 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 повторным заходом на цель для обстрела из бортового оружия. При втором заходе, левом развороте над целью, самолет Черного отстал от ведущего. Филимошин в это время обстреливал цель из бортового оружия, после чего перешел в набор высоты. Несколько отстав, Черный следовал за машиной ведущего и, дав форсаж, смог догнать его на высоте около 1200–1300 метров. При этом оба самолета оказались выше остальной пятерки метров на 100. На этой высоте «пешки» попали в редкую облачность. В это время Сергеев, стрелок экипажа Черного, докладывает летчику о появлении внизу истребителей противника, одновременно немецкие самолеты увидел и штурман экипажа Костюковский. Стрелок-радист самолета Филимошина Гладков вел осмотр воздушного пространства через верхний люк кабины и вдруг заметил стремительное приближение «пешки» Черного. Он успел втянуть голову в люк и это спасло ему жизнь. В следующую секунду машину сотряс сильный удар, в кабине стало темно, а он ощутил свободное падение. Выдернув кольцо парашюта и медленно опускаясь, Гладков видел падение и удар о землю центроплана своего бомбардировщика и гибель под ним командира младшего лейтенанта Ивана Георгиевича Филимошина и штурмана старшего лейтенанта Владимира Дмитриевича Третьякова.

Младший лейтенант Костюковский наблюдал в это время за истребителями противника, находившимися ниже общей группы советских самолетов. Почувствовав сильный удар и услышав треск, он только



РАССЕКРЕЧЕНО

КОМАНДИРУ 253 БАД

По докладам прибывших членов экипажей самолетов столкнувшихся в воздухе при выполнении боевого задания 11.2.43 года в районе дер. Смердыни установлено следующее:

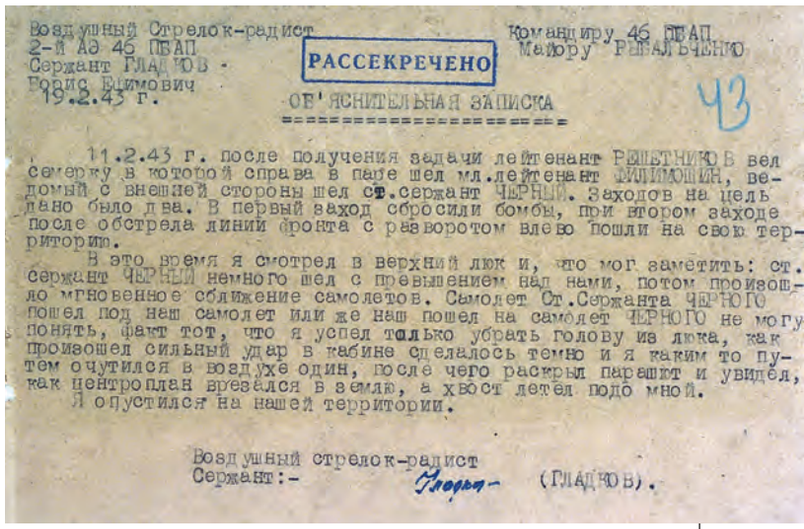
1. 11.2.43 года при втором заходе на цель после бомбометания и обстрела цели с пикирования столкнулись в воздухе самолеты командира звена мл.лейтенанта ФИЛИМОШИНА, штурман ст.лейтенант ТРЕТЬЯКОВ, стрелок-радист сержант ГЛАДКОВ и пилота ст.сержанта ЧЕРНОГО, штурман мл.лейтенант КОСТЮКОВСКИЙ, стрелок-радист сержант СЕРГЕЕВ при обстоятельствах: идя плотным строем, ведущий звена мл.лейтенант ФИЛИМОШИН произвел резкий противозенитный маневр отвернув во внешнюю сторону и снизу подошел под самолет пилота ст.сержанта ЧЕРНОГО и винтами ударил по Ф-3 ведомого самолета. Оба самолета упали в районе цели. Пилот ст.сержант ЧЕРНЫЙ не успел проделать маневр, который был проделан командиром звена.

2. Летчик мл.лейтенант ФИЛИМОШИН и его штурман ст.лейтенант ТРЕТЬЯКОВ погибли.
Выпрыгнули с парашютами и спаслись пилот ст.сержант ЧЕРНЫЙ, его штурман мл.лейтенант КОСТЮКОВСКИЙ, стрелок-радист из экипажа командира звена ФИЛИМОШИНА – сержант ГЛАДКОВ, которые приземлились около передовых позиций. Стрелок-радист экипажа ЧЕРНОГО – сержант СЕРГЕЕВ также выпрыгнул с парашютом, но был расстрелян в воздухе противником. Сержант СЕРГЕЕВ похоронен в районе дер. Смердыня.

3. Ст.сержант ЧЕРНЫЙ, мл.лейтенант КОСТЮКОВСКИЙ, сержант ГЛАДКОВ после приземления были доставлены к командующему 54 Армии, после чего на самолетах У-2 прибыли на свой аэродром.

Командир 46 ПБАП майор:- (РЕЦАЛЬЧЕНКО).
начальник штаба 46 ПБАП- капитан:- (РАХМАТУЛЛИН)

Донесение командира 46 БАП.



Воздушный Стрелок-радист
2-й АЭ 46 ПБАП
Сержант ГЛАДКОВ
Борис Ефимович
19.2.43 г.

Командиру 46 ПБАП
Майору РЕЦАЛЬЧЕНКО

РАССЕКРЕЧЕНО

ОБЪЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

11.2.43 г. после получения задачи лейтенант ФИЛИМОШИН вел семерку в которой справа в паре шел мл.лейтенант ФИЛИМОШИН, ведомый с внешней стороны шел ст.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: ст. сержант ЧЕРНЫЙ немного шел с превышением над нами, потом произошло мгновенное сближение самолетов. Самолет Ст.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).

Объяснительная записка сержанта Гладкова.

и успел увидеть, как перед ним промелькнул фонарь от кабины летчика, сорванный сержантом Черным, а в лицо хлестнула струя встречного ветра. Команды покинуть машину он не услышал, но, почувствовав падение самолета, выпрыгнул с парашютом.

Члены экипажей других самолетов видели, как самолет Филимошина произвел резкий противозенитный маневр, отвернув на внешнюю сторону, так как они перелетали линию фронта, и по ним велся зенитный огонь. Летчик Черный не успел повторить маневр ведущего, и ударил винтами самолет Филимошина в районе кабины стрелка-радиста. Очевидцы подтвердили, что в обломках погибли летчик Филимошин и его штурман Третьяков. Остальные члены экипажей столкнувшихся самолетов выбросились с парашютами и опустились на землю в районе деревни Смердыня. Стрелок-радист из экипажа Черного, сержант Георгий Сергеев, во время спуска в воздухе огнем противника был расстрелян.

Такова беспощадная правда войны. И открывается она нам на страницах пожелтевших архивных документов и на рваных обломках дюраля, которые достают с четырехметровой глубины, из запаханной после войны авиационной воронки, оставшейся на месте гибели самолета, заплывшей густой синей глиной, недалеко от деревни Кородыня, стертой с лица земли жестоким смерчем войны. Эта правда открывается нам сейчас, в весенний апрельский день, 81 год спустя после трагических событий. А рядом неспешно несет свои воды река Тигода, на берегах стоят могучие ели, осины и ветвистые белые березы. Вокруг тишина, которая просто оглушает тебя, когда понимаешь какой ад из разрывов и выстрелов стоял здесь десятилетия назад. А сколько крови солдатской пролилось в эти безмятежные торфяные воды старой реки. Все помнит земля, на годы сохранившая тайну страшных событий.

Когда поисковики поднимали обломки, установили, что пикировщик падал как раз на немецкие позиции. Один из его моторов пробил бревенчатый накат немецкого блиндажа и ушел на четырехметровую глубину, второй мотор разбился рядом, врезавшись в глинистую почву метра на три. Среди разломанных бревен блиндажа поисковики нашли хорошо сохранившуюся немецкую каску. Но блиндаж в это время, скорее всего, был пуст, так как останков не было обнаружено.

Опустившиеся на парашютах Василий Черный и Григорий Костюковский вернулись в свой полк на следующий день. Воздушный стрелок-радист Георгий Сергеев, погибший при спуске на парашюте, был похоронен в одной из воронок от снаряда где-то в районе бывшей деревни Смердыня.

Уже к концу февраля 1943 года авиационные полки 1-го бомбардировочного авиакорпуса были выведены из-под Ленинграда. Сначала для усиления 6-й воздушной армии Северо-Западного фронта, затем корпус вошел в состав 2-й воздушной армии Воронежского фронта. Потом были тяжелые бои в составе Степного, 2-го и 1-го Украинских фронтов.

Василий Черный и Григорий Костюковский прошли все тяготы войны с честью и вернулись живыми. Но расскажем о них подробней.

● Летчик старший сержант ЧЁРНЫЙ Василий Иванович. Родился 16 октября 1919 года в селе Белижинцы Заславского (Изяславского) уезда Волынской губернии (в годы войны – Каменец-Подольская область УССР, сейчас Хмельницкая область). В 1937 году окончил 10 классов школы, а в 1939 году – автошколу в городе Канске (Красноярский край) и стал работать автомехаником. 12 июня 1940 года через Канский военкомат



добровольно поступил курсантом в Омскую военную авиационную школу пилотов, где обучался по ускоренной программе (14 месяцев) до августа 1941 года. 13 августа направлен для прохождения дальнейшей службы на должность военного пилота в состав 165-го резервного авиаполка Забайкальского военного округа. С 22 октября 1941 года летчик-инструктор 23-го запасного авиаполка (Забайкальский ВО).

С июня 1942 года старший сержант Черный летчик 46-го бомбардировочного авиаполка. 30 октября 1942 года в составе полка прибыл на Калининский фронт. В одном из боевых вылетов 9 марта 1943 года получил тяжелое ранение. С конца марта 1943 года назначен на должность старшего летчика 82-го гвардейского бомбардировочного авиаполка (бывший 321-й БАП).

Приказом по войскам Воронежского фронта от 8 мая 1943 года ему присвоено первоочередное офицерское звание гвардии младшего лейтенанта. А ровно через год приказом командующего 5-й ВА от 8 мая 1944 года присвоено воинское звание гвардии лейтенанта. 28 августа 1944 года Черный В.И. назначен на должность командира звена. Приказом по войскам 2-й ВА от 22 октября 1944 года присвоено воинское звание гвардии старшего лейтенанта.

После окончания войны, с 9 мая 1945-го по сентябрь 1947-го, Василий Иванович проходил службу в группе советских войск в Австрии. 27 сентября 1946 года назначен на должность заместителя командира авиаэскадрильи 82-го гвардейского бомбардировочного авиаполка 2-й ВА ЦГВ. С 22 ноября 1947 года – на должности командира звена самолетов По-2 Липецких высших офицерских летно-тактических курсов (ВОЛТК) усовершенствования командиров частей ВВС ВС СССР. 13 августа 1948 года присвоено воинское звание капитана. С 14 марта 1953 года – слушатель курсов подготовки командиров авиаэскадрилий бомбардировочной авиации ВОЛТК ВВС. 19 октября 1953 года окончил курсы и направлен в распоряжение ВВС Дальневосточного военного округа, а на следующий день ему присвоено воинское звание майора. С 25 декабря 1953 года – заместитель командира авиаэскадрильи 343-го транспортно-десантного авиаполка (ТДАП) 1-й ТАД АДД. 16 февраля 1954 года – командир авиаэскадрильи. 23 октября 1954 года в соответствии с приказом главнокомандующего ВВС присвоено звание классной квалификации – военный летчик 2-го класса. С 23 сентября 1955-го – заместитель командира 343-го ТДАП по летной подготовке. 20 сентября 1956-го присвоено звание подполковника. С 27 февраля 1957-го на должности старшего инструктора-летчика по летной подготовке 21-й гвардейской военно-транспортной авиадивизии 54-й ВА.

10 мая 1957 года Василий Иванович был уволен в отставку с правом ношения военной формы и уехал вместе с семьей в Киевскую область Украинской ССР. Умер 28 декабря 1989 года, похоронен на Байковом кладбище в городе Киеве.

В 2009 году его младший сын, Евгений Васильевич Чорный, разрешил разместить на сайте «Авиаторы Второй мировой» (allaces.ru) книгу-хронику с воспоминаниями своего отца «Соколиный полет «пешки».

Воспоминания очень обширны и эмоциональны, захватывающе описаны ощущения летчика в полете, в боевом вылете. Читая их, будто сам присутствуешь в кабине самолета, при вынужденной посадке, при прыжке с парашютом. Обращаешь внимание на яркое описание событий, однополчан и других участников повествования.

Воспоминания ветеранов – это ценный исторический источник, позволяющий увидеть войну глазами ее участников. В них можно, конечно, обнаружить некоторые неточности, например, по датам или названиям населенных пунктов, но ими передаются именно личностные переживания, ощущения прожитого и пережитого, здесь ощущается дух эпохи, дух событий, непосредственными участниками которых они были. Иногда в книгах ветеранов можно найти описания непосредственных событий, которых не найти в архивных документах.





Фрагменты мотора самолета.



Чёрный Василий Иванович (посередине) со своими боевыми друзьями. Май 1945 года.



Кольцова Лидия Васильевна. Польша, февраль 1944 года.

Вот как в книге описана история знакомства Василия Черного с его будущей супругой Лидией Васильевной Кольцовой, которая проходила службу в составе 452-го отдельного батальона аэродромного обслуживания. Евгений Чорный добавил в книгу и воспоминания матери.

«Про Васю многие летчики, которые сами летали на задания, говорили, как о том, который в «рубашке родился». Со стольких он заданий живой возвращался, когда все думали, что погибнет.

Несколько раз было так, что задание какое-то… Посылают один экипаж – он погибает. Посылают другой – тоже. Несколько экипажей туда посылают, чтобы выполнить приказ – ребята погибают. А задание не выполнено, а задание-то нужно выполнить.

Черного посылают – если уже и он не выполнит, значит, никто уже не сможет. Поэтому про него так и говорили сами летчики, что он в «рубашке» родился. Так по народному поверью считается, если ребенок рождается в «рубашке», когда пленка такая не разрывается при родах, – значит, счастливый, удачливый.

Причем было так, даже когда не могли выполнить приказ летчики из другого полка. Нашей же дивизии.

Я с ним тогда еще сама не была знакома, но от других слышала о нем такое. А кто из них Черный – даже и не знала.

Несколько раз было так, что его самолет один возвращался из всех самолетов, что летали на задание. В один из таких случаев, когда он один вернулся из всех, кто улетел, меня как раз к нему на аэродром послали.

Самолет был весь в дырках, как решето…

Ко мне тогда начальник столовой подошел, говорит: «Лида, давай, собери обед в котелки и отнеси на аэродром, надо одного летчика накормить».

А я: «Чего это еще, что сам прийти не может, что ли». Потому что ребята из летного состава всегда в столовую сами приходили, и командиры полка, и кто в штабе. Если кого-то нет – то из других экипажей с собой заберут, чтобы передать, потом посуду принесут.

А мне начстоловой говорит: мол, давай, делай и не спорь. Надо. Тут такое дело – несчастье в полку. Погибли все, кто на задание летал, а один только экипаж вернулся. Штурман с радистом пришли, пообедали, а летчик там, возле самолета, сидит уже несколько часов… На обед не пришел. Командир полка приказал Черному обед туда отнести. Ищи самолет, на хвосте которого шестерка нарисована – там его найдешь.

А я и не знала тогда, кто это. Фамилию слышала в каких-то разговорах. Как и о других летчиках – а в лицо их и не знала. Кто из них кто. Девчонки-официантки, которые на столы накрывали, убирали, – они еще знали, а мы их и не видели почти.

Собралась я и с этими котелками, первое в термосе, не самый большой, но тоже здоровый такой, чтоб горячим донести, для компота тоже – пошла на аэродромную стоянку.

Прихожу, нашла, а он сидит возле самолета. Спиной прислонился к шасси, сидит и плачет…

Я к нему – давай, я тебе есть принесла… Молчит и плачет… Я налила супу, ему протягиваю, а он меня как пошлет: иди отсюда...

Я стала в стороне со своими бебехами, а он сидит… Коленки согнул, голову на руки положил... Постояла, постояла, еще раз спросила: будешь есть или нет?.. Молчит и не смотрит. Оставила все возле самолета и пошла назад в столовую.

А самолет весь в дырках был. И крылья, и фюзеляж – везде. И некоторые большие такие дырки...»

К сожалению, в этой книге-хронике нет описания трагедии, случившейся 11 февраля 1943 года. Видно не по душе было вспоминать об этом Василию Ивановичу. Он говорит, что не было его в это время в полку, а находился он в госпитале после аварии при вынужденной посадке самолета на лес. Но документы из архивов доказывают обратное. Тяжелое ранение он получил 9 марта 1943 года уже на Северо-Западном фронте. А на Калининском фронте экипаж Черного разбил самолет при вынужденной посадке на лес 26 декабря 1942 года. Именно в этом случае известий об экипаже не было несколько дней. Только спустя 10 суток экипаж вернулся в полк. А полученная ушибленная рана правой надбровной дуги и

ушиб правой голени зафиксированы старшим врачом полка в «Именном списке пораженных в боях и больных из числа летно-технического состава 46-го БАП» как полученные 11 февраля 1943 года. В этом же списке указаны и штурман Костюковский и стрелок Гладков. А вот описание прыжка с парашютом в воспоминаниях В.И. Черного, как мне кажется, имеет отношение как раз к нашему случаю.

«…и в тот раз, под Великими Луками, когда бомбили, «мессеры» нашу группу атаковали уже на отходе, меня подожгли. Как раз почти до своей территории дотянули, а они успели попасть. Загорелся самолет, по мотору попали, начал резко падать.

Даю команду: экипажу покинуть самолет. За линию фронта уже перетянули. В такой момент крутишься, чтобы сначала успели выпрыгнуть штурман и радист. Когда команду дал «прыгать» еще какое-то время самолет надо держать, иначе, если свалится в штопор – летчик первый выпрыгнет, – то уже остальные не смогут выпрыгнуть. Такое тоже случалось, летчик с испугу сам выпрыгнул, а экипаж так в землю вместе с самолетом и уходит…

Пока крутился проверить, что экипаж выпрыгнул, высота уже теряется, поспешил и неподготовленный попытался оттолкнуться. Не сгруппировался как надо.

Выпрыгнуть можно было только из положения сидя. Голову прижимаешь к коленкам, руками хватаешься за ноги ниже коленок, как бы в комок сжимаешься со всей силы. А потом отпускаешь ноги и резко толкаешься ногами со всей силы. Выталкиваешься из кабины как бы чуть в сторону. Кому в какую удобней, обычно влево. Правая нога опорная. Руки при этом резко к груди прижимаешь. Если не прижмешь руки – потоком воздуха о край самолета может ударить, сразу перелом будет.

Так и выскакиваешь из кабины, как тот чертик из табакерки. И только из положения сидя в кресле. Иначе не выпрыгнешь.



Очистка мотора от глины.

В тот раз я как-то не сгруппировался как учили, поспешил, толкнулся ногами – а меня прижало спиной. Перегнуло через бронеспинку в районе поясницы и к самолету прижало. Ноги в кабине, а верхняя часть снаружи.

Все – уже ничего не сделать, не оторвешься от самолета. Из тех случаев, что у нас были в летном училище – так и прилетали на аэродром. Ни один в воздухе назад не смог залезть.

Но это в мирное время, а на войне… Другие силы появлялись.

Вот и у меня тогда было такое – откуда только силы взялись. Самолет начал падать неуправляемый. В каждую секунду может сорваться в штопор, и тогда уже ничего сделать не сможешь.

Пытаюсь как-то залезть назад, а ничего не получается. Хоть бы еще как-то боком прижало, а то перегнуло пополам и спиной именно прижало. И на левый бок, и на правый стараюсь перевернуться – вроде так с боку на бок еще удается крутиться. Как бы попробовать то ли левой рукой, то ли правой за что-то ухватиться. Чтоб опору найти. А за что-то взяться, дотянуться до чего-нибудь, чтобы назад себя в кабину втянуть – не получается.

А самолет все круче – воздушная струя все сильнее давит на грудь. Ну, все...

Как я дотянулся пальцами левой руки до штурвала – не вспомнишь…

Мне еще повезло, что перегнуло меня так, что задница осталась как бы в кабине еще. В пояснице как раз перегнуло через спинку сиденья. Если бы прижало, что только ноги там остались, тогда ничего бы не смог сделать.

Может, самолет как-то подкинуло, закрылки качнулись – и штурвал чуть подался ближе, не знаю. Скорее всего. Может, как-то так тянулся, что удлинилась рука и пальцы. Вот вижу – рядом штурвал, еще вроде каких-то там несколько сантиметров – а не могу ни на миллиметр подвинуться ближе.

Помню, в какой-то момент пальцами левой руки захватил штурвал, и смог подтянуть его, и зажать в руке.

Как только я зажал в кулак ладонь со штурвалом, хоть и левой рукой, понял – теперь вылезу…

Откуда там эта сила взялась – не знаю… Втянул себя несколькими усилиями опять в кабину, в кресло летчика уселся. По-другому никак не выпрыгнешь оттуда – только из положения «сидя».

Ни на одной тренировке по отделению от самолета я так точно и тщательно по инструкции, кажется, и не делал.

После первых прыжков, когда уже почувствовал – понял, как это происходит, то руками ноги уже и не обхватываешь, чтобы сжаться максимально. Было, что и просто руки к груди прижмешь, чтоб не удариться и не поломать, согнулся, ногами толкнулся и вылетел. Это ж тренировались, когда самолет горизонтально летит. Да и на скорости, которая

меньше была, чем даже обычная скорость при полете. Не предельная, а, так называемая, крейсерская – около 400 км/час.

А тут все дрожит внутри, потому что, если еще чего-то не так будет – тогда уже точно все. Да и понимаю, скорость самолет набрал, практически падает – может уже предельная, что уже и не выпрыгнешь.

Как-то стараться выровнять полет – уже нет времени. Понять, на какой ты высоте – уже не способен. В такие мгновения весь рвешься быстрей выпрыгнуть потому, что и так уже столько времени прошло, как надо было прыгать. Пока залазил назад, штурвал тянул как раз на себя до упора – это тоже сказалось, самолет немного вышел из пикирования в более горизонтальное падение. Хотя тогда – не соображал этого.

Потом, уже позже обдумывая, так себе представлял, почему мне все-таки удалось выпрыгнуть.

Все строго как учили - ноги обхватил, сжался до предела и что было силы ногами оттолкнулся, руки к груди…

Пока все это происходило, сколько времени, на какой я высоте выпрыгнул – ничего не соображал. Казалось, что все это столько времени длилось, пока ужом вился прижатый к самолету воздушной струей, пока в кабину себя втягивал.

Тоже не за один раз это получилось. Чуть-чуть продвинулся, надо перевести дух, потом опят со всей силы на какие-то пять сантиметров втянулся в кабину. И так не знаю сколько раз, пока уже бронеспинку где-то не возле плечей почувствовал. Уже воздушная струя на грудь не так давит, голова одна торчит – тогда уже получился последний рывок.

От всего этого в голове только одна мысль соображается – уже вот сейчас будет земля.

Поэтому только отделился от самолета, сразу кольцо дернул – может такая высота, что и парашют не успеет раскрыться. А когда парашют раскрылся, огляделся…»

Воспоминания Василий Иванович надиктовывал сыну после войны, спустя годы многие даты и события в памяти уже путаются, сливаются. Частые перебазирования полка тоже сказываются. За годы войны В.И. Черный принимал участие в боях на Калининском, Волховском, Северо-Западном, Воронежском, Степном, 2-м и 1-м Украинских фронтах.

Но судя по описанию это первый прыжок с парашютом Черного в боевой обстановке. А по архивным документам, его самолет до 11 февраля 1943 года ни разу не сбивали.

Василий Иванович Черный был награжден орденами Красной Звезды (07.03.43 г.), Красного Знамени (21.06.44 г.), Отечественной войны I степени (21.03.45 г.), медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За взятие Берлина», «За взятие Праги», чехословацкой медалью «За храбрость перед врагом» (1946 г.).



Черный Василий Иванович – крайний слева.

Завершая рассказ о летчике Черном В.И., разрешите еще немного процитировать его воспоминания. *«Один раз вернулся не то чтобы совсем один из всех полетевших на задание, а один из всей своей эскадрильи. Тогда как раз командир полка погиб, майор Пчелкин. В 43-м под Харьковом, в районе Березовки бомбили.*

Тогда в полку и так потери были большие. Это ж как раз окончание боев на Курской дуге – операция по освобождению Харькова. В нашей эскадрилье только пять экипажей осталось. Как раз всей эскадрильей и полетели вместе с другими.

Всего группа в 12 самолетов. Командир полка – ведущий. А это чуть ли не весь полк и был.

До этого столько в полку потерь было, а в этот вылет – как-то так произошло, что почти всех сбили. А летчики все были уже опытные – к тому времени молодых летчиков ни одного не было в полку. Такие потери за это лето 43-го года были.

Перед началом и во время Курской дуги бои были такие, что потери были среди и опытных летчиков. А молодое пополнение, которым пытались все время доукомплектовать...

Приходит пополнение: летный состав, самолеты – вроде количество самолетов в эскадрилье как положено. На первом же задании – все пополнение погибло, сгорели. Хорошо, если один-два останется.

Так в следующий вылет их собьют. Два-три вылета и никого из пополнения не оставалось.

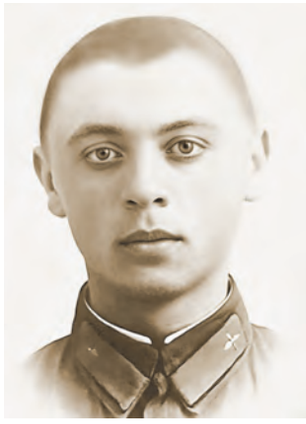
А в этот период обстановка на фронте такая была, что часто в день по три боевых вылета делали. По два вылета утром и после обеда – это почти обязательно. Что летом, что зимой. Если погода только совсем не позволяла.

В эти месяцы 43-го года полк в полном составе так и не был почти никогда. Пополнение и новые самолеты не все сразу в один день прилетают. Пока

следующие, 3-5 экипажей, через день-другой прилетят, первых уже нет – погибли. Опять полк не полностью укомплектован.

Не успевали ни фамилий запомнить, ни даже лиц. У молодых летчиков опыта нет, они толком и летать в строю не научились. А тут в пекло сразу. Где нужно успевать следить за всем, что вокруг творится, и сверху, и снизу. Голова все время крутиться должна не просто на 360 градусов, как у той совы. Сразу в двух осях и на 360 градусов во все стороны должна крутиться…»

- Штурман младший лейтенант КОСТЮКОВСКИЙ Григорий Зельманович.



Родился 13 декабря 1921 года в губернском городе Полтаве. Семья жила по адресу: улица Шевченко, дом 27. 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-го 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 авиационной дивизии Московского ВО. С началом Великой Отечественной войны Григорий вместе с полком принял участие в боях под Москвой в составе ВВС Западного фронта. А его семья (отец Костюковский Зельман Иосифович) была эвакуирована в город Караганду Казахской ССР.



Мотор самолета.

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

В ноябре 1944-го 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 ему присвоено очередное воинское звание гвардии лейтенанта.

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

В боевом вылете 12 февраля 1945 года на «свободную охоту» в район Бреслау 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 и выполнявший роль воздушного стрелка-радиста начальник связи авиаэскадрильи гвардии младший лейтенант Акинишев Иван Степанович).



Акинишев И.С.

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 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 и был направлен в лагерь военнопленных №13Б в г.Вейден. Освобожден нашими частями 23 апреля 1945 года, а уже на следующий день (24 апреля) прибыл в свою часть. Но 27 июля в городе Вене задержан НКВД и направлен для прохождения спецпроверки в 12-ю запасную



Сапега В.П.



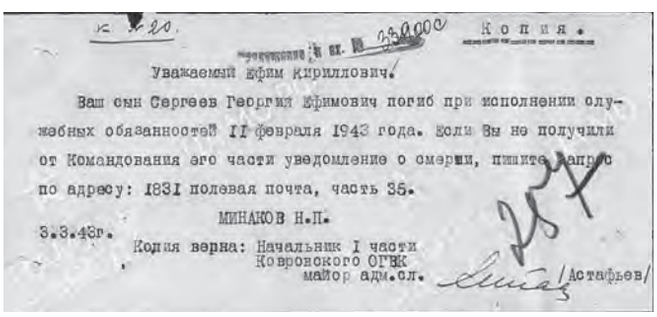
Минаков Н.П.

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.

• Воздушный стрелок-радист сержант СЕРГЕЕВ Георгий Ефимович. Родился в 1919 году в селе Андреевка Ковровского уезда Владимирской губернии (в 40-е годы – Ковровский район Ивановской области). 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 авиаполка 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. 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. В дальнейшем был переведен в состав 46-го бомбардировочного авиаполка.



Копия.

Уважаемый Ефим Кириллович!

Ваш сын Сергеев Георгий Ефимович погиб при исполнении служебных обязанностей 11 февраля 1943 года. Если Вы не получили от Командования его части уведомление о смерти, пишите запрос по адресу: 1831 полевая почта, часть 35.

МИНАКОВ Н.П.

3.3.43г.

Копия верна: Начальник I части
Ковровского ОГВК
майор адм.сл. /Астафьев/

Донесение Ковровского ОГВК о судьбе Сергеева Г.Е.

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

Единственное, что дает надежду найти дополнительные сведения о точном месте захоронения Георгия Ефимовича, это письмо отцу погибшего от инструктора политотдела 14-й воздушной армии капитана Николая Павловича Минакова, присланное в марте 1943 года. Он писал: *«Уважаемый Ефим Кириллович. Ваш сын Сергеев Георгий Ефимович погиб при исполнении служебных обязанностей 11 февраля 1943 года. Если Вы не получили от Командования его части уведомление о смерти, пишите запрос по адресу: 1831 полевая почта, часть 35. Минаков Н.П. 3 марта 1943 года».*

ППС №1831 относилась к Управлению 14-й воздушной армии. И если в документах полка и дивизии Г.Е. Сергеев учтен пропавшим без вести, то в архивных документах политотдела 14-й ВА нам удастся, возможно, найти какие-нибудь дополнительные сведения.

Работаем дальше…



Поисковики используют глубинный миноискатель.

Самолет Пе-2 в районе реки Кородынька, Тосненский район Ленинградской области

Место гибели этой «пешки» было найдено весной 2024 года в ходе проведения Межрегиональной поисковой экспедиции «Любань», которая уже 35 лет проводится на территории Тосненского района Ленинградской области.

Работа поисковиков в этом районе направлена на поиск погибших и пропавших без вести воинов 54-й армии, которые с марта по август 1942 года вели наступление в ходе Любанской операции Волховского фронта. Бойцы двигались для соединения с войсками 2-й Ударной армии, которая, наступая от реки Волхов, прорвала оборону противника между населенными пунктами Мясной Бор и Спасская Полисть (Новгородская область) и стала продвигаться в направлении Любани. К несчастью, именно там немцы перерезали место прорыва 2-й Ударной, и в результате большая часть дивизий и бригад оказались в окружении. Мы же в рамках экспедиции работаем в местах, где части 54-й армии в декабре 1941 года в ожесточенных боях перешли в наступление в районе станции Погостье и деревни Посадников Остров и двинулись навстречу 2-й Ударной. Целью всей операции была попытка захватить город Любань, который находился на основной транспортной артерии Москва – Ленинград. Любань – это и стратегически важная железнодорожная станция. Соединение двух армий в районе Любани позволило бы полностью окружить всю Киришско-Чудовскую группировку противника (часть сил 18-й армии Вермахта), и тем самым приблизить день прорыва блокады Ленинграда. Но этим планам не суждено было сбыться. Войска 54-й армии завязли в тяжелых боях: сложная пересеченная местность с непроходимыми лесами и болотами, отсутствие дорог помешали продвижению. К тому же немецкие инженерные части за несколько месяцев смогли подготовить хорошо оборудованные оборонительные рубежи. А 2-й Ударная, не получив поддержки, оказалась окружена и почти полностью погибла в новгородских лесах и болотах…

Итак, 2024-й. Экспедиционный лагерь, где разбили биваки поисковики из Татарстана, находился в районе урочища Зенино. На выбор места повлияло то обстоятельство, что в ходе весенней экспедиции 2023 года нам удалось найти несколько санитарных ям, куда после боя стаскивали тела погибших. И сейчас из десяти санитарных захоронений в течение двух недель казанским поисковикам удалось извлечь останки 79 воинов Красной Армии. У одного из погибших был обнаружен смертный медальон «блокадного» типа (круглая карболитовая капсула), в котором сохранился бланк установленного образца. Но, к сожалению, даже используя современные технологии: специальные сканеры и различные компьютерные программы, прочесть данные солдата пока не получается. Также у одного бойца был найден поясной ремень, на котором тот нацарапал единственную букву «П» –первую букву имени или фамилии. Еще у одного солдата в кармане гимнастерки рядом с красной звездочкой с головного убора лежал серебряный нательный крестик. У другого в нагрудном кармане нашли медный образок с иконой Святого Николая Чудотворца. Представляем, как эту иконку кладет в карман солдату его матушка или любящая жена, провожая своего любимого и родного на войну и надеясь, что этот образ спасет его в вихрях военного лихолетья. Но не вернулся солдат домой, так и остался лежать в сырой земле на берегу небольшой речки Кородынька, в глухих лесах так называемого Погостьевского выступа.

К сожалению, сказать к какому подразделению относились погибшие солдаты, мы пока не можем.



Поисковики Татарстана в экспедиции Любань. 2024 год.






Находки в санитарном захоронении.

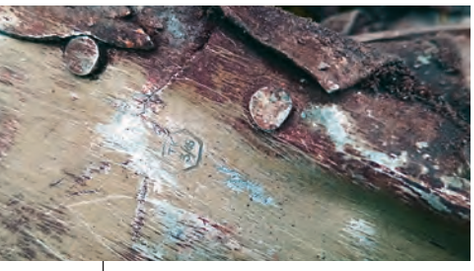
Но, внимательно изучая обнаруженные у погибших вещи и анализируя архивные документы периода боевых действий весны-лета 1942-го, мы осторожно можем предположить, что здесь воевала 80-я стрелковая дивизия.

Например, все найденные у погибших воинов ложки были не армейские уставные, а простые домашние – железные и мельхиоровые. А найденный смертный медальон был «блокадного» образца, такие изготавливались в Ленинграде на артели «Культпром» и фабрике «Пластмасса» по заказу вещевого отдела Интендантского управления Ленинградского фронта. То есть погибшие воины могли относиться лишь к 80-й стрелковой дивизии, которая в июле 1941-го формировалась в Ленинграде как 1-я дивизия народного ополчения и приняла первый бой 10 августа 1941 года. В сентябре дивизия получила общевойсковой номер – 80 СД. Участвовала в сражениях под Ленинградом на Волосовском направлении, затем в составе войск Копорской оперативной группы и войск 8-й армии Ленинградского фронта. В октябре 1941 года через Финский залив дивизия была переброшена с Ораниенбаумского плацдарма в Ленинград, в резерв фронта, где пополнилась личным составом, в основном бойцами, выписывавшимися после ранений из госпиталей Ленинграда. 28 ноября 1941 года по приказу штаба Ленинградского фронта дивизия по льду форсировала Ладожское озеро. С декабря 1941 года 80-я СД вошла в подчинение 54-й армии. Так в справке о боевом пути дивизии говорится (с 24 декабря 1941 г. по 24 января 1942 г.): «*…После чего двумя полками перешла ж/д, по которой шел передний край обороны противника* (имеется виду ж.д. Мга – Кириши. – Авт.) *восточнее Погостье и действовала в тылу противника, где овладела Кондуя и Зенино, но закрепиться в них, ввиду полного отсутствия артиллерии и средств для закрепления не могла. (…) Вследствие своей малочисленности, отсутствия артиллерии, минометов, СТП и РП дивизия этой задачи выполнить не смогла и по приказу Штарма 54 вышла в резерв Армии, на пополнение. С 28 февраля по 1 апреля 1942 года… в результате упорных месячных боев дивизия последовательно отвоевывала у противника один за другим его рубежи и 29 марта 1942 года овладела Кондуя, и затем снова Зенино».*

Кроме подъема останков в санитарном захоронении, мы проводили разведывательные работы. Ежедневно небольшие группы подготовленных ребят уходили в свободный поиск. Эти группы, наматывая за день десятки километров, проверяли близлежащую местность металлоискателями и глубинными щупами, надеясь обнаружить неучтенные санитарные захоронения или верховых бойцов. В ходе таких поисков найдены утерянные солдатами различные вещи: каски, саперные лопатки, элементы вооружения и амуниции. Попались и подписанные личные вещи: три крышки от солдатских алюминиевых котелков и одна



Работа на санитарном захоронении.



Штамп ОТК.



Лючок-«стелька».



Лючок-«стелька».

ложка, но, к сожалению, солдаты выбили или выцарапали на них только свои инициалы: ложка «Л.И.Н.», крышки котелков: «Ч», «Г.Д.Г.» и «Д.А.К.».

Но в один из дней группа разведки во главе с Александром Коноплевым метрах в пятистах от наших раскопов наткнулась на небольшой участок, где под сплошным слоем листвы и мха находились мелкие фрагменты советского самолета Пе-2.

Тип крылатой машины стал ясен, как только поисковики нашли характерный только для этого самолета технологический лючок-«стельку». Когда же удалось его выпрямить, а лючок был чуть завернут от сильного удара при падении или взрыва, мы смогли различить на нем выбитые цифры – 28-146. К сожалению, это были технологические цифры, которые ничего не говорят о заводском номере самолета.



Евгений Калинин.

Дальше из-под дерна стали выкапывать различные обломки и агрегаты, относящиеся к бомбардировщику Пе-2. Работы здесь мы вели в течение двух последних дней экспедиции. К сожалению, найти номерных деталей машины не получилось, хотя мы и очистили от окиси и ржавчины все найденные обломки.

Тем не менее, нам удалось выбрать небольшие, но хорошо сохранившиеся фрагменты «пешки», которые могут быть использованы в проекте «Крылья Татарстана». Этот Пе-2 стал 75 по счету самолетом, задействованным в нашем проекте. И мы не сомневаемся, что рано или поздно нам удастся установить судьбу данного самолета. Кроме того, в архивных документах наземных стрелковых подразделений, которые дислоцировались в этих местах, мы сможем найти записи с датами и обстоятельствами гибели самолетов в расположении наших войск.

Вернувшись из экспедиции, мы приступили к анализу собранных данных на месте падения самолета. На гильзах пулеметов крупнокалиберного БС 12.7-мм и ШКАС 7.62-мм был выбит год выпуска – 1941-й. На обрывках авиационного дюраля были видны штампы ОТК, которые ставились ответственными работникам авиазаводов. Надо отметить, что штампы ОТК на заводах советской авиапромышленности имели различия. По этим штампам мы поняли, что бомбардировщик был выпущен на 39-м московском авиационном заводе, который начал строить самолеты Пе-2 в декабре 1940 года, а в октябре 1941 года при приближении немцев к Москве был эвакуирован в Иркутск.

За годы работы на местах падений самолетов российские поисковики собрали обширный материал, позволяющий идентифицировать такие штампы. Например, еще в 2023 году наш коллега и друг из Краснодара Евгений Порфирьев, заместитель руководителя Кубанской краевой общественной поисковой организации «Кубанский Плацдарм», издал специализированный справочник: «Методическое пособие. Технологические клейма заводов производителей самолетов в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов». В нем автор собрал данные о типах технологических клейм ОТК и их распознавание.



Технологический номер.



Обломки самолета.

Оставался вопрос – когда был выпущен бомбардировщик? До или после эвакуации 39-й завода в Иркутск? Штампы ОТК не дадут нам такой информации. Тем более в Иркутске самолеты Пе-2 уже выпускал авиационный завод № 125.

За информацией по выпуску самолетов Пе-2 заводом № 125 мы обратимся к работе Андрея Морковкина «Пешка третья»: *«На заводе № 125 первые три самолета Пе-2 были выпущены в июле 1941г., еще четыре в августе и 15 самолетов в сентябре. Выпуск в октябре, ноябре и декабре составил 35, 31 и 56 самолетов соответственно. Всего до конца 1941г. и до слияния с заводом № 39 в декабре – январе 1942г. было выпущено 144 машины…».*

Первые эшелоны с оборудованием 39-го завода прибыли в Иркутск только в ноябре 1941 года. В книге Г.И. Хвощевского «Страницы истории авиационного завода №39 им. Менжинского: от Москвы до Иркутска», говорится: *«В начале Великой Отечественной войны советская армия потеряла более половины своего воздушного флота. На Иркутский авиазавод, находящийся в глубоком тылу, легла большая ответственность по восстановлению авиапарка ВВС. Война застала завод за изготовлением головной серии пикирующих бомбардировщиков Пе-2. В первой декаде июня была завершена окончательная сборка двух машин, которые затем передали на летные испытания.*

После эвакуации в Иркутск еще около месяца иркутский и московский заводы работали самостоятельно под своими номерами, каждый со своими службами и программами выпуска Пе-2. Однако уже в начале декабря 1941 года стало ясно, что развернуть параллельное производство бомбардировщиков завода № 39 в срок не удается. Поэтому Наркомат авиационной промышленности принимает решение об официальном объединении заводов под № 39. Это позволило значительно увеличить производственные мощности…».

По решению Государственного комитета обороны (ГКО) производство самолетов Пе-2 и Пе-3 на заводе № 39 в Иркутске было свернуто в августе 1942 года, но окончательная сборка остающихся заделов Пе-2 и Пе-3 шла до 1943 года. Затем предприятие полностью перешло на выпуск дальнего бомбардировщика Ил-4.

В будущем мы планируем провести на месте падения дополнительные полевые работы в надежде найти заветные номера самолета или его моторов. И о результатах наших раскопок и исследований мы обязательно расскажем уже в следующих книгах «Крылья Татарстана. Восстановить легенду».

А итоговым результатом весенней Любанской экспедиции-2024 стала торжественно-траурная церемония захоронения останков 195 воинов 54-й армии Волховского фронта, которая состоялась 10 мая на мемориале в деревне Чудской Бор Тосненского района Ленинградской области. Удалось установить имена лишь четырех погибших воинов из 14 найденных медальонов.



Торжественно-траурная церемония захоронения в Чудском Бору.

Самолет Пе-3 в районе озера Вайявр, Кольский район Мурманской области

С 17 по 29 августа 2024 года представители поисковых отрядов «Разведка» (г.Казань) и «ТатнефтьПоиск» (г.Альметьевск) РОМО «Объединение «Отечество» РТ: Александр Коноплев, Олег Арбузов, Владимир Котенков, Сергей Яшин, провели поисковую экспедицию в рамках реализации проектов «Крылья Татарстана» и «Восстанавливаем легенду – самолет Пе-2». В работах также принимали участие представители мурманского дайвинг-клуба Игорь и Андрей Пустоваловы и ВООО «Вологодский поисковый отряд» Юлия Щёкотова. Целью экспедиции стало дополнительное обследование места падения советского самолета Пе-3 из состава 95-го авиационного полка ВВС Северного Флота, сбитого 26 апреля 1942 года.

В разные годы на месте гибели этой машины работали отряды «Поиск» и «Подводник» (г.Мурманск), «Икар» (г. Заозерск, Мурманской области).

16 сентября 1989 года останки экипажа самолета были захоронены в братской могиле в поселке Кола Мурманской области рядом с памятником жителям поселка (статус города получил в 1965 году). Долгие годы имена летчиков оставались неизвестными. В те годы доступ к архивным документам у поисковиков был ограничен, поэтому установить имена погибших удалось не сразу.

Первой ниточкой к установлению судеб экипажа стала книга воспоминаний Героя Советского Союза Макара Андреевича Бабикова «Отряд особого назначения». В ней военный разведчик Северного флота упоминал, что еще в военные годы оказался у этого самолета.



Бабиков М.А.

«Невдалеке от озера Вайявр наткнулись на останки разбитого самолета Пе-3. На фюзеляже сохранился бортовой номер 4. Нашли тела погибших летчиков: один имел знаки различия старшего лейтенанта, у второго лейтенанта никаких документов, кроме таблицы бомбометания и обожженной карты, не отыскали. Одежда на летчиках сильно обгорела. На оборотной стороне таблицы бомбометания отчётливо выведено: Пеньковский…»

Но история поиска места падения этого самолета началась еще до выхода книги М.А. Бабикова в свет. Исследователь военной истории на севере Андрей Леонидович Копытков писал: *«При подготовке своей книги «Отряд особого назначения» Макар Андреевич Бабиков работал со списками потерь в военкомате и там же поведал историю про то, как они в войну на берегу Вайявра наткнулись на наш разбитый самолет с погибшими летчиками. И предложил это проверить. Военкомат Герою Советского Союза отказать не мог. На какой-то встрече в Мурманске с молодежью, в предпраздновании 9 мая, военкомат (областной военком подполковник Ветюгов В.А.) предложил группе «Поиск» клуба аквалангистов Мурманского морского торгового порта совершить экспедицию на Вайявр, поведав рассказ Бабикова.*

Старший группы «Поиск» (он же через год командир поискового отряда «Подводник») Валентин Владимирович Хапаев, собрав 6 человек из портовиков, в августе 1984 года отправились на Вайявр. Кроме информации про разбитый двухмоторный самолет на берегу Вайявра, Хапаев еще раньше услышал от рыбаков, что на юго-запад от Вайявра лежит в березняке американский истребитель.





Обломки самолета Пе-3. 1980-е годы.



Герой Советского Союза Макар Бабиков в годы войны.

В период с 10 по 12 августа поисковики торгового порта побывали на Вайявре и осмотрели места падений трех самолетов. Хапаев составил отчет и сдал его в областной военкомат. Был ли составлен военкоматом запрос в архив или нет, я не в курсе. Останки летчика, собранные в августе 1984 года у «пешки» около Вайявра, были захоронены по одной информации на месте падения и там соорудили из лопастей временный памятный знак, по другой информации – привезли в город для дальнейшего захоронения…

В 1986 году вышла книга Бабикова «Отряд особого назначения», и в книжном магазине ее купил Валентин Хапаев. Прочитав, что летчиков было в войну обнаружено у самолета два (а раньше этого почему-то Валентин не знал), Хапаев обращается в музей авиации в Сафоново, и осенью 1986 года организуется с авиаторами Северного флота полет на вертолете ВВС Северного флота к месту падения «пешки» на Вайявр. Когда туда летели, то уже знали, что самолет был Пе-3 и принадлежал 95-му АП ВВС СФ, а фамилии летчиков по спискам потерь сотрудниками музея были установлены – Стариков и Пеньковский. Найти второго летчика с «пешки» тогда не удалось.

Вот после этого полета Валентин Хапаев повторно собирает пешую экспедицию на Вайявр летом 1989 года совместно с поисковыми отрядами «Поиск» (руководитель Виктор Крикленко) из города Кола и «Память» (руководитель Павел Коновалов) из поселка Мурмаши. Совместными усилиями поисковики нашли останки второго летчика и обследовали еще три места падений истребителей «киттихаук» в районе Вайявра. На месте падения одного из «киттихауков» тоже были найдены останки летчика. Осенью 1989 года останки летчиков с «пешки» и «киттихаука» были с почестями преданы земле в Коле у памятника за мостом через Кольский залив…»

Я думаю, рассказывая о работе мурманских поисковиков в 80-е годы, нужно включить в нашу книгу уникальный документ – «Отчет группы «Поиск» клуба аквалангистов Мурманского морского торгового порта «Подводник», составленный Валентином Владимировичем Хапаевым по итогам первой экспедиции к самолету (оригинал отчета сохранен и представлен для издания Андреем Копытковым).

«Выезд группы «Поиск» организован областным военкомом – подполковником Ветюговым В.А. и посвящался 40-летию освобождения Советского Заполярья от фашистов. Состав группы 6 человек.

Группа «Поиск» выехала 10 августа 1984 года в 13.00 на Никольском поезде до 101 км. От 101 км., за 6 часов пути группа дошла до озера Вай к 23.00.

С утра 11 августа группа начала обследование района, где по сведениям находились сбитые во время войны самолеты.





Памятный знак на месте падения самолета.

Недалеко от озера, в метрах 100, были обнаружены остатки самолета «Петляков». На двигателях номера установить не удалось. Бирки сильно поржавели. При обследовании «Петлякова» обнаружено:

1. На хвостовом стабилизаторе красной нанесен номер «4»;

2. На наголовнике бронеспинки № 1551;

3. При раскопке в районе нахождения кабины, рядом с сиденьем были обнаружены останки летчика, несгоревшая половина шлема, пряжки парашюта, брючный ремень с пряжкой, подгоревшая рукоятка ракетницы, а также петлица с эмблемой ВВС и двумя кубиками.

Останки летчика были взяты с собой для захоронения. Фотоснимки останков самолета прилагаются.

На месте падения «Петлякова» был сооружен памятник из останков самолета, лопастей и звезды, вырубленной из останков фюзеляжа самолета.

12 августа в 6.00 группа «Поиск» выступила в обратный путь. В 18.00 вернулась в г. Мурманск».

Кроме этого, в 2013 году, вслед за воспоминаниями ветерана, появилась книга одного из старейших поисковиков Мурманской области Льва Васильевича Журина, написанная им по своим дневниковым записям, в которой также говорилось об обнаружении этого самолета.



Журин Л.В.

«За поисковый сезон 1984 года группа «Поиск» Мурманского торгового порта совершила 14 экспедиций. (…) Особенно памятным стал двухдневный поход в район озера Вайявр. Путь был длинный и тяжелый. Поэтому к озеру отправились четыре самых сильных и выносливых парня. Они сначала ехали поездом Мурманск – Никель до железнодорожной станции на 101-м километре. Далее шли пешком на юг через болото и порожистые ручьи. По прямой от станции «101 км» до озера Вайявр всего 12 километров. Но на пути поисковиков были более малые озера и горы высотой до 300 метров, которые пришлось обходить. А в рюкзаках – акваланги, гидрокостюмы, палатка, снаряжение и продукты.



Журин Л.В. после войны.

Через пять часов тяжелого пути, наконец, и озеро Вайявр. Его длина 5 километров, ширина до километра. Все трудности экспедиции окупились успехом. В северной части озера поисковики обнаружили советский двухмоторный самолет Пе-3 с останками летчиков. (…)

Поисковики собрали останки погибших на Пе-3 летчиков и временно захоронили недалеко от озера. На могиле установили скромный памятный знак из лопастей разбитого двигателя самолета. Постояли, погрустили, соблюли минуту молчания и, не отдохнув, поспешили обратно, чтобы не опоздать на поезд.

Безымянность погибших летчиков долго не давала поисковикам покоя. Только через несколько лет в Центральном архиве Министерства обороны удалось узнать обстоятельства гибели самолета Пе-3 с бортовым номером «4». 26 апреля 1942 года во время налета на немецкий аэродром в Луостари Пе-3 был сбит истребителями противника. Экипаж: старший лейтенант Пеньковский Л.И. и лейтенант Туликов Г.З. – погиб. Они 42 года считались без вести пропавшими и, судя по всему их, родные и близкие так и не узнали, где они…»

В 90-е годы на братской могиле летчиков в Коле появилась табличка с именами погибших летчиков. Казалось бы, по отношению к памяти воинов все сделано правильно. Но на памятнике написали имена: Стариков и Пеньковский. Как могли так ошибиться и вместо фамилии Туликова написать Старикова, сейчас не скажут ни мурманские поисковики, ни работники администрации и военкомата Колы. Этот вопрос возник снова при реконструкции мемориала в августе 2015 года. В 2018 году мемориал был благоустроен, а данные погибших исправлены.

Нам кажется, ошибка могла возникнуть из-за того, что в некоторых донесениях 95-го авиаполка и ВВС Северного флота потери, понесенные полком 26 апреля 1942 года, записаны не поэкипажно, а общим списком…

Историк Александр Марданов в своей статье «Восемь пишем, два в уме» в журнале «Авиамастер» на основании архивных документов так описывал вылет 26 апреля 1942 года.

«Командование авиации Северного флота, в соответствии с заданием продолжать удары по аэродромам противника, запланировало на 26 апреля очередной налет на «Хебуктен». Однако в ВВС СФ оставался всего один исправный бомбардировщик Пе-2, поэтому к бомбардировке решили привлечь 95-й ИАП, летавший на дальних истребителях Пе-3.

В 16:03 для бомбового удара по «Хебуктену» из Ваенги вылетела восьмерка Пе-3. Их решили послать без истребительного прикрытия, полагаясь на достаточно высокую скорость и стрелковое вооружение этих машин. Это решение оказалось трагической ошибкой... Вскоре после взлета один Пе-3 вернулся из-за перегрева двигателя, а остальные продолжили полет. Примерно через час их встретили над целью две группы Ме-109 из 5-го и 6-го отрядов JG5, всего 16-18 машин. В это же время над немецким аэродромом,



Мемориал в городе Коле.

как раз формировалась группа бомбардировщиков Ju-87 для очередного налета на Мурманск, а «мессершмитты» взлетели для их прикрытия.

Встретив семерку Пе-3, пилоты «мессершмиттов» бросили «лаптежников», которым пока никто не угрожал, и устремились в атаку. «Петляковы» встретили врага в лоб, выпустив залп РСов, что вынудило немцев разойтись в стороны, но эта заминка длилась недолго. Дальнейшие атаки «мессеры» производили с хвоста. Наши летчики, маневрируя и уклоняясь от огня, рассыпали строй и пытались уйти поодиночке. Командиру звена старшему лейтенанту Пузанову пришлось вести бой сразу с тремя Ме-109. Он все же сумел уйти от преследования и скрыться в облаках, но большинству экипажей повезло меньше…

Сбитая машина капитана Самохвалова была обнаружена поисковой группой на следующий день в районе озера Мемекъявр, примерно в 95 километрах от «Хебуктена». Пе-3 заместителя командира эскадрильи капитана Шишкина упал в районе Зимней Мотовки. Из семи машин, участвовавших в налете, всего лишь две вернулись на свой аэродром. Один Пе-3 сбил Мюллер, остальных записали на счета Карганико, Пфренгера, Тетцнера и Дана. Кроме того, Мюллеру, Карганико и Пфренгеру по итогам того же боевого вылета засчитали еще три «сбитых» «Харрикейна». Откуда они взялись, непонятно, ведь «харрикейны» в бою не участвовали.

Налет Пе-3 на «Хебуктен» обернулся полным провалом. Потери ВВС СФ составили пять сбитых машин, погибли семь членов экипажей. Вскоре состоялось разбирательство причин случившегося и через два дня, 29 апреля последовал приказ Наркома ВМФ командованию Северного флота о запрете использования Пе-3 для ударов по вражеским аэродромам. В дальнейшем их применяли только для прикрытия морских конвоев…»

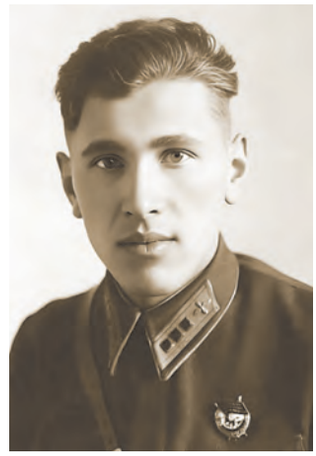
В настоящее время ознакомиться с архивными документами стало гораздо проще. Часть их размещена на сайтах Министерства обороны Российской Федерации, таких как ГИС «Память Народа» и ОБД «Мемориал». Кроме того, поисковики сейчас имеют возможность сами поработать в архивах с историческими документами. Приведенный ниже анализ потерь был сделан совместно с исследователем истории советской авиации на севере Андреем Леонидовичем Копытковым.

Итак, в соответствии с документами учета боевых потерь ВВС Северного флота (документы хранятся в Центральном военно-морском архиве в городе Гатчина Ленинградской области) стало известно, что 26 апреля 1942 года с боевого задания не вернулись, следующие экипажи.



Личный состав 95 авиаполка. Март, 1942 год.

– Летчик капитан Шишкин Борис Павлович, штурман звена старший лейтенант Садовниченко Юрий Прокофьевич. По дополнительным данным, их самолет упал в районе Зимняя Мотовка. Уже в другом архиве, ЦАМО РФ, удалось найти еще документы о судьбе экипажа.



Садовниченко Ю.П.

«Выписка из боевого донесения № 01 Управления штаба 73-го ОБ ВНОС – Командующему МДР ПВО от 25.09.42. (Обзор с 22.06.41 по 25.09.42): (…)

3. Оказание помощи личным составом постов ВНОС нашим летчикам, сбитым в воздушных боях:

– 26.04.42 в р-не НП (наблюдательный пункт. – Авт.) *7302 западнее 7 км упал самолет Пе-2. Убитые летчики: к-н Шишкин и ст. л-нт Садовниченко, доставлены на оленях на 42-й км дороги и сданы 27.04.42 представителю ВВС СВМФ ст.технику-лейтенанту Шаймухаметову.*

– 29.04.42 в р-не НП 7302 на месте падения самолета Пе-2 повторной разведкой был найден орден «Красного Знамени» № 24596, принадлежащий одному из членов экипажа этого самолета. Орден выслан в Управление МДР ПВО исх.№ 0359 от 2.05.42г. (ЦАМО, Ф.13632, оп.20281, д.12, л.л.464-467)».

Следует добавить, что место падения этого самолета было найдено в 90-е годы, а принадлежность и данные экипажа установлены группой Андрея Копыткова в 2026 году.

– Летчик капитан Самохвалов Петр Федорович, штурман капитан Макеев Владимир Андреевич. В документах этого экипажа записано: самолет подбит звеном Ме-109, при посадке в районе озера Мемекъявр разбит. Летчик капитан Самохвалов доставлен в госпиталь губа Грязная. А в документах ЦАМО находим допинформацию.

«Выписка из боевого донесения № 01 Управления штаба 73-го ОБ ВНОС – Командующему МДР ПВО от 25.09.42. (Обзор с 22.06.41 по 25.09.42): (…)

3. Оказание помощи личным составом постов ВНОС нашим летчикам, сбитым в воздушных боях:

– 26.04.42 в р-не НП 7331 по курсу 270° на расстоянии 5 км упал самолет Пе-3 и разбился. Разведкой обнаружен экипаж самолета: ст. л-нт Макеев – погиб, к-н Самохвалов, находится в тяжелом состоянии. Раненый доставлен на пост, где оказана мед. помощь. Сообщено в ВВС СВМФ ОД м-ру Машкову. Убитый летчик был похоронен на месте гибели;

– 26.04.42 в р-не НП 7331 на месте падения самолета Пе-3 повторной разведкой был найден орден «Красного Знамени» № 25984, принадлежащий ст. л-нту Макееву. Передан представителю ВВС СВМФ ст. л-нту Байкову (ЦАМО, Ф.13632, оп.20281, д.12, л.л.464-467)».

К сказанному об этом Пе-3 Андрей Копытков добавляет: *«НП 7331 находился у озера Мемек-явр. Недалеко от места падения «пешки» стояли геологи. Часть деталей от самолета они применили в своем хозяйстве. В 1994 году хвостовую часть самолета и моторы с этой «пешки» я видел на окраине аэродрома Килп-явр, вывезенных туда с места падения. Там же видел и надпись на фюзеляже Пе-3 «За Родину». Куда потом делись эти детали с Килпъявра не знаю».*

– Летчик командир звена капитан Стариков Александр Петрович, стрелок-бомбардир звена сержант Глушков Евгений Павлович. Никаких дополнительных сведений о месте падения этого самолета пока найти не удалось.

– Летчик лейтенант Пушкарев Николай Александрович, стрелок-бомбардир лейтенант Никульников Николай Михайлович. У этого экипажа дополнительно находим: стрелок-бомбардир Н.М. Никульников возвратился в часть. В одном из донесений, составленных, скорее всего, уже после возвращения Никульникова из-за линии фронта, было написано насчет судьбы Пушкарева *«…погиб, при выполнении боевого задания сбит ИА противника. Выбросился на парашюте, парашют не раскрылся…»*. Но дело обстояло иначе. Оказалось, что летчик самолета Н.А.Пушкарев попал в плен. В немецкой учетной карточке военнопленного отражено, что Пушкарев попал в плен 25 апреля 1942 года (так в документе) в районе Киркенес (город в северо-восточной части Норвегии, приблизительно в 8 км от российско-норвежской границы).

Следует добавить, что обломки этой воздушной машины были найдены на горе Намвара в конце 90-х годов. А поисковики Татарстана побывали там в 2024 году. Рассказ об этой «пешке» – в следующей главе.

– Летчик лейтенант Туликов Григорий Захарович, штурман старший лейтенант Пеньковский Леонид Иванович.

У всех этих экипажей в документах была запись: *«…при нанесении бомбоштурмового удара по аэродрому Хебуктен, были атакованы 25 Ме-109».*

Таким образом, становится однозначно ясным, что в 1989 году в братской могиле были захоронены останки летчика лейтенанта Григория Захаровича Туликова и штурмана старшего лейтенанта Леонида Ивановича Пеньковского.

В июле 2008 года на месте падения Пе-3 поисковики отряда «Икар» (Валерий Петрович и Владимир Валерьевич Чернышовы) на дюрале обнаружили заводской номер самолета – 24/02. Но этот номер внес путаницу с установлением судьбы экипажа. Так как самолет Пе-2 с заводским номером 2402 (полный номер 392402, выпущен Московским авиационным заводом № 39 23 сентября 1941 года) входил в состав 121-го авиаполка ВВС Северного флота и был поте-

рян в аварии, произошедшей на аэродроме Ягодник (г. Архангельск) 17 марта 1944 года. В это время самолет относился к 3-му учебному авиаполку ВВС СФ. Пилотировал его лейтенант Петр Григорьевич Сепов (впоследствии проходил службу командиром звена 1-й АЭ 95-го АП ВВС СФ). А списали данную машину только 29 мая 1944 года (инспекторское свидетельство штаба ВВС СФ № Б-344).

При изучении документов Центрального военно-морского архива были установлены все заводские номера самолетов, потерянных 26 апреля 1942 года из состава 95-го авиационного полка ВВС СФ. К сожалению, в этой ведомости отсутствовали номера моторов, установленных на эти самолеты в последнем полете. Все самолеты были списаны инспекторскими свидетельствами от 24 июня 1942 года. Номера же моторов удалось уточнить только по ведомости передачи данных самолетов из состава ВВС Красной Армии в состав ВВС ВМФ. Донесения составлены командованием 30-й авиабригады ВВС СФ 7 и 11 апреля 1942 года, а приказ о зачислении данных самолетов и моторов подписан только 27 июня 1942 года, причем, когда уже часть самолетов была потеряна при выполнении боевых заданий.

Напомним, что 95-й авиаполк в 1941 году начал боевые действия как бомбардировочный, а затем, получив тяжелые истребители Пе-3, переименован в истребительный (действовал на территории Белоруссии, участвовал в битве за Москву в составе ВВС Западного фронта), а в марте 1942-го был передан в состав ВВС военно-морского флота и убыл на Северный флот, где стал именовался 95-м авиационным полком.

Вот номера всех пяти самолетов 95-го АП, не вернувшихся с боевого задания 26 апреля 1942 года.

– Пе-3 № 392720 выпущен на заводе №39 и поступил в 95-й авиаполк 19 марта 1942 года. При передаче из ВВС КА в состав ВВС ВМФ на нем установлены моторы М-105р № в13-714 и № в13-795. В 2026 году поисковики выяснили, что самолет погиб в бою 26 апреля 1942 года с моторами РА 125-396, РА 125-52.

– Пе-3 № 392808 выпущен на заводе №39 и поступил в 95-й АП 8 апреля 1942 года. При передаче из ВВС КА в состав ВВС ВМФ на нем установлены моторы М-105р № 115-677 и № 143-125. С какими моторами был потерян в бою 26 апреля 1942 года выяснить пока не удалось.

– Пе-3 № 392210 выпущен на заводе №39 и поступил в 95-й АП 19 марта 1942 года. При передаче из ВВС КА в состав ВВС ВМФ на нем установлены моторы М-105р № 125-477 и № 125-627. С какими моторами потерян в бою 26 апреля 1942 года выяснить пока не удалось.

– Пе-3 № 392014 выпущен на заводе №39 (дата поступления в 95-й АП не отмечена). При передаче из ВВС КА в состав ВВС ВМФ на нем установлены моторы М-105р № в13-516 и № 125-65. В 2004 году было выяснено, что самолет погиб в бою 26 апреля 1942 года с моторами в13-659 и к14-998.

– Пе-3 № 392401 выпущен на заводе № 39 и поступил в 95-й АП 15 марта 1942 года. При передаче из ВВС КА в состав ВВС ВМФ на нем установлены моторы М-105р № 145-1007 и № 145-1002. С какими моторами потерян в бою 26 апреля 1942 года было неизвестно. Но в 2026 году нам удалось найти на месте падения самолета один из моторов с номером в13-734.

Следует отметить одно обстоятельство. Моторесурс на данных воздушных машинах к моменту их



Личный состав 95 авиаполка. Апрель, 1942 год.

перелета из-под Москвы на север уже был на пределе. Поэтому они часто выходили из строя, а техническому составу полка приходилось оперативно проводить ремонты и менять моторы. К сожалению, найти ведомости учета ремонта и перестановки моторов в документах архивов пока не удалось, и это обстоятельство вызывает определенные трудности в вопросе установления судеб не вернувшихся с боевых вылетов самолетов и экипажей.

В сентябре 2021 года представителями Мемориально-исследовательской группы «Прерванный полет» из Москвы (под руководством Виктора Рыбьякова) на месте гибели самолета Пе-3 была установлена памятная табличка с именами членов экипажа погибшего самолета.

* * *

Вот именно сюда, в район озера Вайявр, в августе 2024 года и прибыли поисковики Татарстана, чтобы провести дополнительное обследование места падения самолета, а также отобрать для проекта «Крылья Татарстана» более-менее сохранившиеся фрагменты. Логистика заброски к точке обнаружения выглядела следующим образом. От поселка Луостари до места базового лагеря на берегу речки Титовки мы добирались на внедорожнике, дальше можно было использовать только квадроцикл и вездеход «Арго». А чтобы пересечь озеро Вайявр и подплыть к нужному нам берегу, на склоне которого находились обломки самолета, мы воспользовались катамараном.

В результате работ поисковиками были найдены также фрагменты останков одного из членов экипажа самолета, которые не удалось обнаружить в предыдущие выезды.

Также были отобраны и частично эвакуированы из тундры необходимые для реставрации обломки. Особо хочется отметить, что на месте падения Пе-3 удалось найти хорошо сохранившиеся левую часть второго лонжерона центроплана, фрагменты приборной доски из кабины пилота, диск колеса от основного шасси. Всех этих элементов не хватало проекту «Крылья Татарстана» в работах по реставрации. Кроме этого, на остатках блока одного из моторов самолета был найден номер – в13-734. А на дюралевом обломке – нанесенный простым карандашом заводской номер самолета – 2401. Кроме того, на одном фрагменте был найден выбитый номер – 2017.

По данным архива, согласно ведомости передачи самолетов 95-го АП из состава ВВС КА в состав ВВС ВМФ, мотор М-105р № в13-734 находился на самолете Пе-3 № 392220. В документах указано, что этот самолет выпущен авиазаводом №39 (г. Москва) 19 сентября 1941 года, в состав полка поступил 19 марта 1942 года. А списан из боевого состава полка актом от 8 октября 1943 года как разбитый в аварии. Акт составлен командованием 84-х авиамастерских. В это время на самолете были установлены моторы М-105 № 125-123 и № 160-125.









Августовская экспедиция 2024 года.

А самолет Пе-3 с заводским номером 392401 как раз значился потерянным 26 апреля 1942 года в ходе боевого вылета 95-го авиационного полка ВВС СФ.

Завершив работы на данном самолете, поисковики Татарстана передали обнаруженные останки летчиков руководителю поискового отряда «Икар» Владимиру Чернышову для организации и проведения дополнительного подзахоронения в уже существующую могилу погибшего экипажа в городе Кола.

Отобранные для использования в восстановлении Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана» обломки и фрагменты самолета были подготовлены для дальнейшей эвакуации, которую мы планировали провести в марте 2025 года.

Данная экспедиция знаменательна еще и тем, что в тундре при возвращении к месту базового лагеря мы наткнулись на место падения еще одного самолета Пе-3, но о нем в следующей главе.

* * *

Снова в Мурманскую область представители поисковых отрядов «Разведка» и «Татнефть-Поиск» (Александр Коноплев, Олег Арбузов, Илья Прокофьев, Владимир Котенков, Инсаф Салихов) отправились с 25 февраля по 5 марта 2025 года.

Данная поездка была организована ближе к весне, потому что на снегоходах легче эвакуировать обломки самолета по крепкому насту, который образуется благодаря теплому весеннему солнышку.

А чтобы зимой обломки не примерзли к мокрой земле, мы летом положили их на деревянные основания. Благодаря предусмотрительности, прибыв на место, мы легко очистили выбранные фрагменты самолета от снега и вывезли их на снегоходах.

Единственной неприятностью, с которой мы столкнулись, было то, что прошедшая зима в Заполярье была теплой. А многочисленные реки, ручьи и озера не промерзли и не покрылись льдом. Так, на реке Западная Лица во многих местах оказалась открытой вода, и заранее разработанный маршрут на снегоходах пришлось менять прямо на месте. Те же трудности возникали при пересечении небольших речушек и ручьев. Тонкий рыхлый наст предательски проваливался под «гусянкой» снегохода. Хорошо, что мы из Казани прихватили с собой десяток транспортных паллет, которыми хотели топить печку в палатке для тепла, а пришлось их использовать в качестве гатей на снегу или в провалах через ручьи. Но все-таки задача была выполнена. Все собранные фрагменты самолета в течение четырех дней были вывезены в базовый лагерь экспедиции, развернутый нами рядом с мемориалом «Долины Славы» у реки Западная Лица.

Нам очень помогли в экспедиции наши мурманские коллеги и друзья: руководители поисковой группы «Икар» Валерий и Владимир Чернышовы, представители дайвинг-клуба Игорь и Андрей Пустоваловы, Анатолий Каширский, за что поисковики Татарстана выражают им всем сердечную и искреннюю благодарность.







Мартовская экспедиция 2025 года.

А вот теперь, мы готовы рассказать о членах экипажа данного самолета, чтобы их имена оставались в памяти людской на долгие-долгие годы. Архивные сведения о летчике и стрелке-бомбардире помог собрать наш друг и коллега по истории советской авиации из Санкт-Петербурга Юрий Абрамович Этингоф.

● Летчик лейтенант ТУЛИКОВ Григорий Захарович. Родился 10 сентября 1918 года в поселке Сновск (город с 1924-го, с 1935-го – г.Щорс, с 2016-го – г.Сновск) Велико-Щимельской волости Городнянского уезда Черниговской губернии. В 40-е годы его семья, мать Анна Ивановна, жили по адресу: ул. Розы Люксембург, д.35.



В Красную Армию он призван в 1937 году. К сожалению, в учетных документах ЦВМА (г.Гатчина) сведений, какое военно-авиационное училище окончил Г.З. Туликов нет. Неизвестно также о прохождении им службы от призыва в 1937-м и до 1942 года. В учетных документах лишь сказано, что Туликов был холост, до армии специальность – рабочий. Награжден не был. На апрель 1942 года состоял в должности летчика 2-й авиаэскадрильи 95-го авиаполка ВВС СФ. Член ВЛКСМ, номер комсомольского билета 4154189.



● Штурман экипажа старший лейтенант ПЕНЬКОВСКИЙ Леонид Иванович. Родился 26 апреля 1917 года в городе Тамбове Тамбовской губернии. (Получается, он погиб точно в свой 25-й день рождения.) Семья проживала в Тамбове по улице Шацкая, дом 4. В личном деле указывается, что его родители до 1917 годы были служащими. Отец работал садовником в городской больнице города Тамбова, скончался в 1929 году, о матери сведений в личном деле нет.

В 1932 году Леонид вступил в комсомол (билет ВЛКСМ № 8185603). В 1934 году окончил Тамбовское фабрично-заводское училище (ФЗУ) железнодорожного транспорта. С 1934 по 1936 год работал помощником машиниста в депо станции Тамбов, Ленинской железной дороги.

29 января 1936 года Леонид Пеньковский вступил добровольно в Красную Армию. В ноябре 1937 года окончил Ярославское военно-хозяйственное училище с присвоением воинского звания лейтенанта. Назначен на должность командира взвода в/ч 6996 (Северо-Кавказский ВО. Приказ НКО № 01186 от 10.11.1937г.). С декабря 1938 года слушатель Харьковского военно-авиационного училища летчиков-наблюдателей, которое окончил в 1939 году. Назначен на должность младшего летчика-наблюдателя 2-й скоростной бомбардировочной авиаэскадрильи 9-го СБАП (приказ ЛВО № 0368 от 20.02.1940г.). С 23 марта по 9 мая 1940 года – начальник транспортно-десантной службы 2-й СБЭ, а с 9 мая по 20 сентября – на аналогичной должности, но уже всего 9-го СБАП.

Начало Великой Отечественной войны встретил вместе с полком в составе 4-й смешанной авиадивизии ВВС Прибалтийского ВО. Затем полк был подчинен штабу 7-й смешанной авиадивизии Северо-Западного фронта. После прохождения обучения полетам на самолетах Пе-2 на базе Энгельской военно-авиационной школы пилотов назначен на должность стрелка-бомбардира 9-го ближнебомбардировочного авиаполка (приказ от 09.09.1941г.). С 9 марта 1942 года на должности стрелка-бомбардира 2-й АЭ в составе 95-го авиаполка ВВС СФ.

В личном деле сделаны записи: *«…участвовал в борьбе с германским фашизмом в составе 9-го ББАП с 22.06.41г. по 01.07.41г. и с 08.10.41г. по 02.03.42г. В составе 95-го АП ВВС СФ с 09.03.42г. по 26.04.42г. Ранений и контузий не имел. Наград – не имеет».*



Участники экспедиции. Август, 2024 год.

Самолет Пе-3 в районе горы Намвара, Печенгский район Мурманской области



Номер самолета.

Эта история – продолжение рассказа из предыдущей главы о работах в районе озера Вайявр на месте гибели самолета Пе-3 95-го авиационного полка ВВС СФ. В ту же экспедицию, 17–29 августа 2024 года, поисковики Татарстана и Мурманской области нашли еще одно место падения самолета! А найденные на моторах номера позволили разгадать имена экипажа крылатой машины.

Напомним, в работах принимали участие представители татарстанских отрядов «Разведка» (г.Казань) и «Татнефть-Поиск» (г. Альметьевск): Александр Коноплев, Олег Арбузов, Владимир Котенков и Сергей Яшин, а также Игорь и Андрей Пустоваловы – представители мурманского дайвинг-клуба, Юлия Щёкотова – член совета Вологодской областной общественной организации «Вологодский поисковый отряд».

При подготовке данной экспедиции, мы постоянно были на связи с руководителем поискового отряда «Икар» Владимиром Валерьевичем Чернышовым. Он рассказывал, что еще несколько лет назад находил в районе горы Намвара (на старых картах отмечена как гора Намварь) небольшие фрагменты самолета. Но сказать точное место катастрофы он не мог. Так вот, в один из дней нашей экспедиции, возвращаясь в базовый лагерь от озера Вайявр, двигаясь по склону горы, мы наткнулись на разбросанные на большом расстоянии друг от друга обломки крылатой машины. Это оказались обломки тоже самолета Пе-3. Сила удара при падении была такой, что разброс обломков составил более 200 метров. Моторы разбились на фрагменты: среди искореженных элементов удалось найти поршни в гильзах охлаждения с оторванными шатунами. Чтобы извлечь поршни и найти на их донцах заводские номера моторов (на каждом поршне мотора дублировался его заводской номер), пришлось выпиливать их «болгаркой». Так были установлены номера обоих моторов М-105 этого самолета: в13-659 и в14-998.

Ценными находками для нашего проекта по восстановлению самолета стали направляющие для элеронов и хорошо сохранившиеся крепежные элементы от Ф-1 (кабина пилота и штурмана), Ф-2 (часть фюзеляжа) к Ф-3 (хвостовая часть самолета).

Проверив найденные номера моторов по базе данных (составлена мной на основе документов архивов с указанными номерами самолетов и моторов, потерянных в годы войны), удалось уточнить, что мотор М-105р № в13-659 был на самолете Пе-3 (заводской номер 392814, второй мотор № в13-697) в составе 95-го авиаполка. Это данные на апрель



Альберт Ничипорук.

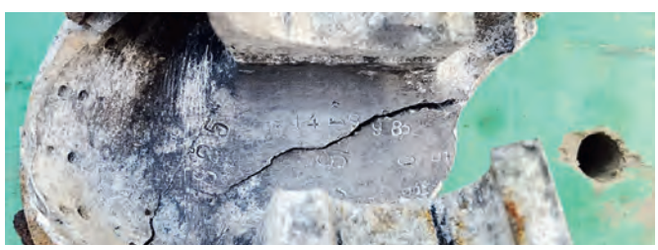
1942 года, на момент передачи полка из состава ВВС Красной Армии в авиацию военно-морского флота. В этих ведомостях отсутствовал второй номер (в14-998), найденный на месте гибели машины.

Это значило, что перед поисковиками опять оказался самолет 95-го АП ВВС СФ, неоднократно бывавший в ремонте. Позже это подтвердилось другими найденными в архиве документами, в которых говорилось, что самолет Пе-3 с заводским номером 392814 неоднократно ремонтировался. Так в марте 1942 года указанные выше моторы (с которыми он прибыл на Северный флот) были сняты и переставлены на другие самолеты, а сам Пе-3 вышел из ремонта только летом 1942-го: в июне на него был установлен мотор №125-127, в июле – второй мотор №125-627. После этого самолет был передан в состав 13-го АП ВВС СФ и отвоевал еще два месяца. 15 сентября 1942 года этот самолет разбился в катастрофе в результате плохих метеоусловий в районе реки Северная Двина у города Архангельска. Тогда в катастрофе погиб экипаж самолета: летчик капитан Лев Георгиевич Пузанов и стрелок-бомбардир старший лейтенант Дмитрий Иванович Федоров (похоронены на полковом кладбище на о. Ягодник близ Архангельска).

Устанавливая судьбу обнаруженного самолета, мы связались с нашими друзьями-поисковиками из Мурманской области: исследователями истории военной авиации Альбертом Ничипоруком из города Заполярный и Андреем Копытковым из поселка Сафоново.

Оказалось, что в конце 90-х годов Альберт бывал на этом самолете и нашел килевую шайбу с хвоста, на которой был нанесен его заводской номер – 392014. Вот еще одно подтверждение, что данный самолет из состава 95-го авиаполка ВВС СФ. Он также значился в ведомости потерь наших самолетов в ходе боевого вылета 26 апреля 1942 года. Но при передаче из ВВС КА в состав ВВС ВМФ на этом самолете были установлены моторы М-105р № в13-516 и № 125-65. Выходит, в конце марта – начале апреля 1942 года он был в ремонте, где ему заменили моторы (на те, что мы обнаружили). Кроме того, несколько лет назад Альберт Ничипорук вместе с Андреем Копытковым пытались выяснить судьбу экипажа данного самолета и пришли к выводу, что в этом вылете не вернулся экипаж: летчик лейтенант Н.А. Пушкарев и стрелок-бомбардир лейтенант Н.М. Никульников.





Номера моторов.

Вот так совместные усилия поисковиков Татарстана и Мурманской области принесли плодотворные результаты – судьба экипажа самолета была окончательно установлена.

Неоценимую помощь нам оказал исследователь истории военной авиации Юрий Абрамович Этингоф (г. Санкт-Петербург), обнаружив хранящиеся в Центральном военно-морском архиве (г. Гатчина) документы с именами погибших летчиков.

- Летчик лейтенант ПУШКАРЕВ Николай Александрович. Родился 22 апреля 1915 года в городе Васильсурск Нижегородской губернии (сейчас поселок в Воротынском районе Нижегородской области). Там же окончил среднюю школу.



Кадровый летчик.

С началом войны был переведен из системы Гражданского воздушного флота (ГВФ) в городе Иркутске в состав ВВС Красной Армии. В 1941 году Пушкарев на должности пилота в составе 208-го ближнебомбардировочного авиаполка 6-го ИАК ПВО г. Москвы. Принимал активное участие в боях под Москвой, в мае 1942 года в одном из документов отмечено, что Н.А. Пушкарев совершил 82 боевых вылета. Приказом командующего ВМФ от 9 марта 1942 года назначен на должность летчика 2-й АЭ 95-го авиаполка ВВС СФ. Кандидат в члены ВКП(б), номер учетной карточки 3660414.

На 1942 год семья проживала в городе Горьком (сейчас Нижний Новгород). Жена Николая Александровича, Зинаида Федоровна, жила на улице Фасадская, д.14, кв.12, а отец Пушкарев Александр Борисович – на ул. Прядильная, д.9. Именно по этим адресам и ушли похоронки: *«…Ваш муж (сын) Геройски погиб в воздушном бою 26 апреля 1942 года».* Приказом командующего Северным флотом от 21 мая 1942 года № 016 лейтенант Н.А. Пушкарев был награжден орденом Красного Знамени. Как было отмечено в приказе – «посмертно».

Позже стало известно, что экипажу удалось выброситься с парашютами и спастись. Но получивший ранения Н.А. Пушкарев оказался в плену.

Только в 1945 году стала известна дальнейшая его судьба. Так в письме начальника отдела кадров ВВС Северного флота подполковника Ласкина, говорилось: *«…одновременно доношу: приказом НКУ ВМФ № 0176 от 15.06.42г., исключен из списков ВВС*

СФ пилот 95 АП лейтенант Пушкарев Николай Александрович, как не вернувшийся с боевого задания 26.04.42г.

6 июля 1945 г., мною получено письмо от лейтенанта Пушкарева Николая Александровича, который сообщает что жив и проходит службу в 189 минометном полку. Его адрес: 189 минометный полк, 12 минометная бригада, полевая почта 48287К».

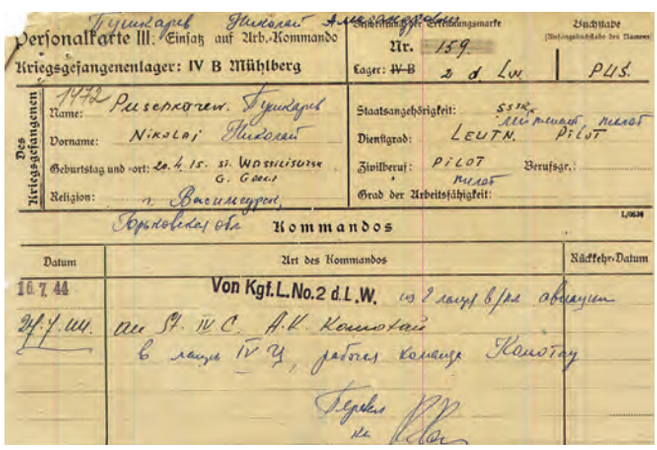
На основании этого в его учетно-послужной карточке была сделана запись: *«Приказ УКОС № 0176 от 15.06.42 отменен. Числить проходящим службу в 189 минометном полку 12 минометной бригады Красной Армии – приказ УКОС № 0274 от 18.10.45г.».*

Сейчас стали доступны трофейные немецкие документы, хранящиеся в Центральном архиве Минобороны России, а также в национальном архиве США (НАРА). Эти документы сканируются и размещаются на интернет-портале «Память Народа», где можно увидеть карточки, составленные немцами на военнопленного Н.А. Пушкарева.

Правильно разобраться и интерпретировать перевод большого количества различных карточек военнопленных помог специалист на форуме «Авиация СГВ» Геннадий Юрьевич Кушелев.

«Пушкарев (в ОБД ошибочно также учтен как Пушкарь) Николай Александрович (Алексеевич), 1915 года рождения, уроженец Горьковской области, лейтенант, пилот 2-й авиаэскадрильи 95-го авиаполка Северного флота. Призван из Гражданского воздушного флота СССР. Кандидат в члены ВКП(б). По одному из советских документов «геройски погиб в воздушном бою 26.04.42 г.», по другим – не вернулся с боевого задания в этот день.

По немецким документам (персональная карта типа РК III и зеленая карта) попал в плен 25 апреля 1942 года у Киркенеса. Изначально находился в шталаге 322 с пометкой Petsamo (Петсамо, сейчас Печенга) с номером регистрации 135. 11 мая 1942 года оттуда доставлен в Литцманнштадт (польский город Лодзь), где ему присваивают новый номер – 159. Находится в лагере люфтваффе до середины июля 1944 года. 16 июля этого года отправлен в шталаг IV B Мюльберг; 22 июля переведен в шталаг IV C Вистриц (Быстржице, в настоящее время часть города Дуби Чешская Республика) с одновременной отправкой в рабочую команду Komotau (ныне чешский Хомутов)…»


Personalkarte III. Einsatz auf Arb.-Kommando
Kriegsgefangenenlager: IV B Mühlberg
Nr. 159
Lager: ~~IV B~~ 2 d Lw
PUS.
Name: Пушкарев
Vorname: Nikolai Николай
Geburtstag und -ort: 20.4.15. st. Woskressensk G. Gorki
Religion: r. Василиевск
Staatsangehörigkeit: SSSR
Dienstgrad: LEUTN. PILOT
Zivilberuf: PILOT пилот
Grad der Arbeitsfähigkeit:
Горьковская обл.
Kommandos
Datum | Art des Kommandos | Rückkehr-Datum
16.7.44 Von Kgf.L.No.2 d.L.W. на 2 лаер в/ра авиации
26.7.44 zur St. IV C A.K. Komotau
в лаер IV C, работал команда Komotau
Berlin

Карточка военнопленного Пушкарева Н.А.

● Стрелок-бомбардир экипажа лейтенант НИКУЛЬНИКОВ Николай Михайлович. Родился в 1919 году в деревне Малая Чернава Елецкого уезда Орловской губернии (в 40-е годы Измалковский район Орловской обл., сейчас Липецкая обл.). Там же жил его отец Михаил Прокофьевич.



Кадровый, в Красной Армии с 1939-го. В 1940 году окончил Харьковское военно-авиационное училище летчиков-наблюдателей. Член ВКП(б) с 1940 года. С 28 ноября 1940 года младший лейтенант Н.М. Никульников на должности стрелка-бомбардира в составе 208-го скоростного бомбардировочного авиаполка (Ленинградский ВО), который базировался в г. Калинин (Тверь). После формирования полк вошел в состав 46-й САД Московского ВО. Перед самым началом Великой Отечественной войны полк был передислоцирован на аэродром Клиново, что в 4 км юго-западнее г. Старица Калининской (сейчас Тверской) области. Вместе с полком принял участие в первых боях, совершил 8 боевых вылетов, за что командованием полка был представлен к награде. Но представление не было утверждено в вышестоящих штабах. В боях с 30 июня по 14 июля 1941 года полк потерял 55 самолетов и был выведен на переформирование. После получения новых самолетов полк вернулся под Москву и был расположен на аэродроме Инютино, рядом с Наро-Фоминском. В это время 208-й ближнебомбардировочный авиаполк вошел в состав 6-го ИАК ПВО г. Москвы. Николай Никульников был назначен на должность стрелка-бомбардира звена. В январе 1942 года часть самолетов Пе-3 вместе с экипажами были переданы в состав 95-го авиационного полка. 4 марта 1942 года 95-й авиаполк передан из РККА в состав ВВС ВМФ и убыл на Северный флот.

Приказом НКВМФ № 03355 от 9 марта 1942 года назначен на должность воздушного стрелка-бомбардира 2-й АЭ в составе 95-го авиаполка ВВС СФ.

А приказом командующего Северным флотом от 21 мая 1942 года № 016 лейтенант Никульников был награжден орденом Красного Знамени. В наградном говорилось: *«…работая стрелком-бомбардиром звена, при выполнении боевых заданий, звено выводил точно и внезапно на цель. За время боевых действий*

имеет 88 боевых вылетов, из них на бомбардирование и штурмовку войск противника – 46, на патрулирование по прикрытию военных и государственных объектов города Москвы – 42…».

В учетно-послужной карточке имеется запись: *«Был сбит у аэродрома Хебуктен 26 апреля 1942г., пришел в полк 4 мая 1942 года, с этого времени не летает…».* Наградной материал был подписан в мае 1942 года. Но Николай Михайлович восстановился и вернулся к полетам. Также нужно отметить, что в документах полка, в журнале учета сбитых самолетов противника, напротив фамилии Никульникова стоит запись, что в боевом вылете 26 апреля 1942 года в район аэродрома Хебуктен им был сбит немецкий истребитель Ме-109.

К большому сожалению, его жизнь оборвалась 21 ноября 1942 года… Тогда не вернулся самолет Пе-3 из состава 95-го АП ВВС СФ с экипажем: командир звена старший лейтенант Михин Борис Иванович и стрелок-бомбардир лейтенант Никульников Николай Михайлович.

В тот день экипаж выполнял задачу по прикрытию с воздуха морских транспортов союзников, доставлявших грузы в Архангельск из Англии и США. Самолет попал в сложные метеорологические условия и при попытке пробить облачность разбился об скалы. Случилось это в районе полуострова Канин Нос (Ненецкий автономный округ). Тогда же оленеводы, видевшие падение самолета, нашли горящие обломки и тела летчиков. Их погрузили на нарты и отвезли в деревню Несь, где и захоронили. Но безымянными. И только спустя годы летчиками-северомор цами под руководством полковника Владилена Алексеевича Бондаренко было повторно обследовано место падения, и по обнаруженным номерам на обломках самолета были установлены их имена. Это все подробно описано в книге Бондаренко В.А. «Самолеты возвращаются на базу». 18 октября 1980 года на гарнизонном военном кладбище в Катунино (Архангельская обл.) состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков летчика Бориса Михина и штурмана Николая Никульникова, перенесенных из деревни Несь. На основании этого в учетно-послужных карточках этих офицеров появилась запись: *«Приказ ГК ВМФ № 0327 от 15.04.1981г. Во изменение приказа КУ ВМФ № 044 от 06.02.43 полагать: погибшими при выполнении боевого задания 21 ноября 1942 г. Захоронены на военном кладбище пос. Катунино Архангельской области».*



Михин Б.И.



На церемонии захоронения останков Михина и Никульникова.

А возвращаясь к судьбе экипажа Пе-3, найденного на горе Намвара, хочется отметить следующее. Из архивных документов известно, что, прибыв на Северный флот (напомним, что до марта 1942 года 95-й авиаполк входил в состав ВВС Красной Армии и действовал на Западном фронте под Москвой), лейтенанты Пушкарев и Никульников летали в составе одного экипажа. Так у обоих в архивных документах указано: *«На северном фронте сделали 2 боевых вылета: 24 марта 1942 года и 4 апреля 1942 года на БШУ аэр. Луостари (где в первый вылет уничтожены 4 самолета противника, а во второй 8 самолетов) и один вылет 24 марта 1942 года по войскам противника в районе Титовка, где уничтожено 6 автомашин…».*

Кстати, в книге «Самолеты возвращаются на базу» есть интересный эпизод, который, как мне кажется, В.А. Бондаренко мог услышать от бывшего командира 95-го авиаполка подполковника А.В. Жатькова. Вернувшийся в полк после гибели самолета и нескольких дней скитаний по тундре Н.А. Никульников подробно описывал вылет, обстоятельства гибели самолета – этого требовала служебная проверка, так как он вышел с территории противника. По требованиям времени, он обязан был дать показания оперуполномоченному особого отдела полка. Думаю, что при этом мог присутствовать и сам командир полка.

Надо отметить, что хоть и стоял на дворе апрель, но снег в тех краях окончательно сходит только к концу мая. И что пришлось пережить Николаю Михайловичу, перебираясь через линию фронта, известно только ему.

Вот как эти события описаны в книге со слов командира полка А.В. Жатькова.

«26 апреля при налете на фашистский аэродром их самолет был подожжен зенитным снарядом. Оба покинули машину с парашютами. Никульников приземлился удачно, а Пушкарев сломал позвоночник и ноги. Никульников нашел командира, пытался нести его на себе, это оказалось невозможным. Пушкарев просил Николая оставить его и найти кого-либо, чтобы помогли вынести его к дороге. Никульни-

ков молча нес его, но поняв, что сам не справится, согласился с командиром.

Удобно уложив его на землю, среди вытаявших из снега камней, решил подняться на ближайшую сопку и сориентироваться. Пройдя метров сто, услышал треск пистолетного выстрела. Бросился к Пушкареву, но было уже поздно.

Через восемь дней, пройдя по еще заснеженной тундре более восьмидесяти километров, преодолев линию фронта, оборванный, голодный Никульников пришел в часть…»

Таким образом, мы еще раз убеждаемся, что оба члена экипажа выпрыгнули с парашютами и приземлились недалеко друг от друга. Никульников подтверждает в воспоминаниях, что летчик Пушкарев при приземлении покалечился (сломал ноги и позвоночник). Из документов архивов узнаем, что Пушкарев попал в плен 26 апреля (в немецких документах – 25 апреля, но это точно ошибка составлявшего карточку писаря) и первоначально содержался в лагере в Петсамо (г. Печенга). А 11 мая, спустя 15 дней, поступил в немецкий лагерь в польской Лодзи (нем. Литцманнштадт). Расстояние между Печенгой и Лодзью по прямой более 2000 километров. Один из маршрутов переброски немцами советских военнопленных: от Петсамо до Кеми (через Киркенес и Рованиеми) на машинах (или санях), затем на морском транспорте (в основном использовались сухогрузы) через Ботнический залив и Балтийское море до порта в Гданьске, далее железной дорогой до Лодзи. Трудно представить себе такой длительный маршрут для тяжелораненого человека, а судя по характеру повреждений летчик даже не мог самостоятельно передвигаться. Точные обстоятельства случившегося сейчас не узнать, но Николай Пушкарев, пройдя через муки плена, остался жив и вернулся на Родину. Николай Никульников, возможно, специально описал так события, подтверждая, что его боевой друг и товарищ погиб, отводя подозрения о пленении.

Вот так по-разному сложились судьбы двух членов экипажа самолета Пе-3… А ведь узнать их имена и выяснить дальнейшую судьбу помогли небольшие алюминиевые обломки самолета и моторов, на которые были нанесены на первый взгляд ничем не примечательные цифры – номерочки, «смертные медальоны» авиаторов, по которым поисковики возвращают их имена из небытия…

А для полной картины этого трагического дня, 26 апреля 1942 года, давайте прочтем исследования историка военной авиации на севере Александра Марданова в его книге «1942. Воздушная война в Заполярье».

«Первые боевые потери в Заполярье в этот день произошли в 95-м ИАП двухмоторных истребителей Пе-3. В соответствии с планом подготовки к предстоящему наступлению на мурманском направлении командование авиации Северного флота имело задание продолжить удары по аэродромам противника. План бомбардировочных ударов по аэродрому Хебуктен для 95-го ИАП и 2-го ГКАП был следующим: «Общая задача: путем нескольких массированных бомбардировочных ударов с предшествующей разведкой «на себя»… уничтожить материальную часть и вывести аэродром Хебуктен из строя на 3–5 дней. Первый вылет: разведка аэродрома и порта Киркенес, один самолет Пе-3. Второй вылет: бомбардировочный налет на аэродром Хебуктен, 15 самолетов Пе-3 при обеспечении 18 истребителей «Харрикейн». Боевая зарядка по 2 РРАБ-3 на каждый самолет и РС. Время удара с наступлением рассвета последующего дня после произведенной разведки, высота 3300 метров. Маршрут полета: ИПМ – Белокаменная – южная окраина озера Нял-явр – озеро Кошка-явр – озеро Хуслюсеванн – аэродром Хебуктен – губа Вайда – КПМ. Обеспечение: группа непосредственного прикрытия 9 «Харрикейн» идут совместно с Пе-3 до озера Кошка-явр. Вторая девятка «Харрикейнов» встречает и отсекает истребителей противника на участке губа Вайда и 10 км севернее. Разведка результатов бомбардирования – 1 Пе-3 с одновременным фотографированием АФА-1. Высота разведки 4600–5000 метров через 1–2 минуты после бомбардирования. Третий вылет: повторный бомбардировочный налет на аэродром Хебуктен, 12 Пе-3 при обеспечении 18 «Харрикейн». Боевая зарядка 6 Пе-3 по 2 РРАБ-3 и 6 Пе-3 по 2 ФАБ-250 и 2 ФАБ-50. Время удара: к исходу дня (20:00–20:30), высота 3700 метров. Бомбардирование прицельное по ведущему в звене. Четвертый вылет: ночная бомбардировка одиночными самолетами 6 ДБ-3Ф по аэродрому Хебуктен. Пятый вылет: разведка с бомбардировани-



Сергей Яшин, Олег Арбузов, Владимир Котенков.



В полярных сопках.

ем (контроль) с фотографированием результатов вечернего Пе-3 и ночного ДБ-3Ф ударов. Средства 6 Пе-3 (2 ФАБ-100 и 2 ФАБ-50). Обеспечение: 9 «Харрикейн» встречает самолеты Пе-3 и отсекает истребителей противника в районе губы Вайда. Одновременно с ударами по аэродрому Хебуктен армейская авиация ВВС 14-й армии действует по аэродрому Луостари». Спланированы налеты были с учетом боевого опыта 1941 – начала 1942 годов, когда основной упор делался на внезапность появления «Петляковых» над объектами противника в его тылу и их способность уходить на скорости от атак истребителей. Действуя в составе ВВС Северного флота более месяца, с 22 марта по 25 апреля, летчики 95-го ИАП на самолетах Пе-3 помимо сопровождения кораблей в море и воздушной разведки 4 раза бомбили аэродромы противника Луостари и Хебуктен, не понеся при этом никаких боевых потерь. Данный план бомбардировочных ударов по аэродрому Хебуктен был утвержден командующим ВВС СФ к 21 апреля, и в нем усматриваются существенные проблемы в авиации Северного флота, хотя о них и не говорится ни слова. Во-первых, ВВС Северного флота не имели достаточного количества бомбардировщиков Пе-2: 26 апреля имелось всего три Пе-2, из которых лишь один был исправным и использовался в качестве разведчика. Бомбардировщики ДБ-3Ф не использовались для дневных бомбардировок аэродрома Хебуктен. Поэтому оставалось использовать для бомбардировки аэродрома Хебуктен только истребители-бомбардировщики Пе-3. Во-вторых, в плане по выполнению бомбардировок указывается, что непосредственное истребительное сопровождение осуществляют истребители «Харрикейн» только до озера Кошка-явр, которое находится в 22 километрах южнее аэродрома Луостари. Самый опасный участок по территории противника от озера Кошка-явр и в районе вражеского аэродрома Хебуктен экипажи Пе-3 должны были преодолеть самостоятельно. Это говорит о том, что командование ВВС Северного флота хорошо понимало, что «Харрикейны» сами понесут тяжелые потери в случае воздушного боя в глубоком тылу противника и при этом неминуемо отстанут от прикрываемых ударных самолетов, так как их максимальная скорость была меньше скорости Пе-3. Таким образом, авиация Северного флота не имела группы бомбардировщиков Пе-2, способной эффективно выполнить задачу по бомбардировке аэродрома Хебуктен, и вынуждена была использовать для этой цели тяжелые истребители Пе-3 без скоростных истребителей, способных обеспечить защиту Пе-3 по всему маршруту полета.

Запланированный налет 95-го ИАП состоялся 26 апреля. В 13:30 командование полка получило задачу: в 16:00 максимальным количеством самолетов вылететь на бомбардировку аэродрома Хебуктен. При постановке задачи в 13:40 было указано, что из-за плохой погоды над морем (о чем доложил воздушный разведчик) экипажам Пе-3 лететь над сушей, атаку производить со стороны солнца и уходить в море, но если море будет закрыто, то уходить над сушей с выходом в Мотовский залив, где будет отсекать вражеских истребителей группа «Харрикейнов». В 16:03–16:15 на выполнение этой задачи с аэродрома Ваенга-1 вылетели 8 Пе-3. Вскоре после взлета один Пе-3 вернулся по причине увеличения температуры охлаждающей жидкости в двигателе до опасного значения +120°. К цели продолжили полет 7 Пе-3. Высота подхода к цели была 3500 метров. Низкая облачность и снежные заряды вполне способствовали группе пролететь незамеченными по тылам противника, но плохая погода привела к тому, что экипажи 95-го ИАП после часа полета допустили ошибку и вышли не на аэродром Хебуктен, а на аэродром Луостари. Об этом говорит боевое донесение немецкого 5-го воздушного флота, согласно которому над аэродромом Луостари в период 16:55–17:18 появились восемь

Пе-2, которые сбросили бомбы на этот аэродром, но никакого ущерба не причинили. И здесь экипажам Пе-3 просто-напросто очень сильно не повезло, так как они случайно встретились с большой группой истребителей Ме-109Е, ожидавших подхода своих бомбардировщиков Ю-87, вылетевших с аэродрома Хебуктен. В боевом донесении 5-го воздушного флота отмечено, что в 16:20 с аэродрома Хебуктен вылетели 12 Ю-87, задачей которых, как всегда, была бомбардировка кораблей и портовых сооружений в мурманском порту. Для их сопровождения с аэродрома Луостари в 16:57 взлетели 20 Ме-109Е 2-й и 3-й групп. По данным вернувшихся экипажей Пе-3, в 17:15 они сбросили бомбы по аэродрому Хебуктен с высоты 3500 метров, над которым уже барражировали на высотах 4500–5000 метров 16–18 Ме-109, вот только аэродром оказался Луостари. В это же самое время должна была произойти встреча «Мессершмиттов-109» с «Юнкерсами-87». Нужно сказать, что и в этих условиях налет для противника оказался совершенно неожиданным и, по данным самих же немцев, по аэродрому Луостари наши Пе-3 смогли сбросить бомбы. Встретив семерку Пе-3, «Мессершмитты» атаковали наши самолеты. По докладу летчиков Пе-3, они в первой лобовой атаке выпустили залп эресов, что вынудило «Мессершмиттов» уклониться, но дальнейшие атаки «мессеров» последовали сверху на Пе-3. Новые многочисленные атаки «Мессершмиттов-109Е» в хвост вынудили летчиков Пе-3 маневрировать и уклоняться от вражеского огня самостоятельно, без соблюдения строя, используя все возможности своих машин. Так, командиру звена старшему лейтенанту Пузанову пришлось вести бой сразу с тремя Ме-109, дать две-три очереди из носовых пулеметов, после чего летчику удалось уйти от преследования в облака. Можно представить себе, как тяжело было нашим летчикам в этом неравном бою против двадцати Ме-109Е. Всего были сбиты пять Пе-3, а два самолета ушли от преследования и благополучно произвели посадку на своем аэродроме в 17:50. Сбитый Пе-3 капитана Самохвалова был обнаружен в 01:46 27 апреля поисковой группой в составе 1 УТ-2 и 6 «Харрикейнов» в районе озера Мемекъявр примерно в 50 километрах от Луостари. Капитана Самохвалова доставили на УТ-2 в госпиталь с тяжелым ранением головы, полученным при ударе. Пе-3 заместителя командира эскадрильи капитана Шишкина упал в районе Зимней Мотовки примерно в 40 километрах от Луостари. Третий самолет был обнаружен разбившимся в районе озера Вайявр примерно в 35 километрах от Луостари. Один стрелок-бомбардир лейтенант Никульников спасся на парашюте и на девятые сутки вышел на наш пограничный пост. Всего не вернулись 8 человек летных экипажей: капитан Шишкин, капитан Стариков, капитан Макеев, старший лейтенант Садовниченко, старший лейтенант Пеньковский, лейтенант Туликов, лейтенант Пушкарев и сержант Глушков.

В боевом донесении 5-го Воздушного флота отмечено, что «Мессершмитты-109» 2-й и 3-й групп вели воздушный бой с Пе-2 над аэродромом Луостари на высоте 3500 метров, при этом сбили 5 Пе-2. По данным Э. Момбека, немецким пилотам засчитали 7 сбитых Пе-2: обер-лейтенанту Карганико – 2 Пе-2; лейтенанту Тетцнеру – 1 Пе-2: лейтенан-



Личный состав и тяжелый истребитель Пе-3. Белые коки винтов были типичными для истребителей СФ.



Верхний ряд, слева направо: Андрей Пустовалов, Игорь Пустовалов, Сергей Яшин; нижний ряд: Владимир Котенков, Александр Коноплев, Олег Арбузов.

ту Дану – 1 Пе-2; обер-фельдфебелю Пфренгеру – 2 Пе-2; унтер-офицеру Мюллеру – 1 Пе-2. Здесь стоит добавить, что, по данным противника, в 17:05 по тревоге с аэродрома Хебуктен взлетела пара Ме-109Е 2-й группы, но они встречи с нашими самолетами не имели. В том же боевом донесении 5-го воздушного флота отмечено, что задание бомбардировщикам Ю-87 было прервано, то есть прекращено над Петсамо, так как «Мессершмитты-109» из состава сопровождения были задействованы в отражении налета Пе-3 на Луостари. Так ошибочный налет Пе-3 на аэродром Луостари стал причиной того, что бомбардировка «Юнкерсов-87» по транспортам и мурманскому порту не состоялась. Командование 5-го воздушного флота не рискнуло отправлять 12 Ю-87 к Мурманску без сильного истребительного сопровождения.

Для встречи группы Пе-3 в районе Мотовского залива и отсечения от них истребителей противника были высланы 6 «Харрикейнов» 2-го ГКАП, но встреча, естественно, не состоялась, так как пилотам «Петляковых» было не до выхода в назначенный район встречи при уклонении от атак «Мессершмиттов». Маршрут возврата Пе-3 был над сушей значительно южнее, об этом говорят места падений сбитых самолетов.

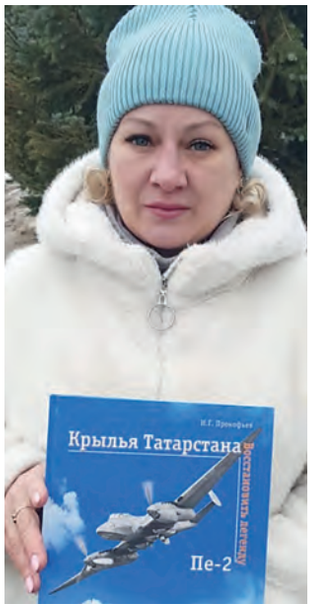
В этом боевом эпизоде организации налета на аэродром Хебуктен в очередной раз очень ярко проявились недостатки раздельного подчинения нашей авиации. Операция по подготовке наступления на сухопутном фронте советским командованием разрабатывалась совместно силами 14-й армии и Северного флота. Были разработаны планы нанесения ударов по вражеским аэродромам, которые ВВС 14-й армии выполнили 23 и 25 апреля. Очередь была за ВВС Северного флота, от которых командование 14-й армии требовало выполнения плана по бомбардировке аэродрома Хебуктен, вылет по этому плану и состоялся 26 апреля. Несмотря на общую задачу по бомбардировке аэродрома Хебуктен, командование ВВС Карельского фронта не ставило задачу ВВС 14-й армии по сопровождению флотских Пе-3 истребителями Р-40 «Томагавк» и «Киттихаук», хотя в 20-м ГИАП 26 апреля имелось 12 исправных истребителей этого типа, способных обеспечить прикрытие Пе-3 по всему маршруту. А ведь 23 и 25 апреля истребители ЛаГГ-3 и Р-40 прикрывали армейских бомбардировщиков Пе-2 по всему маршруту при бомбардировке аэродрома Хебуктен, при этом 25 апреля для отсечения истребителей противника от армейских бомбардировщиков были задействованы и «Харрикейны» ВВС Северного флота. 25 апреля командование ВВС Карельского фронта перебазировало семерку ЛаГГ-3 южнее, на аэродром Африканда, для действий на кандалакшском направлении. Почему в штабе ВВС Карельского фронта никто при этом не позаботился о прикрытии флотских Пе-3 истребителями ЛаГГ-3 и Р-40 – непонятно. Налицо опять же проблемы разной подчиненности нашей авиации мурманского направления различным соединениям. В результате отсутствия в своем распоряжении скоростных истребителей с необходимым радиусом действия командование ВВС Северного флота вынуждено было отправить группу Пе-3 без истребительного сопровождения над территорией противника. В марте и начале апреля налеты на аэродром Луостари, расположенный гораздо ближе аэродрома Хебуктен, Пе-3 95-го ИАП ВВС Северного флота совершали в сопровождении больших групп «Харрикейнов», до 20 самолетов. Так как аэродром Хебуктен был в глубоком тылу противника, «Харрикейны» туда не высылались, что было совершенно правильно. Здесь необходимо сравнить организацию вылета армейских Пе-2 и флотских Пе-3 на бомбардировку одного и того же аэродрома Хебуктен. Командование ВВС 14-й армии хорошо спланировало налеты на аэродромы Хебуктен и Луостари: были использованы группы горизонтальных и пикирующих бомбардировщиков, которых по всему маршруту до аэродрома Хебуктен сопровождали истребители ЛаГГ-3 и Р-40. Ничего этого не наблюдается при вылете Пе-3 26 апреля. После этого случая в штабе ВМФ последовало разбирательство причин, и через два дня, 29 апреля, пришло приказание наркома ВМФ командованию Северного флота о запрещении использования Пе-3 для ударов по вражеским аэродромам, в дальнейшем применять их только для прикрытия союзных конвоев, что было абсолютно правильно…».

Самолет Пе-2 в районе станции Лоймола, Суоярвского района Республики Карелия

В феврале 2025 года руководитель поискового отряда «Нефтехимик» (г. Нижнекамск) Ольга Николаевна Ланцова во время проведения Республиканского «Марша Памяти» по районам Республики Татарстан передала нам для использования в проекте «Крылья Татарстана» небольшие, но тем не менее очень нужные фрагменты самолета Пе-2.

Для нас, активистов инициативной группы проекта «Крылья Татарстана», это было значимым событием, так как эти артефакты – образцы 80-го по счету бомбардировщика Пе-2, доставленного в город Казань. Волнительно осознавать, что год 80-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов мы начинаем с такой символической цифры найденных и используемых в проекте воздушных машин.

Место падения «пешки», откуда были доставлены фрагменты, было обнаружено в августе 2024 года в районе станции Лоймола в Карелии. В этих местах уже несколько лет проводят поисковые работы отряды в рамках межрегиональной поисковой экспедиции «Суоярвский плацдарм». Руководит экспедицией наш старый и добрый друг Константин Серафимович Смирнов (председатель Московской областной молодежной общественной организации «Военно-патриотическое поисковое объединение «Плацдарм», г. Сергиев Посад Московской области).



Ланцова О.Н.



Смирнов К.С.



Воронка на месте падения.

Тогда же в августе Константин Серафимович прислал нам сообщение, в котором писал, что участники ПЭ «Суоярвский плацдарм» в 1 км восточнее станции Лоймола нашли обломки советского самолета, разбившегося о каменные сопки. К этому сообщению были приложены фотографии с места обнаружения. Внимательно изучив снимки, мы однозначно определили, что это самолет Пе-2. По заводским клеймам ОТК на фрагментах стало понятно, что данный самолет был выпущен на Казанском авиационном заводе № 22. Еще Константин написал, что среди обломков найдены раздробленные останки членов экипажа самолета. К сожалению, найти какие-либо заводские номера самого самолета или его моторов не удалось.

Мы сообщили Константину Смирнову, что найденный ими самолет – это бомбардировщик Пе-2, попросили также тщательно очистить и промыть все обнаруженные фрагменты и обломки с целью поиска заветных номеров и выбрать для проекта «Крылья Татарстана» более-менее сохранившиеся узлы и агрегаты, которые можно было бы использовать в восстановлении «пешки» в Казани.

Пока поисковики продолжали работы на месте гибели самолета, мы приступили к сбору информации о потерянных в этом районе Пе-2.

Следует отметить, что за годы исследовательской работы накопился значительный материал, основанный на архивных документах. В этой базе данных сведены в единую систему сведения о летно-подъемном составе ВВС Красной армии, ВВС ВМФ и ГВФ. Почти у всех экипажей мы постарались сопоставить номера самолетов (и установленных на них моторов), на которых они вылетали на боевые задания. В данном случае мы стали проверять, в первую очередь, все авиационные подразделения, действовавшие на этом участке фронта. В этих местах выполняли боевые вылеты на самолетах Пе-2 летчики 7-й воздушной армии (до 1942 года – ВВС 7-й Отдельной армии и ВВС Карельского фронта), также на данном направлении работали отдельные экипажи

12-го гвардейского бомбардировочного авиаполка (до 1943 года – 73-й СБАП) и 15-го отдельного разведывательного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота (ВВС КБФ).

Тем самым был определен перечень авиационных полков и отдельных авиационных эскадрилий. Именно по этим подразделениям и стали отрабатывать их потери. Кроме того, на месте гибели самолета поисковиками были обнаружены гильзы от 12,7-мм крупнокалиберного авиационного пулемета УБ, датированные 1941 и 1943 годами выпуска. Это означало, что мы с полной уверенностью можем отбросить потери самолетов в этом районе периода 1941 и 1942 годов.

В то же время я направил письма своим друзьям и коллегам по изучению истории военной авиации: финскому историку Карлу-Фредрику Геусту, попросив его посмотреть свои архивные наработки по документам финского архива, и Борису Владимировичу Давыдову из Москвы, у которого была собрана колоссальная база данных на потерянные в годы войны советские самолеты.

Уважаемый Карл отреагировал оперативно, написав, что к этому месту подходит лишь потеря самолета Пе-2 из состава 119-й отдельной разведывательной авиационной эскадрильи 7-й воздушной армии, сбитого 14 июля 1944 года. По финским данным самолет упал в районе Лоймола. К этому моменту мы тоже пришли к выводу, что найденным самолетом является именно этот борт.

Ответ Бориса Давыдова тоже не заставил себя долго ждать. Он добавлял, что данный экипаж не вернулся с боевого вылета на самолете Пе-2 с заводским номером 1/120 (выпущен Казанским авиационным заводом в 1943 году с моторами ВК-105пф № к32-773 и № к32-1000).

Эти же сведения подтвердил еще один наш хороший товарищ по изучению истории военной авиации на севере нашей страны поисковик Андрей Копытков, у которого собрана огромная база данных на потерянные в годы войны советские самолеты.

В оперативной сводке штаба 7-й ВА к 24.00 14 июля 1944 года говорилось:

«Части 7 ВА 14.07.1944г. массированными бомбардировочно-штурмовыми ударами разрушали узлы сопротивления противника в районе оз. Ниетярви, подавляли артиллерию на огневых позициях в районе ж/д ст. Лоймола, вели разведку войск, аэродромов, оборонительных сооружений и коммуникаций противника, корректировали стрельбу артиллерии и прикрывали войска на поле боя. (…)

119 РАЭ – произвела 3 самолето-вылета на разведку войск, оборонительных сооружений и коммуникаций противника. 1 Пе-2, летчик Воронин, не вернулся с боевого задания, ведутся поиски…».

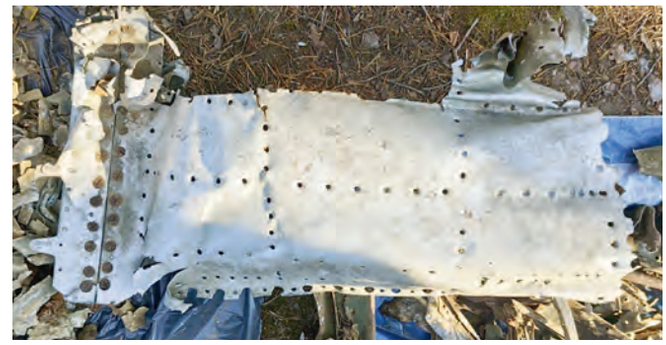
Работая с документами Центрального архива Министерства обороны РФ, в фондах 119-й ОРАЭ удалось найти приказ № 029 по авиаэскадрилье от 14 июля



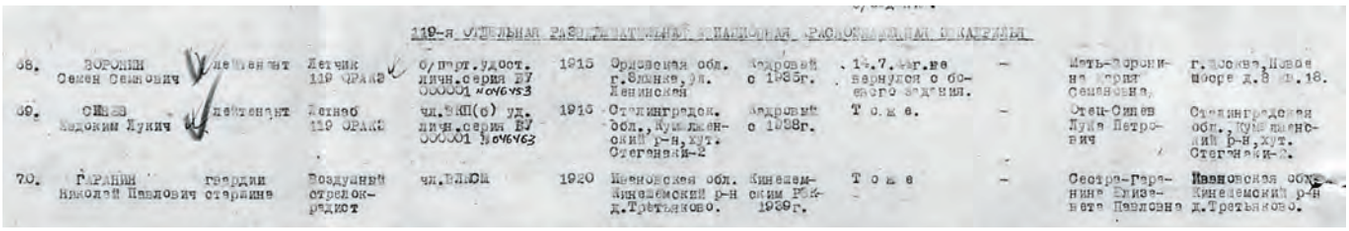








Находки поисковиков.



119-я ОТДЕЛЬНАЯ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНАЯ АВИАЦИОННАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ ВОЙСК КАРЕЛИИ

68.	ВОРОНИН Семен Семенович	лейтенант	Летчик 119 ОРАЭ	с/прт.удост. личн.серия ВУ 000001 №0646	1915	Орловская обл. г.Злынка, ул. Ленинская	Кадровый с 1935г.	14.7.44г.не вернулся с боевого задания.	–	Мать-Воронина Мария Семеновна,	г.Москва,Новое шоссе д.8 кв.18.
69.	СИНЕВ Евдоким Лукич	лейтенант	Летнаб 119 ОРАЭ	чл.ВКП(б) уд. личн.серия ВУ 000001 №0646	1915	Сталинградская обл.,Куйбышевский р-н,хут. Отегенай-2	Кадровый с 1938г.	Т о ж е	–	Отец-Синев Лука Петрович	Сталинградская обл.,Куйбышевский р-н,хут. Отегенай-2.
70.	ГАРАНИН Николай Павлович	гвардии старшина	Воздушный стрелок-радист	чл.ВЛКСМ	1920	Ивановская обл. Кинешемский р-н д.Третьяково.	Кинешемским РВК 1939г.	Т о ж е	–	Сестра-Гаранина Елизавета Павловна	Ивановская обл. Кинешемский р-н д.Третьяково.

Донесения 7-й воздушной армии.

1944 года, в котором говорилось: *«Самолет Пе-2 № 1/210 с авиационными моторами типа ВК-105пф № к32-1000 и № 425-622, не вернулся с боевого задания 14 июля 1944 года из боевого состава эскадрильи исключить и списать в расход по книгам учета самолетов и моторов…».*

В следующем приказе (№ 030) от 21 июля 1944 года говорилось: *«14 июля 1944 года экипаж самолета Пе-2 в составе: летчика лейтенанта Воронина Семена Семеновича, летчика-наблюдателя лейтенанта Синева Евдокима Лукича, воздушного стрелка-радиста гвардии старшины Гаранина Николая Павловича не вернулся с боевого задания из района ст. Сана-Янес-Ярви. Вышеуказанный экипаж исключить из списков части и сообщить родственникам…».*

Тем самым стало понятно, что поисковики нашли место падения самолета, в экипаж которого входили летчик лейтенант Семен Воронин, штурман лейтенант Евдоким Синев и воздушный стрелок-радист гвардии старшина Николай Гаранин.

Карл-Фредрик Геуст помимо сведений, что самолет был сбит в районе Лоймола, добавлял, что в Национальном архиве Финляндии в Хельсинки в так называемом «трофейном фонде», хранятся документы и другие изъятые вещи летчика С.С. Воронина, который попал в плен, выпрыгнув с парашютом из горящего самолета. В перечень этих документов входили: удостоверение личности офицера, вещевая книжка, собственноручно написанная пояснительная записка на имя командира 119-й ОРАЭ о вынужденной посадке самолета УСБ 29 июня 1944 года, которым управлял Воронин, полетные карты различного масштаба по всему северо-западу страны до границ Финляндии, письмо на имя Семена Воронина, отправленное 1 июля 1944 года из Москвы Н.Н. Дрокиной.

Сведения о том, что летчик С.С. Воронин выжил, но попал в плен к финнам подтвердились советскими архивными документами. Скорее всего, убитые в воздухе штурман Е.Л. Синев и воздушный стрелок-радист Н.П. Гаранин упали вместе с самолетом.

Мы связались Константином Серафимовичем Смирновым и сообщили установленные данные. Надо отметить, на месте падения самолета была проведена титаническая работа: пришлось перебрать руками песчаную и каменную крошку на площади более 50 метров, главным итогом которой стало обнаружение останков погибшего экипажа.

25 августа 2024 года на историко-мемориальном комплексе в районе озера Колласъярви Лоймольского сельского поселения Суоярвского района Республики Карелия состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков 73 советских воинов. Лишь восемь бойцов были опознаны по найденным смертным медальонам. А теперь стали известны имена двух членов экипажа самолета Пе-2.

В работе экспедиции принимали участие поисковые отряды: «Надежда» (г. Москва), «Сокол» (г. Москва), «Наследники Победы» (г. Волгоград), «РУСЬ» (пгт Коноша Архангельской обл.), «Северная Двина» (г. Архангельск), «29 регион» (г. Архангельск), «Застава Тотьма» (Вологодская обл.), «Поисковая экспедиция «ПОИСК» (г. Истра Московской обл.), «СпецСвязь» (г. Екатеринбург), «Ратибор» и «Снегири» (Ямало-Ненецкий АО), «Нефтехимик» (г. Нижнекамск Республики Татарстан), «Разведка» (п. Лоймола Суоярвского района Республики Карелия).

А сейчас давайте подробно расскажем о членах экипажа самолета.

- Летчик лейтенант ВОРОНИН Семен Семенович.



Родился 15 августа 1915 года в городе Злынка Новозыбковского уезда Черниговской губернии Российской империи (в годы войны – Злынковский район Орловской обл., сейчас Новозыбковский район Брянской обл.). Семья проживала в Злынке по улице Ленинская, д.39, а в 30-е годы переехала в Москву. Его мать, Мария Семеновна Воронина, в годы войны проживала в Москве по адресу: Новое шоссе, д.8, кв.18.

1 ноября 1935 года С.С. Воронин был призван в Красную Армию Ленинским РВК города Москвы. Поступил курсантом в 3-ю военную школу летчиков и летчиков-наблюдателей (в июне 1938 года 3-я ВАШЛиЛН была преобразована в Военное авиационное училище им. К.Е.Ворошилова, а 2 февраля 1939 года оно было разделено на два самостоятельных: Первое Чкаловское военное авиаучилище летчиков им. К.Е.Ворошилова и Второе Чкаловское военное авиаучилище штурманов).

После окончания военной школы летчиков Воронин 1 ноября 1937 года направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 45-го скоростного бомбардировочного авиаполка (1-я армия особого назначения) на должность пилота 2-й аэ.

Приказом НКО от 16 февраля 1939 года С.С. Воронину было присвоено воинское звание младшего лейтенанта. С 1 октября 1939 года находился в резерве ВВС Орловского военного округа. С 20 февраля 1940-го – слушатель 264-й резервной авиабригады. Новым местом службы (с 14 апреля 1940 года) в должности командира экипажа стал 42-й дальнебомбардировочный авиаполк Закавказского военного округа.

В учетно-послужной карточке Семена Семеновича Воронина говорится, что с 1 октября 1941 года он находился в резерве ВВС Красной Армии. А с 25 декабря 1941 года назначен на должность командира экипажа в состав 716-го легкобомбардировочного авиаполка, который формировался на базе 29-го запасного авиаполка в городе Иваново (о событиях этого времени в судьбе Семена Воронина ниже).

Полк начал формироваться в ноябре 1941 года, получив на вооружение самолеты У-2. Использовались летчики-инструкторы и курсанты Ивановского, Кинешемского и Вичугского аэроклубов.

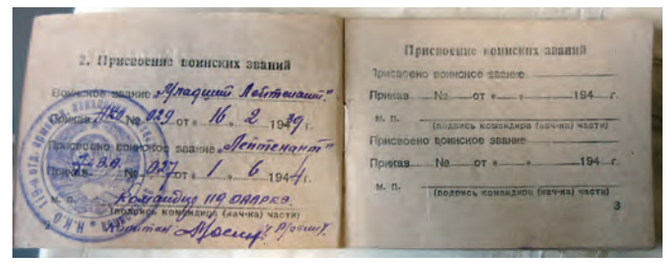
На фронте Отечественной войны Семен Воронин с марта 1942 года, когда 716-й ЛБАП вошел в состав ВВС 7-й Отдельной армии Карельского фронта. Полк стал базироваться на аэродроме Яровщина, в 30 км южнее города Лодейное Поле Ленинградской области. Основными задачами полка стали боевые вылеты на ночную бомбардировку позиций финских войск по реке Свирь. Летчики и стрелки-бомбардиры привлекались для эвакуации раненых и для обеспечения связью наземных войск.

Приказом командующего войсками 7-й воздушной армии от 5 января (в других документах, 12 января) 1943 года назначен на должность летчика в состав 119-й ОРАЭ.

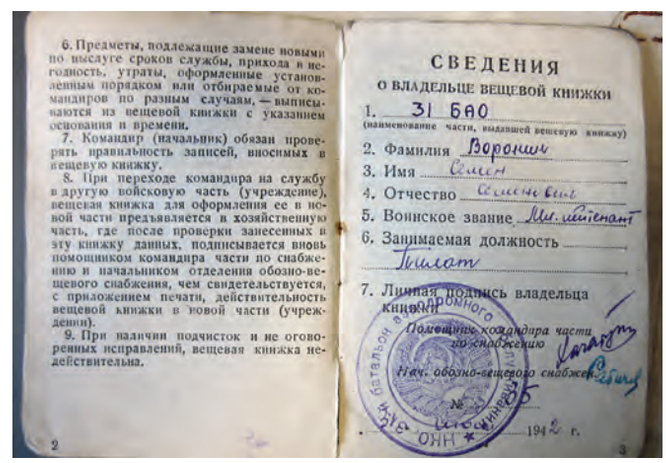
В отдельной разведывательной авиаэскадрилье С.С. Воронин стал вылетать на боевые задания на Пе-2. Но не все вылеты завершались успешно. Так 8 сентября 1943 года при вылете на разведку самолет Воронина был подбит и загорелся, а летчику пришлось прыгать с парашютом. Он приземлился в 2 км севернее своего аэродрома Яровщина. Самолет вместе со штурманом лейтенантом Александром Николаевичем Мозгуновым и воздушным стрелком-радистом сержантом Григорием Егоровичем Денисовым упал у д. Часовенная Гора. Тела погибших захоронили на кладбище деревни Бор Оятского района (сейчас Лодейнопольского) Ленинградской области.

Приказом по войскам 7-й воздушной армии от 1 июня 1944 года Воронину присвоено звание лейтенанта. В этот же день был подписан приказ по 7-й ВА о награждении летчика 119-й отдельной армейской авиационной разведывательной Краснознаменной эскадрильи С.С. Воронина орденом Красного









Документы Воронина С.С., изъятые финскими солдатами.

Знамени. В наградных материалах, составленных 30 мая 1944 года командованием части, говорилось: *«…с апреля 1942 года, за период боевой работы, произвел 24 боевых вылетов ночью на самолете У-2 с налетом 41 час 34 минуты. 164 боевых вылетов днем с налетом 73 часа 40 минут. На самолете Пе-2 произвел 45 боевых вылетов днем с налетом 54 часа 37 минут, на разведку и фотографирование тылов и переднего края обороны противника…».*

Также в наградном указывалось, что, вылетая на самолете У-2, сбросил на головы врагов 3413 бомб, при транспортировке важных военных грузов перевез 10984 кг, вывез в тыл 54 раненых бойца.

В одном из донесений от 2 июня 1944 года на имя командира 257-й САД говорилось: *«Представляю для отдачи приказом по авиадивизии летный состав 119-й отдельной авиационной разведывательной Краснознаменной эскадрильи, выполнивший по 30*

боевых вылетов на разведку войск противника и фотографирование его переднего края обороны в соответствии Приказа НКО № 294 -43 года, раздел 13 ст.20 «а» на выплату денежной премии:

В период с 27 июля 1943 года по 14 мая 1944 года летчик младший лейтенант Воронин Семен Семенович…

Успешное выполнение боевых заданий и их эффективность подтверждается фотоснимками, боевой документацией и разведанными.

Командир 119 ОААРКЭ капитан Мосин».

В документах Семена Воронина, изъятых у него финнами при пленении, оказалась объяснительная записка о поломке самолета УСБ.

«От лейтенанта Воронина Семена Семеновича. Командиру 119 КРАЭ капитану Мосину. 29 июня я получил от командира эскадрильи приказание перевезти техсостав на самолете УСБ с аэродрома Новинка на аэродром Лодейное Поле. В 16.00 я вылетел на самолете УСБ с экипажем в составе: штурман Белостоцкий, стрелок-радист Шапко с аэродрома Новинка и произвел посадку. На аэродроме Лодейное Поле мне было дано задание командиром эскадрильи произвести на самолете Пе-2 разведку войск противника, что мною было выполнено. В 22.00 получил приказание командира эскадрильи произвести перелет на самолете УСБ с целью перевести техсостав с аэродрома Лодейное Поле на аэродром Новинка. В 23.10 мы вылетели с аэродрома Лодейное Поле и в 23.30 прилетели на аэродром Новинка. На высоте 400 метров прошли через аэродром, чтобы просмотреть посадочное Т и после этого зашли на посадку. На аэродроме стояла пыль. Сделав 4-й разворот, я принял решение садиться. Когда я проходил через аэродром и когда заходил на посадку то не видел, что на летном поле лежит на животе самолет типа «Бостон». Когда я выровнял самолет, то пред самым носом самолета я увидел лежащий «Бостон». Я дернул за штурвал в надежде перескочить его, но было уже поздно и я левой плоскостью зацепился за киль и руль поворота «Бостона», а колесами своего самолета ударился о правую плоскость лежащего «Бостона». При ударе снес шасси своего самолета и несколько метров машина проползла на животе и развернулась на 80 градусов…»

Работая с архивными документами 119-й ОРАЭ, в делах по технической части удалось найти отчет о работе и эксплуатации материальной части 119-й ОРАЭ за июнь 1944 года, в котором также был описан случай с аварией самолета УСБ.

«29 июня 1944 года на аэродроме Новинка произошла авария самолета УСБ № 18/253 пилотируемого летчиком лейтенантом Ворониным. Авария произошла при следующих обстоятельствах: возвращаясь с аэродрома Лодейное Поле в 23 часа 30 мин. Лейтенант Воронин стал производить посадку на своем аэродроме. В это время на посадочной полосе находился поломанный самолет «Бостон-3», которого лейтенант Воронин из-за поднявшейся на аэродроме сильной пыли не видел. При посадке шасси самолета УСБ задели за плоскость самолета «Бостон-3», в результате чего самолет УСБ разбит и не подлежит восстановительному ремонту. Экипаж невредим…»

Данное событие сильно повлияло на судьбу Семена Воронина. 10 июля 1944 года, за четыре дня до трагического вылета на боевое задание, состоялось заседание Военного трибунала 7-й воздушной армии. В приговоре говорилось: *«…в открытом судебном заседании в расположении части, рассмотрев дело по обвинению летчика 119-й отдельной армейской авиационной Краснознаменной разведывательной эскадрильи – лейтенанта Воронина Семена Семеновича, рождения 1915 года, уроженца города Злынка Орловской области, по социальному положению рабочего, беспартийного, окончившего рабфак и школу летчиков, в Красной Армии с 1935 года, ранее не судимого, холостого, – в преступлении, предусмотренном ст.193-17 п «а» УК РСФСР.*

Данными судебного следствия и материалами дела Военный Трибунал УСТАНОВИЛ:

В 23 часа 30 минут 29 июня 1944 года, подсудимый Воронин, пилотируя самолет УСБ при посадке на аэродром проявил преступную халатность и недисциплинированность. Конкретно это выразилось в том, что Воронин начал производить посадку на расстоянии от посадочного «Т» в 100-130 метрах, а не на расстоянии до 25 метров, как этого требует наставление по производству полетов; кроме этого Воронин пренебрег указанными данными ему путем красной ракеты и расположением через аппарат СПУ о запрещении посадки – все же продолжал производить посадку, в результате чего натолкнулся на стоявший на аэродроме самолет «Бостон». Оба самолета разбиты и ремонту не подлежат.

На основании изложенного, Военный Трибунал признал виновным Воронина в совершении им преступления, предусмотренного ст. 193-17 п «а» УК РСФСР, а потому, руководствуясь ст.ст. 319 и 320 УПК РСФСР, ПРИГОВОРИЛ:

Воронина Семена Семеновича, на основании ст. 193-17 п «а» УК РСФСР подвергнуть лишению свободы с отбыванием в исправительно-трудовых лагерях сроком на ВОСЕМЬ (8) лет, без поражения в правах.

На основании примечания 2 и ст. 28 УК, исполнение приговора отсрочить до окончания военных действий с оставлением Воронина в действующей Армии.

Если же Воронин, находясь в действующей армии, проявит стойкость в защите СССР и безупречную дисциплинированность, то по ходатайству командования части перед Военным Трибуналом, он может быть вовсе освобожден от наказания и признан не имеющим судимости, или назначенная мера наказания может быть заменена более мягкой.

Приговор окончательный и обжалованию не подлежит».

Преступная халатность и недисциплинированность! Вот как интерпретировали случившееся судьи Военного Трибунала! И при этом в документах нет даже намека, что для пилота Воронина этот день был очень напряженным. Трибунал не рассмотрел обстоятельства, что в этот день Воронин совершил три вылета: два для перебазирования техсостава подразделения и один для выполнения боевого задания по разведке тылов противника.

Видимо, при вынесении обвинения сказался тот факт, что это была уже вторая авария самолета Воронина, а в первый раз его тоже признали виновным!

В архивах удалось найти документ, который рассказывал об этом трагическом происшествии.

Запрос штаба 119-й ОРАЭ от 14 мая 1944 года в адрес начальника отдела кадров 257 САД: *«В следствие того, что личное дело на летчика 119-й отдельной армейской авиационной разведывательной Краснознаменной эскадрильи младшего лейтенанта Воронина Семена Семеновича составлено в 716 БАП и ни в личном деле, ни в старом удостоверении личности не указан чей приказ, его № и дата о присвоении военного звания «младший лейтенант», а старое личное дело находится в 42 ДБАП, в этом со слов тов. Воронина С.С., сообщаю для запроса в УК ВВС КА, данные о неполном прохождении службы:*

– 3 октября 1941 года тов. Воронин был осужден ВТ 398 стрелковой дивизии за аварию самолета ДБ-3ф и приговорен к 7 годам лишения свободы с посылкой на фронт. После осуждения пребывал 1,1/2 месяца в заключении, после чего ВТ ЗакВО освободил из заключения и он был отправлен на передовую линию фронта. После кратковременного пребывания на передовой линии был направлен в ОК ВВС Южного фронта, но вследствие того, что отсутствовала материальная часть самолетов на которых мог бы он работать, был откомандирован в распоряжение УК ВВС КА, откуда был направлен для прохождения дальнейшей службы в 29-й ЗАП при котором формировался 716 БАП и был зачислен в состав последнего, где пребывал до января 1943 года. Приказом ВВС 7-й отдельной армии № 08 от 05.01.1943г. назначен на должность летчика 119-й отдельной армейской авиационной разведывательной эскадрильи. По суду военного звания не лишался. Ориентировочные данные о присвоении военного звания: февраль месяц 1939 года, чей приказ и его № сообщить не может. (Перьевой ручкой дописано: звание присвоено в 45 СБАП 2-й армии особого назначения г. Орел).

На основании вышеизложенного прошу сделать запрос в УК ВВС КА о присвоении военного звания «младший лейтенант»…».

Таким образом по совокупности двух аварий Семен Воронин был признан виновным и осужден Военным Трибуналом. Но чуть позже эта судимость была с него снята.

В письме Военного Трибунала 7-й ВА от 17 июля 1944 года в адрес командира 119-й ОРАЭ говорилось:



Воронин С.С.

«10 июля 1944 года Военным Трибуналом 7-й воздушной армии Воронин Семен Семенович, по ст.193-17 п «а» УК РСФСР осужден к 8 годам лишения свободы с отсрочкой исполнения приговора до окончания военных действий.

11 июля 1944 года копия приговора была направлена Командующему 7-й воздушной армии с просьбой дать указание Вам о дальнейшем месте прохождения службы осужденным Ворониным.

По имеющимся в ВТ сведениям Воронин погиб при выполнении боевого задания, поэтому прошу Вас сообщить Военному Трибуналу 7-й воздушной армии о том, когда и при каких обстоятельствах погиб Воронин.

Если действительно Воронин погиб при выполнении боевого задания, то возбудите перед Военным Советом Карельского фронта ходатайство о снятии с него судимости.

Ходатайство направьте через Военный Трибунал 7-й воздушной армии».

Но реальность была трагичней! Во время боевого вылета 14 июля 1944 года его самолет был подбит в районе станции Лоймола. Лейтенант Воронин смог выброситься на парашюте, но опустился на занятую финскими войсками территорию и попал в плен. 15 июля 1944 года был помещен в полевую тюрьму, а 19 июля переведен в лагерь военнопленных.

После прекращения боевых действий между Финляндией и Советским Союзом в сентябре 1944 года первые советские военнопленные стали возвращаться из финского плена. Из документов Красного Креста стало известно, что С.С. Воронин был репатриирован в СССР 21 октября 1944 года.

В период с октября по декабрь 1944 года С.С. Воронин проходил специальную проверку в спецлагере НКВД № 174.

В этом месте, я думаю, стоит рассказать об организации и функционировании таких лагерей.

Проверочно-фильтрационный лагерь № 174 находился в городе Подольске. Он был сформирован на

основании Приказа Народного Комиссара Внутренних Дел СССР № 001735 от 28 декабря 1941 года.

«Во исполнение постановления Государственного комитета обороны от 27 декабря 1941 года № 1069сс, в целях выявления среди бывших военнослужащих Красной Армии, находившихся в плену и в окружении противника, изменников родины, шпионов и диверсантов – ПРИКАЗЫВАЮ: (…)

9. Особым отделам НКВД организовать тщательную личную проверку содержащихся в лагерях бывших военнослужащих Красной Армии и необходимую агентурно-оперативную работу. На каждого содержащегося в лагере заводить учетное дело, состоящее из опросного листа и материалов проверки. По окончании проверки на каждого бывшего военнослужащего Красной Армии составлять соответствующее заключение, утверждаемое начальником Особого отдела лагеря.

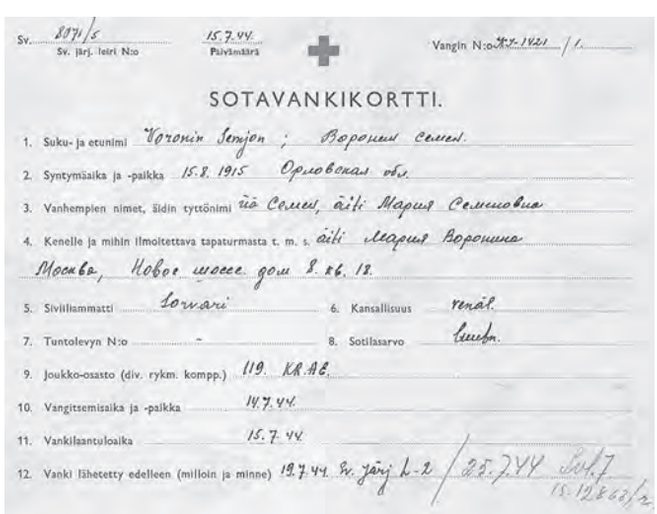
10. Лиц, в отношении которых после проверки их не будет установлено компрометирующих материалов, через начальников лагерей передавать соответствующим военным комиссариатам – по территориальности.

11. Выявленных изменников родины, шпионов и дезертиров подвергать аресту и дела на них представлять на рассмотрение Особого совещания НКВД СССР в установленном порядке. Для содержания арестованных начальникам лагерей организовать специальные тюремные помещения, обеспечив их охраной.

12. Обеспечение лагерей помещениями, казарменным инвентарем, постельными принадлежностями, питанием, отоплением, необходимым обмундированием и санитарной обработкой производить через Управление тыла НКО.

Заместителю наркома внутренних дел СССР тов. ЧЕРНЫШОВУ согласовать с НКО порядок материального обеспечения лагерей.

13. Начальнику ЦФИО НКВД СССР тов. БЕРЕНЗОНУ предусмотреть в смете НКВД СССР по Управлению по делам о военнопленных средства на содержание специальных лагерей…»


Sv. 8071/5 — Sv. järj. leiri N:o
15.7.44 — Päivämäärä
Vangin N:o 7.7.1421 / 1.

SOTAVANKIKORTTI.

1. Suku- ja etunimi: Воронин Семен ; Воронин семен.
2. Syntymäaika ja -paikka: 15.8.1915 Орловская обл.
3. Vanhempien nimet, äidin tyttönimi: Ив Семен, äiti: Мария Семеновна
4. Kenelle ja mihin ilmoitettava tapaturmasta t. m. s.: äiti Мария Воронина Москва, Новое шоссе дом 8. кв. 12.
5. Siviiliammatti: Lowari — 6. Kansallisuus: venäl.
7. Tuntolevyn N:o: – — 8. Sotilasarvo: seurm.
9. Joukko-osasto (div. rykm. kompp.): 119. KR. AE.
10. Vangitsemisaika ja -paikka: 14.7.44.
11. Vankilaantuloaika: 15.7.44.
12. Vanki lähetetty edelleen (milloin ja minne): 19.7.44. Sv. järj. L-2 / 25.7.44 Suk.? 15.12862/2

Донесение Красного Креста на военнопленного Воронина С.С.

Данные лагеря являлись спецучреждениями НКВД СССР и создавались для содержания и обеспечения проверки и фильтрации лиц (спецконтингента), бывших в немецком плену или на оккупированной территории и работавших при немцах в качестве сельских старост, рядовых полицейских и т.д.

Если вы помните, в конце 80-х – начале 90-х годов прошлого столетия, во время «великой и лихой перестройки» в нашем государстве, когда гласность и вседозволенность захлестнули наше общество, многие псевдоисторики рассказывали, а некоторые и сейчас продолжают внушать, что все вернувшиеся из немецкого и финского плена потом попали в жернова сталинских лагерей на долгий срок. Но сейчас, когда открыты архивы и рассекречено большинство документов, стало известно, что из числа вернувшихся советских военнопленных большинство прошли спецпроверку и вернулись к нормальной жизни. Такие данные можно найти и почерпнуть в фондах Российского государственного военного архива, в региональных управлениях ФСБ, государственных архивах субъектов Российской Федерации.

Статистика за 1941–1944 годы говорит, что через фильтрационные лагеря НКВД за этот период прошли около 370 тысяч человек. При этом:

– 65,5 % вернулись в действующую армию через военные комиссариаты;

– 5,5 % получили назначения в оборонную промышленность (как специалисты по конкретным направлениям работы);

– 25,7 % были демобилизованы или просто отпущены в мирную жизнь (по состоянию здоровья или возрасту), некоторые получали назначение не в боевые части, а в милицию.

Конечно были осужденные и расстрелянные. Виновными в разных преступлениях и приговоренными Военными Трибуналами оказались 11 тысяч 658 человек за период с 1941 по июль 1944 года. То есть всего 3 процента от всей численности прошедших фильтрационные лагеря! Причем проверку в этих лагерях проходили не только военнослужащие, бывшие в плену или вышедшие из окружения. Контингент этих лагерей был разделен на 3 категории:

1-я – военнопленные и окруженцы;

2-я – рядовые полицейские, деревенские старосты и другие гражданские лица, подозреваемые в изменнической деятельности;

3-я – гражданские лица призывного возраста, проживавшие на занятой противником территории.

По разным данным средний срок прохождения проверки в фильтрационных лагерях от трех до пяти месяцев. Но если на человека находились компрометирующие сведения, то он передавался следственным органам и переводился во внутренние тюрьмы военных округов, где следствие продолжалось и выносился приговор суда или Военного Трибунала.

Понятно, к окончанию войны или в послевоенные месяцы сроки прохождения спецпроверок увеличились, что было связано с ростом числа освобожденных. Например в 1942 году в спецлагерях прошли проверку 2 тысячи человек, а за первую половину 1944-го уже 75 тысяч. А число следователей ничуть не увеличилось, оставшись на уровне 1942 года.

Как говорилось выше, первоначально лагеря подчинялись Управлению по делам военнопленных и интернированных НКВД СССР. 19 июля 1944 года приказом № 0149 все они были переданы в ведение ГУЛАГа НКВД СССР. 28 августа этого же года приказом № 001063 «О создании проверочно-фильтрационных пунктов НКВД СССР по приему и фильтрации бывших военнослужащих Красной Армии и гражданского населения, возвращающихся на территорию Советского Союза из фашистского плена» на базе отдела спецлагерей ГУЛАГа был создан самостоятельный Отдел спецлагерей НКВД СССР, который в январе 1945 года был переименован в Отдел проверочно-фильтрационных лагерей (ОПФЛ) НКВД СССР.

Просуществовали такие лагеря до 1947 года (по другим источникам, до 48-го).

Но давайте вернемся к судьбе Семена Семеновича Воронина. Благополучно пройдя проверку в спецлагере НКВД 13 декабря 1944 года, С.С. Воронин был направлен на должность старшего летчика в состав 1-й отдельной авиационной эскадрильи лидеров ВВС Московского ВО и вернулся к летной работе.

18 августа 1945 года летчику 1-й ОАЭ лидеров Высшей офицерской школы воздушного боя ВВС Красной Армии С.С. Воронину вручена медаль «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». В документе указывалось, что лейтенант Воронин в период 1944–1945 годов обеспечивал подготовку кадров для фронта.

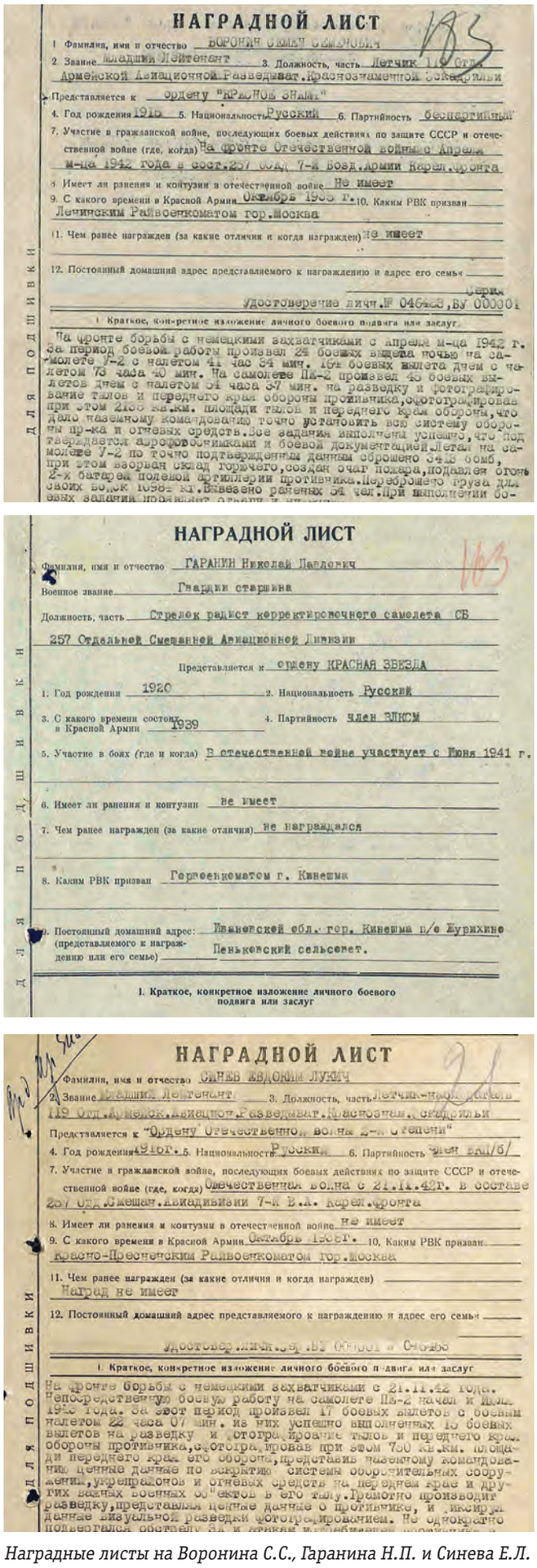
5 января 1946 года он назначен на должность старшего летчика 19-й комендатуры авиагарнизона Московского ВО.

6 ноября 1947 года по выслуге лет в рядах Красной Армии Семен Воронин награжден медалью «За боевые заслуги».

С 14 апреля 1948 года – летчик-инструктор 257-й авиабазы по хранению резервных самолетов.

Уволен из рядов Советской армии в запас 15 января 1949 года в звании капитана.

В личных документах говорилось, что на момент боевого вылета 14 июля 1944 года Семен Семенович был холост. Но напомним, что в бумагах, изъятых у него в плену, есть письмо на его имя от 1 июля 1944 года из Москвы с обратным адресом «пп 31734а Дрокиной Н.Н.», которое начинается словами: «Дорогой Сеня!..» Можно понять, что это девушка Семена, с которой он долгое время переписывался… Мы не будем приводить слова личной переписки двух влюбленных сердец, а лишь приведем отрывок из письма об общей обстановке в Москве. *«…Во всем остальном жизнь бесперемена, быть может только в*



НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя и отчество ВОРОНИН Семен Семенович
2. Звание Младший Лейтенант 3. Должность, часть Летчик 119 отд. Армейской Авиационной Разведыват. Краснознаменной Эскадрильи
Представляется к ордену "Красное Знамя"
4. Год рождения 1915 5. Национальность Русский 6. Партийность беспартийный
7. Участие в гражданской войне, последующих боевых действиях по защите СССР и отечественной войне (где, когда) На фронте Отечественной войны с Апреля м-ца 1942 года в сост. 257 отд. 7-й Возд. Армии Карел. фронта
8. Имеет ли ранения и контузии в отечественной войне Не имеет
9. С какого времени в Красной Армии Октябрь 1935 г. 10. Каким РВК призван Ленинским Райвоенкоматом гор. Москва
11. Чем ранее награжден (за какие отличия и когда награжден) не имеет
12. Постоянный домашний адрес представляемого к награждению и адрес его семьи
Удостоверение личн. № 046463, БУ 000001
I. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг.
На фронте борьбы с немецкими захватчиками с апреля м-ца 1942 г. За период боевой работы произвел 24 боевых вылета ночью на самолете У-2 с налетом 41 час 34 мин. 164 боевых вылета днем с налетом 73 часа 40 мин. На самолете ПЗ-2 произвел 45 боевых вылетов днем с налетом 84 часа 37 мин. на разведку и фотографирование тылов и переднего края обороны противника, сфотографировав при этом 2100 кв.км. площади тылов и переднего края обороны, что дало наземному командованию точно установить всю систему обороны пр-ка и огневых средств. Все задания выполнены успешно, что подтверждается аэрофотоснимками и боевой документацией. Летая на самолете У-2 по точно подтвержденным данным сброшено 348 бомб, при этом взорван склад горючего, создан очаг пожара, подавлен огонь 2-х батарей полевой артиллерии противника. Переброшено груза для своих войск 1098 кг. Вывезено раненых 54 чел. При выполнении боевых заданий проявил отвагу и мужество

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

Фамилия, имя и отчество ГАРАНИН Николай Павлович
Военное звание Гвардии старшина
Должность, часть Стрелок радист корректировочного самолета СБ 257 Отдельной Смешанной Авиационной Дивизии
Представляется к ордену КРАСНАЯ ЗВЕЗДА
1. Год рождения 1920 2. Национальность Русский
3. С какого времени состоит в Красной Армии 1939 4. Партийность член ВЛКСМ
5. Участие в боях (где и когда) В отечественной войне участвует с Июня 1941 г.
6. Имеет ли ранения и контузии Не имеет
7. Чем ранее награжден (за какие отличия) не награждался
8. Каким РВК призван Горвоенкоматом г. Кинешма
9. Постоянный домашний адрес: (представляемого к награждению или его семье) Ивановской обл. гор. Кинешма п/о Журихино Пеньковский сельсовет.
I. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя и отчество Синев Евдоким Лукич
2. Звание Гвардии Лейтенант 3. Должность, часть Летчик-инструктор 119 отд. Армейск. Авиацион. Разведыват. Краснознам. Эскадрильи
Представляется к "Ордену Отечественной войны 2-й степени"
4. Год рождения 1910 г. 5. Национальность Русский 6. Партийность член ВКП(б)
7. Участие в гражданской войне, последующих боевых действиях по защите СССР и отечественной войне (где, когда) Отечественная война с 21.11.42г. в составе 257 отд. Смешан. Авиадивизии 7-й В.А. Карел. фронта
8. Имеет ли ранения и контузии в отечественной войне не имеет
9. С какого времени в Красной Армии Октябрь 1936г. 10. Каким РВК призван Красно-Пресненским Райвоенкоматом гор. Москва
11. Чем ранее награжден (за какие отличия и когда награжден)
Наград не имеет
12. Постоянный домашний адрес представляемого к награждению и адрес его семьи
Удостовер. личн. сер. БУ № 000001 г. Сочи
I. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг
На фронте борьбы с немецкими захватчиками с 21.11.42 года. Непосредственную боевую работу на самолете ПЗ-2 начал в июле 1943 года. За этот период произвел 17 боевых вылетов с боевым налетом 22 часа 07 мин. из них успешно выполненных 15 боевых вылетов на разведку и фотографирование тылов и переднего края обороны противника, сфотографировав при этом 700 кв.км. площади переднего края его обороны, представив командованию ценные данные по вскрытию системы оборонительных сооружений, укрепрайонов и огневых средств на переднем крае и других важных военных об"ектов в его тылу. Грамотно производит разведку, предоставляя ценные данные о противнике, и дисциплинированно данные визуальной разведки фотографированием. Не однократно подвергался обстрелу зенитной артиллерии противника

Наградные листы на Воронина С.С., Гаранина Н.П. и Синева Е.Л.

том, что в связи с героическими победами Красной Армии повысилось моральное состояние наших девушек-бойцов. Каждый вечер с огромным воодушевлением ожидаем, когда прозвучат магические слова диктора о важных сообщениях, сопровождающихся салютом. Вот, Сеня, примерно все. Привет от меня Лукичу. Привет тебе от Галки. Жду ответа. До свидания. Целую крепко. Ната».

Нам удалось установить, что номер полевой почты, указанный на письме, принадлежал 7-му полку аэростатного заграждения, который в годы войны дислоцировался в городе Москве.

Благодаря электронным базам данных Министерства обороны РФ удалось выяснить полные данные отправительницы письма – Дрокина Наталья Никаноровна. Родилась 22 апреля 1922 года в деревне Осиная Грива Топкинского района Новосибирской области (сейчас Кемеровская обл.). В апреле 1942 года через Бабушкинский РВК города Москвы была призвана в Красную Армию и зачислена в состав 2-го дивизиона аэростатных заграждений 9-го полка АЗ. В октябре 1943 года младший сержант Дрокина была демобилизована из армии. Но, судя по ее письму (дата – июль 1944 года, обратный адрес – ппс 7-го полка АЗ), она продолжала поддерживать связь со своими сослуживцами.

В августе 1986 года ветеран Великой Отечественной войны Н.Н. Дрокина была награждена орденом Отечественной войны II степени.

Вот такие интересные жизненные истории удается найти при скрупулезной работе с различными источниками информации.

- Штурман лейтенант СИНЕВ Евдоким Лукич.



Родился в 1916 году на хуторе Чигонаки-2 Усть-Медведицкого округа Области Войска Донского (в годы войны – Кумылженский район Сталинградской области, в настоящее время – Волгоградской). В 1934 году окончил семь классов средней школы. Еще до войны семья переехала в Рязанскую область и проживала на станции Чучково на улица Главная, д.7 кв.3 (там же в годы войны жил отец Синев Лука Петрович). В 1938 году Евдоким Синев окончил Московский хлопчатобумажный техникум и до призыва в армию работал техником-хлопчатобумажником. В Красную Армию был призван Красно-Пресненским РВК города Москвы 18 октября 1938 года. Проходил срочную службу в составе 7-го автотранспортного батальона Харьковского военного округа в звании отдельного командира. 1 июня 1940 года поступил курсантом в Мелитопольскую военную авиационную школу.

20 сентября 1941 года после окончания обучения оставлен в авиашколе на должности стрелка-бомбардира с присвоением воинского звания сержанта.

По словам родных Евдокима Лукича (а поисковикам удалось найти двух его внуков – Вячеслава Синева и Сергея Сильниченко) начало войны их дедушка встретил в городе Иваново, где служил в танковой части. В одном из боев был ранен (получил сильные ожоги) и после госпиталя и выздоровления направлен для прохождения дальнейшей службы в авиацию. 12 июня 1943 года (указана п/п № 10230, которая относилась к 119-й ОРАЭ 7-й ВА) Евдоким писал родным об этом: вот и сбылась его мечта. Последнее письмо семья получила от него в марте 1944 года. Потом пришла страшная весть – пропал без вести.

Дополнительные сведения удалось почерпнуть в учетно-послужной карточке Е.Л. Синева. В ней указывалось, что 24 октября 1942 года приказом командующего войсками Архангельского военного округа ему было присвоено воинское звание младшего лейтенанта. В другом учетном документе сказано, что до 15 ноября 1942 года проходил службу в составе 15-го отдельного аэросанного батальона.

Данный батальон как раз был сформирован в декабре 1941 года в Архангельском ВО и убыл на фронт в феврале 1942 года. С 1 марта по 1 мая 1942-го батальон вел боевые действия на Волховском фронте в составе сначала 4-й армии, затем 52-й. В мае 1942 года был выведен в тыл в состав Архангельского ВО. Батальон на вооружении имел аэросани НКЛ-26 на четырех лыжах, имеющие бронированные корпуса и вооруженные 7,62-мм пулеметом. Они приводились в движение установленным позади двигателем самолетного типа с пропеллером и могли перевозить четырех или пятерых человек.

Вот, например, описание применения аэросаней в Красной Армии. *«Действующие фронты и армии использовали аэросанные батальоны для проведения зимних рейдов, борьбы с лыжными войсками противника и для подвоза припасов во время операций на сложной местности в условиях снежной зимы. Зачастую эти батальоны действовали в тесном контакте с обычными лыжными батальонами и бригадами. Летом аэросани действовать не могли, поэтому к*



Аэросани в Красной Армии.

1 июля 1942 года все аэросанные батальоны были расформированы и вновь начали создаваться к концу осени того же года. Действовали они только зимой, обычно в заснеженных и лесистых районах».

После второго формирования в городе Котласе (Архангельская область) 15-й отдельный аэросанный батальон в ноябре 1942 года был направлен на Карельский фронт в состав 7-й Отдельной армии.

Но ранение (с ожогами) Е.Л. Синев получил, скорее всего, в период первого пребывания 15-го ОАБ на фронте, так как в учетно-послужной карточке написано, что уже с 21 ноября 1942 года он был в составе 716-го легкобомбардировочного авиаполка ВВС 7-й ОА (впоследствии на базе штаба ВВС 7-й армии была сформирована 257-я САД 7-й ВА). Полк был вооружен самолетами У-2 и вел боевую работу на рубеже реки Свирь, проводя ночные бомбардировки позиций финских войск. Привлекался к эвакуации раненых, а также к связной службе.

14 июля 1943 года младший лейтенант Е.Л. Синев был переведен на должность летчика-наблюдателя в состав 119-й ОРАЭ 257-й САД, где вылетал на боевые задания на самолете Пе-2.

Приказом командующего войсками 7-й ВА от 24 июня 1944 года присвоено звание лейтенанта.

2 июля 1944 года приказом по войскам 7-й ВА награжден орденом Красного Знамени № 102472 (в наградном материале от 26 июня 1944 года представлялся к ордену Отечественной войны II степени). В наградных материалах отмечалось: *«…на фронте борьбы с немецкими захватчиками с 21 ноября 1942 года* (дата зачисления в состав 716-го ЛБАП. – Авт.). *Непосредственную боевую работу на самолете Пе-2 начал с июля 1943 года. За этот период произвел 17 боевых вылетов с боевым налетом 22 часа 07 минут. Из них успешно выполненных 15 боевых вылетов на разведку и фотографирование тылов и переднего края обороны противника, сфотографировав при этом 750 кв. км площади переднего края его обороны, представив наземному командованию ценные данные по вскрытию системы оборонительных сооружений, укрепрайонов и огневых средств на переднем крае и других важных военных объектов в его тылу. … Неоднократно подвергался обстрелу ЗА и атакам истребителей противника, в сложившейся обстановке не теряется, прицельным пулеметным огнем отражает атаки истребителей и продолжает выполнение поставленной задачи по оперативной и тактической разведке…».*



Памятный знак на месте захоронения останков экипажа, установленный поисковиками экспедиции «Суоярвский плацдарм».

● Воздушный стрелок-радист гвардии старшина ГАРАНИН Николай Павлович. Родился в 1920 году в деревне Третьяково Кинешемского уезда Иваново-Вознесенской губернии (в 40-е годы – Пеньковский сельсовет Кинешемского района Ивановской области). Там же проживала его сестра Елизавета Павловна. Супруга Николая Павловича, Антонина Семеновна, жила в городе Пенза, ул. Московская, д.20-32.

В Красную Армию Н.П. Гаранин был призван Кинешемским РВК 8 февраля 1939 года (в других документах, октябрь 1939-го). Окончил школу младших авиационных специалистов. На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года в составе 31-го бомбардировочного авиаполка, который в декабре 1941 года стал «гвардейским» и получил наименование 4-й гв.БАП.

С весны 1942 года в составе 716-го легкобомбардировочного авиационного полка.

С июня 1942 года на должности стрелка-радиста корректировочного самолета СБ 257-й отдельной смешанной авиадивизии 7-й воздушной армии. За 60 выполненных боевых вылетов приказом командира 257-й САД от 31 июля 1943 года награжден орденом Красной Звезды. С июня 1944 года в составе 119-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи 7-й воздушной армии. В архивных документах указывается, что только приказом от 28 июня 1944 года по 119-й ОРАЭ был допущен к боевым вылетам на Пе-2 после успешной сдачи зачетов по рации и вооружению самолета.

В январе 2025 года поисковиками Московской и Ивановской областей удалось разыскать внучатую племянницу Николая Павловича Гаранина – Веронику Лапину. Все это время семья не знала о месте, где принял свой последний бой их родной человек.

* * *

25 августа 2025 года на историко-мемориальном комплексе в районе озера Колласъярви Суоярвского района Республики Карелия, рядом с братской могилой, появился памятный знак, на котором золотыми буквами высечены имена лейтенанта Евдокима Лукича Синева и гвардии старшины Николая Павловича Гаранина.

Память об отважном экипаже авиационных разведчиков также увековечена в Музее боевой славы поискового отряда «Нефтехимик», расположенного в промышленной зоне города Нижнекамска.

Самолет Пе-2, полуостров Рыбачий, Печенгский район Мурманской области

Фрагменты бомбардировщика Пе-2, о котором пойдет речь в данной главе, попали в проект «Крылья Татарстана» благодаря нашим друзьям из поискового отряда «Икар».

В начале девяностых годов Валерий Петрович Чернышов, работая в Заозерске, увлекся поисково-исследовательской работой и собрал таких же неравнодушных к истории страны людей. Позже к нему присоединился его сын Владимир. Сначала они работали в составе отряда «Высота», а в 1999 году официально зарегистрировали свою поисковую группу «Икар». Вот как описывал события Владимир Валерьевич.

«Об этой войне мы знаем, прежде всего, из воспоминаний и рассказов ветеранов, фото и кинохроники, документальных и художественных фильмов. Самым важным источником информации о ходе боевых действий являются, конечно же, подлинные исторические документы: оперативные сводки, боевые донесения, отчёты о проведённых войсковых операциях и другие документы, хранящиеся в наших военных архивах.

Между тем существует и ещё один источник информации о войне – это сделанные на полях сражений находки, артефакты или, выражаясь юридическим языком, – вещественные доказательства, немые свидетели тех далёких дней, которые мы можем сейчас видеть в наших музеях: это как документы, так и предметы военного быта, а также военная техника. В настоящее время поисковую деятельность по розыску останков погибших воинов и военной техники иногда называют военной археологией.

Увлечение поисковой работой возникло у меня ещё в начале 1990-х годов после переезда в Заполярье. До сентября 1999 г. мы занимались поисковой работой в рамках группы «Высота», а с начала 2000 года в городе Заозёрске образована поисково-исследовательская группа «Икар», участником которой я являюсь, которая с указанного времени осуществляет поисковую и исследовательскую деятельность, направленную на увековечение памяти советских воинов – защитников Заполярья в годы Великой Отечественной войны, а также входит в Координационный совет поисковых объединений Мурманской области.

Приоритетным направлением деятельности группы является поиск останков советских лётчиков, сбитых и пропавших без вести в годы Великой Отечественной войны на территории Мурманской области с целью их захоронения и установления обстоятельств гибели путём архивных исследований, а также поиск самолётов (их фрагментов) времён войны для реставрационных целей и музейного экспонирования. Группа объединяет участников из различных городов Мурманской области.

Как уже отметил выше, наше увлечение поиском началось ещё в начале 1990-х годов. И в значительной мере повлияло на это одна из самых первых экспедиций, в которой мне довелось принять участие – по подъёму скоростного бомбардировщика «СБ», обнаруженного участниками группы в 1 километре южнее железнодорожной станции Нял Кольского района Мурманской области в 1992 году…».

Наша совместная работа и дружба с отрядом «Икар» длится уже более 30 лет. Еще в конце 90-х годов, когда мы только начали приезжать в экспедиции на Кольский полуостров в район хребта Муста-Тунтари, Валерий Петрович постоянно оказывал нам помощь в заброске к местам поисковых работ. Потом были совместные экспедиции в разных районах ожесточенных боев Заполярья – на озере Дракон, на местах боев у Западной Лицы, в окрестностях ЗАТО Заозерск. А с 2018 года мы стали активно сотрудничать в рамках реализации проекта «Крылья Татарстана». Сейчас ни одна экспедиция в Мурманскую область не проходит без участия отца и сына Чернышовых.

Очередная совместная вылазка прошла с 25 февраля по 5 марта 2025 года – эвакуация с места падения фрагментов самолета Пе-3 из состава 95-го авиаполка ВВС СФ, погибшего в районе озера Вайявр. Историю о нем вы также можете прочесть в этой книге. В эти дни поисковики «Икара» сделали нам уникальный подарок. Валерий Петрович привез в лагерь фрагменты Пе-2, подходящие для реставрации и восстановления самолета по проекту «Крылья Татарстана». Особенно нас порадовал хорошо сохранившийся маслобак, который в катастрофе получил лишь незначительные повреждения.



Участники экспедиции. Март, 2025 год.

И нам было приятно узнать, что штурманом на этом самолете был наш земляк из Татарстана!

А история данного самолета оказалась такова.

Место падения Пе-2 в районе мыса Цып-Наволок на полуострове Рыбачий было обнаружено в марте 2023 года «икаровцами». При обследовании обломков машины был найден номер одного из моторов, по которому и удалось установить обстоятельства его потери и судьбу экипажа. Мотор М-105пф № 24-2193 списан приказом №03 ВВС СФ от 31.07.1943 г. на основании инспекторского свидетельства №56 как боевая потеря.

Оказалось, данный пикировщик (заводской номер 7/142 с моторами М-105ра № 24-2177 и № 24-2193) был выпущен на авиационном заводе № 22 в городе Казани 16 декабря 1941 года. Затем передан в военно-морское авиационное училище им. Леваневского, а 16 марта 1943 года – в состав 121-го бомбардировочного авиаполка, который в это время действовал в составе Особой морской авиагруппы ВВС СФ.

Из архивных документов Центрального военно-морского архива (г.Гатчина), которыми поделился исследователь истории советской авиации на севере Андрей Копытков, удалось узнать обстоятельства потери самолета и проследить судьбу его экипажа.

29 марта 1943 года, с 14:30 по 16:30, восемь самолетов Пе-2 из состава 121-го и 29-го авиаполков ВВС СФ вылетали на бомбоудар по транспортам противника в Баренцевом море. В 15:40 в районе Конгс-Фьорд группа из пяти самолетов нанесла удар по конвою. В районе цели наши самолеты были обстреляны огнем зенитной артиллерии с кораблей противника и атакованы двумя Ме-110 из 13-й эскадрильи тяжелых истребителей 5-й истребительной эскадры Люфтваффе (13.(Z)/JG 5). В результате из группы на свой аэродром не вернулось три «пешки», а на самолете ведущего группы капитана Александра Николаевича Калашникова в воздухе был смертельно ранен штурман авиаэскадрильи старший лейтенант Павел Иванович Пудов.



Калашников А.Н.



Пудов П.И.

В экипаж самолета, обломки которого нашли мурманчане, входили: летчик лейтенант П.И. Титков, стрелок-бомбардир младший лейтенант Н.Г. Малов, воздушный стрелок-радист сержант Б.А. Лобов.

В боевом донесении говорилось: *«Самолет лейтенанта Титкова получил прямое попадание снаряда в консоль левой плоскости. Чтобы избежать дальнейших атак истребителей и огня ЗА, лейтенант Титков ушел в облачность с курсом на свой аэродром. Оторвавшись от боя и преследования, Титков на траверсе Варангер-Фиорд вышел из облачности и через некоторое время заметил 3 Ме-109ф, один из которых ушел в район Варде, а два оставшихся начали преследование Пе-2. Титков, снизившись до бреющего полета, взял курс в район «отсечки» наших истребителей, но оторваться от Ме-109ф не смог и в районе губы Вайда был атакован самолетами противника. Эки-*





Фрагменты винтомоторной группы на мысе Цып-Наволок.

паж упорно отбивал атаки, огнем стрелка-бомбардира младшего лейтенанта Малова был сбит один Ме-109ф, второй Ме-109 продолжал атаки. Выйдя к Цып-Наволоку, Титков, вследствие полученных повреждений и отказа правого мотора, произвел вынужденную посадку с убранными шасси…».

Получается, экипаж лейтенанта Титкова на подбитом самолете совершил вынужденную посадку в районе мыса Шарапов (полуостров Рыбачий) и остался жив. А самолет, получивший лишь повреждения во время вынужденной посадки, полностью сгорел 1 апреля 1943 года, когда его добили на земле немецкие истребители.

Таковы обстоятельства потери данного самолета. Фронтовая судьба так распорядилась, что все члены экипажа выжили в той страшной войне. Полк, в котором они проходили дальнейшую службу, 29-й БАП, после Северного флота был переброшен на юг, в состав ВВС Черноморского флота. Летчики и дальше вылетали на боевые задания, громили захватчиков, отражали атаки истребителей и уходили от зенитного огня противника. Но, главное, выжили. Вернулись домой к своим родным и близким, продолжили род, оставив след на Земле. И передав потомкам рассказы о войне, сохраняя память о погибших товарищах.

А сейчас давайте расскажем о мужественном экипаже самолета, место падения которого определили мурманские поисковики отряда «Икар» и фрагменты которого теперь также используются в проекте «Крылья Татарстана» по восстановлению бомбардировщика Пе-2.

● Летчик лейтенант ТИТКОВ Петр Иванович. Родился 29 июля 1917 года в Красном Селе рядом с Петроградом (до 1917 года – Царское Село, в настоящее время – Красносельский район города Санкт-Петербурга). В других документах местом рождения записано село Ропша, недалеко от Красного Села.



В Красную Армию поступил 8 августа 1936 года. После окончания учебного авиационного училища проходил службу в составе 214-го скоростного бомбардировочного авиаполка ВВС Московского военного округа.

Участник Великой Отечественной войны с самого первого дня. С сентября 1941-го и до момента расформирования 121-го авиаполка ВВС СФ проходил службу в его составе. С 15 июня 1943 года по 9 января 1944 года – в составе 29-го бомбардировочного авиаполка ВВС СФ. С января 1944 года по 1945 год – в составе 3-го учебного авиаполка ВВС СФ. В апреле 1944 года он проходил лечение в 77-м военно-морском госпитале. Дальше служил в составе 118-го отдельного разведывательного авиаполка ВВС СФ.



Схема боевого вылета и мест падений самолетов 29.03.1943 г.

Уволился в запас 30 июня 1960 года в звании майора. За годы войны и службы был награжден орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды, Красного Знамени, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

● Штурман младший лейтенант МАЛОВ Николай Григорьевич. Родился 3 марта 1918 года в селе Черки-Бибкеево Буинского уезда Симбирской губернии (в 40-е годы – Буинский район Татарской АССР, сейчас Республика Татарстан).



Кадровый, был призван в Красную Армию 9 августа 1937 года Слуцким РВК Минской области Белорусской ССР. По окончании военно-учебного авиационного заведения ему присвоено воинское звание сержанта. Участник Великой Отечественной с первого дня войны. С января 1942 года в составе 657-го ночного бомбардировочного авиаполка на должности стрелка-бомбардира. В наградных документах указывалось, что в составе полка только в период с 3 по 10 февраля 1942 года совершил 13 ночных и два дневных боевых вылетов, совершая до пяти вылетов в ночное время и сбросив на головы противника 4274 кг бомб. Вылеты производились на самолете Р-5. В апреле 1942 года полк был выведен с фронта на переформирование в штурмовой полк. Младший лейтенант Малов переведен на должность стрелка-бомбардира в состав также переформированного 121-го ближнебомбардировочного авиаполка. Находясь на фронте под Ленинградом, совершил 40 боевых вылетов. В 1942 году ему присвоено воинское звание младшего лейтенанта. Вместе с

полком прибыл в состав ВВС Северного флота. После расформирования 121-го БАП переведен в состав 29-го БАП ВВС СФ.

Уволился в запас 23 июня 1960 года в звании майора. За годы войны и службы был награжден тремя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны II степени, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

- Воздушный стрелок-радист сержант ЛОБОВ Борис Антонович. Родился 2 августа 1922 года в станице Цимлянская Первого Донского округа Донской области (в 40-е годы – Цимлянский район Ростовской обл.).



В Красной Армии с октября 1940 года. После окончания школы младших авиационных специалистов (ШМАС) направлен в состав только что сформированного 98-го дальнебомбардировочного авиаполка, который базировался в это время на аэродроме Шаталово (Западный Особый военный округ). С первых дней Великой Отечественной войны на фронте. Вместе с полком принимал участие в боях на Западном фронте. При переформировании полка введен в штат 5-й запасной авиабригады.

С 5 мая 1942 года в составе 29-го бомбардировочного авиаполка Особой морской авиагруппы ВВС ВМФ на Волховском, затем на Ленинградском фронтах. В июне 1942 года вместе с полком переброшен в состав ВВС Северного флота. При повторном формировании 121-го ББАП в составе ВВС СФ переведен в него на должность воздушного стрелка-радиста.

В июле 1943 года 121-й ББАП расформирован, оставшиеся самолеты Пе-3 переданы в состав 95-го авиаполка ВВС СФ, а самолеты Пе-2 с экипажами – в состав 29-го БАП ВВС СФ.

С февраля 1944 года 29-й БАП ВВС ВМФ был переброшен с северного театра боевых действий на юг и вошел в состав ВВС Черноморского флота. В составе полка Лобов принимал участие в освобождении Крыма, в боевых действиях на территории Румынии.

Демобилизовался из армии 20 марта 1947 года. Был награжден орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

После демобилизации жил и работал в городе Волгодонске Ростовской области. Скончался 5 июля 1965 года.

Выше мы рассказывали при каких трагических обстоятельствах был потерян Пе-2 в боевом вылете 29 марта 1943 года. Сейчас у нас есть возможность ознакомиться с рассекреченными документами из архивов, мы буквально по минутам можем детализировать события. В архивных документах ВВС Северного флота удалось найти полный отчет данного вылета, составленный на основании докладов выживших летчиков 121-го БАП, и подробный анализ всех недочетов, приведших к трагическому финалу.

«29.03.1943 г. Группа самолетов Пе-2 121 и 29 АП ВВС СФ при ведущем капитане Калашникове имела задачу: в составе девяти самолетов нанести бомбардировочный удар с пикирования по транспортам в порту Киркенес. Удар наносился без прикрытия истребителей.

При организации вылета предусматривалось, что при отсутствии высоты выше 2500 м атаку выполнять с горизонтального полета, но не ниже 600 м.

Для обеспечения полета на обратном маршруте была выделена группа «отсечки» 3 Лагг-3 и 1 Як-1 от 255 ИАП в район Волоковая губа. Перед вылетом задача была изменена и поставлена новая – произвести бомбовый удар по транспортам противника в Кунге-Фиорд.

На проработку задания группа имела в результате 30 мин. На проработке задания присутствовало только 7 экипажей, причем отсутствовали заместитель командира группы капитан Кобзарь и один из его ведомых.

Для выполнения задания вылетело 8 самолетов вместо 9, предусмотренных планом.

На 2 этапе маршрута группа уклонилась влево на 15 км. Ведущий капитан Калашников, обнаружив уклонение и уточнив свое место в районе Варде, взял курс в море и, пройдя 5 минут, лег на прежний курс, погасив уклонение.

Находясь в точке (70°45', 31030'), Калашников обнаружил транспорты противника в море и в то же время получил доклад стрелка-радиста об обнаруженных им 2 самолетов Ме-110, идущих параллельным галсом слева сзади в удалении 1–2 км.

Капитан Калашников принимает решение – бомбить с горизонтального полета обнаруженные транспорты и в это же время звено, состоящее из экипажей 29 АП при ведущем капитане Кобзарь, заметившем истребители противника, резким разворотом с набором высоты уходит за облака.

Капитан Калашников, оставшись с 5 самолетами Пе-2, взял несколько мористее для выхода на боевой курс и одновременно Ме-110 начали атаку против ведомого левой пары младшего лейтенанта Часовникова, открыв огонь с дистанции 1000 м. В результате атаки на самолете Часовникова загорелся левый мотор. Экипаж, сбросив бомбы, ушел в направлении на Сюльте-фиорд. Дальнейшая судьба экипажа неизвестна.

Капитан Калашников продолжал вести 4 самолета и атаковал транспорты с пикирования, сочетая сбрасывание бомб с обстрелом из передних пулеметов, при сильном противодействии ЗА и ЗП противника.

На самолете капитана Калашникова был убит штурман старший лейтенант Пудов, а самолет лейтенанта Титкова получил прямое попадание снаряда в консоль левой плоскости. Чтобы избежать дальнейших атак истребителей и огня ЗА, лейтенант Титков ушел в облачность с курсом на свой аэродром. Оторвавшись от боя и преследования, Титков на траверсе Варангер-фиорд вышел из облачности и через некоторое время заметил 3 Ме-109ф, один из которых ушел в район Варде, а два оставшихся начали преследование Пе-2. Титков, снизившись до бреющего полета, взял курс в район «отсечки» наших истребителей, но оторваться от Ме-109ф не смог, и в районе губы Вайда был атакован самолетами противника. Экипаж упорно отбивал атаки, огнем стрелка-бомбардира младшего лейтенанта Малова был сбит один Ме-109ф, второй Ме-109 продолжал атаки. Выйдя к Цып-Наволоку, Титков, вследствие полученных повреждений и отказа правого мотора, произвел вынужденную посадку с убранными шасси.

Между тем, капитан Калашников остался со звеном и выведя его из атаки, повел на свой аэродром.

При отходе Ме-110 атаковали правого ведомого старшину Свешникова, последний перестроился сначала в левый пеленг, а после ушел к берегу в направлении Перс-фиорд, преследуемый одним Ме-110. Дальнейшая судьба экипажа неизвестна.

Опытом боевых действий доказано, что хорошо сколоченная группа бомбардировщиков, своевременно обнаружившая истребителей противника и сохранившая сомкнутый боевой порядок, способна, сочетая сосредоточенный огонь и правильный маневр, не только отражать атаки противника, но и нанести ему значительные потери.



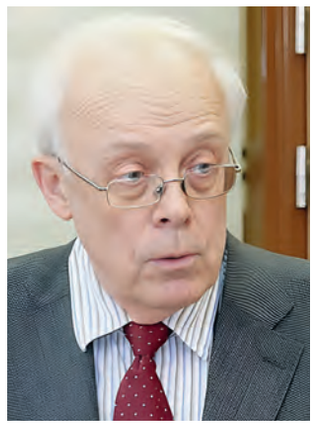
Свешников Ю.В.

Этот случай характерен тем, что в полете все делалось не так, как положено по нашим наставлениям.

Единственным отрадным фактом этого полета являются смелые и упорные действия капитана Калашникова, стремящегося атаковать противника в любых условиях, а в остальном этот полет характерен целым рядом отрицательных моментов.



Руне Раутио.



Карл-Фредрик Геуст.

Здесь было налицо и отсутствие боевого управления группой и самовольный выход из строя капитана Кобзарь, что нарушило боевой порядок группы, обеспечивающий круговой обстрел и живую поддержку в группе и уклонение от маршрута вызвало изменение решения командира группы, поспешность в нанесении бомбардировочного удара, а причиной всех этих нарушений остается все-таки неудовлетворительная подготовка к полету и слабый контроль подготовки со стороны соответствующих начальников...»

Так выяснилось, что еще в воздухе при атаке истребителей противника самолета командира группы капитана Калашникова был убит его штурман старший лейтенант Павел Иванович Пудов (1912 г.р, родился в деревне Ворошилиха Вичугского района Ивановской области). После приземления самолета на свой аэродром П.И. Пудова похоронили на кладбище в губе Ваенга (сейчас военно-мемориальное кладбище в г. Североморск Мурманской области).

Кроме этого, в документе указывалось, что не вернулись на свой аэродром два пикировщика Пе-2 (экипажи младшего лейтенанта Часовникова и старшины Свешникова). Их экипажи с этого момента стали значиться пропавшими без вести.

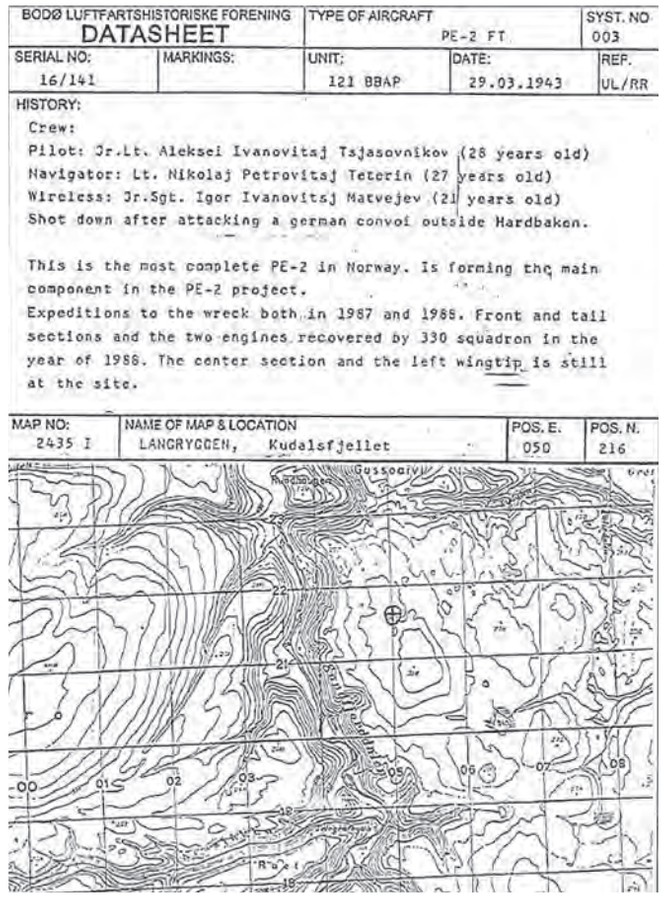




Обломки самолета Свешникова Ю.В., найденного в 1985 году.



Немецкие солдаты обследуют самолет Часовникова А.И. 1943 г.



BODØ LUFTFARTSHISTORISKE FORENING — DATASHEET

TYPE OF AIRCRAFT	SYST. NO
PE-2 FT	003

SERIAL NO:	MARKINGS:	UNIT:	DATE:	REF.
16/141		121 BBAP	29.03.1943	UL/RR

HISTORY:

Crew:
Pilot: Jr.Lt. Aleksei Ivanovitsj Tsjasovnikov (28 years old)
Navigator: Lt. Nikolaj Petrovitsj Teterin (27 years old)
Wireless: Jr.Sgt. Igor Ivanovitsj Matvejev (21 years old)
Shot down after attacking a german convoi outside Hardbakan.

This is the most complete PE-2 in Norway. Is forming the main component in the PE-2 project.
Expeditions to the wreck both in 1987 and 1988. Front and tail sections and the two engines recovered by 330 squadron in the year of 1988. The center section and the left wingtip is still at the site.

MAP NO:	NAME OF MAP & LOCATION	POS. E.	POS. N.
2435 I	LANGRYGGEN, Kudalsfjellet	050	216

Информационный лист, составленный Руне Раутио.

И только спустя годы удалось выяснить их судьбы. В 80-е годы прошлого столетия норвежский историк Руне Раутио с друзьями смог найти места гибели самолетов. В настоящее время он является самым авторитетным историком-экспертом по всем потерпевшим крушения самолетам в годы Второй Мировой войны на территории севера Норвегии. Раутио работает в архивах и собирает информацию от очевидцев – местных жителей. Его исследования помогают восстанавливать судьбы советских летчиков, погибших в воздушных боях над территорией Норвегии. О его находках и открытиях выходят публикации на Интернет-ресурсе ktsorens.tihlde.org.

Так вот, первым в 1985 году в районе Свартнес был найден самолет Пе-2 (номер № 6/157) пилота старшины Свешникова (Svartnes – деревня и порт в муниципалитете Вардё, графство Финнмарк, Норвегия, расположена на материковой части полуострова Варангер, через пролив Буссесундет от острова Вардёя.). В экипаж входили: летчик старшина Юрий Васильевич Свешников (1922 г.р., родился в г. Горький), воздушный стрелок-бомбардир младший лейтенант Николай Васильевич Забобин (1917 г.р., родился в д. Курмановка Климовского района Орловской области), воздушный стрелок-радист сержант Леонид Владимирович Грязев (1921 г.р., родился в селе Молчаново Кривошеинского района Новосибирской области). Историк Руне Раутио выяснил, что место гибели бомбардировщика было обнаружено еще в годы войны, а тела разбившихся членов экипажа были вывезены в Вардё и там похоронены.

А вот место падения самолета Пе-2 (заводской номер 16/141), который пилотировал младший лейтенант Алексей Иванович Часовников (1915 г.р., родился в д. Сафоново Прокопьевского района Новосибирской области) было найдено в 1987 году. В состав экипажа входили: воздушный стрелок-бомбардир лейтенант Николай Петрович Тетерин (1918 г.р., родился д. Орловка Микояновского района Курской области) и воздушный стрелок-радист Игорь Иванович Матвеев (1922 г.р., родился в г. Астрахани). Их самолет совершил вынужденную посадку на склоне горы Кудальсфьеллет на полуострове Варангер в графстве Финнмарк, Норвегия (Kudalsfjellet, Varanger Finnmark).

Установлением судьбы экипажа данного самолета занимался также Руне Раутио. Большую помощь ему оказал финский историк Карл-Фредрик Геуст. Благодаря найденным различным архивным документам удалось передать хронологию роковых событий.





Остатки самолета Часовникова А.И.



Часовников А.И.



Тетерин Н.П.

Приведенная ниже история собрана из различных источников: Национального архива Финляндии (г. Хельсинки), Национального архива Норвегии (г. Осло), Bundesarchiv Militärarchiv (BAMA – подразделение Федерального архива Германии. Переводится как «Федеральный архив, военный архив», г. Фрайбург). Обобщив всю информацию, перед нами предстала картина событий марта 1943-го.

Стрелок-радист И.И. Матвеев был тяжело ранен в воздухе. Однополчане оставили его рядом с самолетом, окутав парашютами и снабдив запасом еды из бортпайка, шоколадом и личным оружием. Некоторое время спустя он скончался от ран и холода (из воспоминаний жителей Хамнингберга, видевших мертвого советского летчика, прислонившегося к камню у самолета и державшего незажженную сигарету). На место падения прибыли немцы, которые забрали рацию, карты и брошенное авиавооружение (четыре пулемета). Стрелка похоронили рядом с самолетом.

Выжившие при вынужденной посадке пилот Часовников и штурман Тетерин пошли на юго-восток, вдоль Варангер-фьорда в сторону Печенги, чтобы там пересечь линию фронта. В районе хутора Хаммернес (Hammernes) они увидели одинокий дом, в котором проживала пожилая норвежка Эллен Перссон. Кое-как объяснив женщине, что они советские летчики, попросились немного отдохнуть в ее доме. Хозяйка дала им хлеба и молока и разрешила заночевать. Уставшие и замерзшие летчики спали прямо на полу. Поднялись в 4 утра, и старушка напоила их горячим какао. Они попросили ее показать на карте, где находятся, и, сориентировавшись, продолжили путь. По дороге их заметил немецкий наряд, и началась погоня. Силы были на исходе – шесть дней летчики двигались по заснеженным сопкам. Немецкий отряд, который на лыжах шел по их следам, 4 апреля 1943 года, в 7 часов утра настиг летчиков в полукилометре от Горнитак (Gornitak), в районе поселка Нессебю (графство Финнмарк, Норвегия). Надо добавить, что летчики успели пройти почти 80 километров от места крушения самолета.

Выдержка из протокола допроса летчика Часовникова: *«…когда лейтенант Тетерин не был достаточно быстр, чтобы поднять руки, он был застрелен. Оба русских были вооружены пистолетами, у них был пакет с 8 шоколадными плитками, 9 банок сгущенного молока, и пачка сахара (все русского производства). У них также был компас, двое карманных часов, советские деньги и различные документы…».*

Вот так Алексей Часовников был пленен. К сожалению, в архивах не удалось найти карточек военнопленного, по которым мы могли бы узнать о его содержании в лагерях в Норвегии и Германии.

Но после войны были найдены документы, из которых смогли узнать, что бывший младший лейтенант А. И. Часовников дал согласие сотрудничать с немцами. Он служил в составе 3 штаффеля (Staffel в немецких ВВС, аналогично эскадрильи в составе ВВС РККА) Группы Юг (Sud), которая занималась перегонкой немецких самолетов Ме-109 (Bf 109) с завода фирмы Мессершмидт в городе Регенсбурге. Погиб Часовников 3 сентября 1944 года в авиакатастрофе неподалеку от озера Арбер в Баварии, перегоняя Bf-109G-14 (WNr. 782159) с авиазавода в строевую часть Люфтваффе.

Вот так закончилась история установления судеб, не вернувшихся с боевого вылета 29 марта 1943 года членов экипажей самолетов Пе-2 из состава 121-го БАП ВВС Северного флота. А найденный в норвежской тундре самолет, который пилотировал младший лейтенант Часовников в начале 90-х годов был частично вывезен и сейчас находится в Норвежском музее авиации в городе Будё.

В завершении хочу поблагодарить коллег и друзей по поиску и изучению истории военной авиации, которые помогли со сбором информации в деле установления судеб всех перечисленных членов экипажей самолетов: Карла-Фредрика Геуста, Альберта Ничипорука, Андрея Копыткова и Юрия Этингофа.



Илья Прокофьев, Владимир Чернышов, Валерий Чернышов, Александр Коноплев.

Самолет Пе-2, Зимняя Мотовка, Кольский район Мурманской области

С 16 по 27 августа 2025 года инициативная группа проекта «Крылья Татарстана» провела поисковую экспедицию на месте гибели самолета Пе-2 в Мурманской области. В ней приняли участие представители поисковых отрядов «Разведка» (г.Казань) и «Татнефть-Поиск» (г.Альметьевск) РОМО «Объединение «Отечество» РТ, а также поисковая группа ВООО «Вологодский поисковый отряд» и аквалангисты Мурманского дайвинг-клуба.

О том, что в районе Зимней Мотовки (Кольский район) находится место падения самолета Пе-2, рассказал мурманский поисковик Андрей Копытков в декабре 2024 года. Этот самолет их поисковая группа «Подводник» обнаружила случайно еще летом 1992 года. В полете на вертолете Ми-8 они увидели с высоты разбросанные на болоте обломки бомбардировщика.





Снимки места падения самолета. 1992 год.



608-й БАП. Георгий Мироненко слева.

Вот как Андрей Леонидович рассказывал об этой находке. *«…Но чем был хорош этот полет: 2,5 часа с борта вертолета глазами 8 человек всматривались в землю, и нам сопутствовала удача. С борта вертолета удалось обнаружить место падения Пе-2 на болоте и штурмовика Ил-2 в лесу. Ранее о них мы не знали. У «пешки» произвели подсадку вертолета* (режим зависания над землей. – Авт.)*, бегло осмотрели и улетели дальше. Место обнаружения тогда запомнили плохо…»*

В дополнение к письму Андрей Копытков прислал две фотографии. Одна из них сделана с высоты, с борта вертолета, а другая – рядом с местом падения бомбардировщика. На снимках хорошо видны значительные фрагменты самолета Пе-2 и даже торчащая из болота лопасть от винтомоторной группы одного из моторов самолета.

Заинтересовавшись этой информацией, мы попросили Андрея постараться вспомнить маршрут их полета на вертолете, в каком районе они увидели обломки. Некоторое время спустя Андрей прислал карту, где смог приблизительно отметить это место.

Внимательно изучив современные спутниковые снимки указанного района, мы с Александром Коноплевым локализовали место в болотистой местности, где виднелись обломки самолета. Так мы смогли установить точные координаты места падения «пешки». Оставалось продумать логистику «заброски» в этот район (что, как вы знаете, очень важно) и определить сроки проведения экспедиции.

Место катастрофы оказалось в глухом районе мурманской лесотундры, в 50 км от дороги, идущей из Мурманска на Печенгу. Стартовой точкой экспедиции стал мемориал «Долина Славы», который находится у реки Западная Лица. Часть маршрута до самолета можно было преодолеть, используя наши вездеходы, по старой Луостарской дороге и далее по еле заметным тропам, накатанным гусеничными тягачами геологов в 70–80-е годы прошлого века. Но не доезжая до самолета приблизительно километров восемь-десять, все дорожки теряются. А это значит, что последние километры пути по сопкам и болотам



Туаев В.Т.



Мироненко Г.Т.

нам придется пробиваться напрямую. Но, как говорится, лиха беда начало.

Следует добавить, что мурманскими поисковиками проводится глубокая архивно-исследовательская работа. Благодаря совместным усилиям Андрея Леонидовича Копыткова (п.Сафоново), Альберта Николаевича Ничипорука (г.Заполярный), Валерия Петровича Чернышова (г.Заозерск), Владимира Валерьевича Чернышова (г.Кола) удалось предположительно установить, что в этом месте 28 мая 1942 года разбился самолет Пе-2 из состава 608-го бомбардировочного авиаполка ВВС 14-й армии Карельского фронта. Изучая архивные документы войск воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС), им удалось найти донесение, в котором говорилось:

«28 мая 1942 года в районе наблюдательного пункта ВНОС №7305 на левом берегу Западной Лицы упал самолет типа Пе-3 №34. Летчики с раскрывшимися парашютами найдены убитыми. Фамилии летчиков не установлены. Похоронены на месте гибели. Самолет от ВВС 14-й армии. Сообщено в ОД ВВС 14-й армии лейтенанту Коробко…

…Доношу, что 28 мая 1942 года в 10:07 в районе наблюдательного пункта №7305 в 4 км упал самолет Пе-3. Мною дано приказание начальнику поста сержанту Афанасьеву, установить место падения самолета и принадлежность. В результате разведки самолет найден. При падении самолет разбился, опознать невозможно. На одной части фюзеляжа цифра №4. Недалеко от самолета оказались два убитых летчика с распущенными парашютами. Летчики: один в звании лейтенанта, одетый в шинель летного состава в летней гимнастерке. При нем оказалось: револьвер системы «Наган» выпуска 1933 года без номера, денег советскими госзнаками (в сумме) 1440 рублей, записная книжка малого формата с адресами, компас полевой.

Второго летчика – звание определить не представилось возможным. Гимнастерка суконная, петлицы летчика. В кармане гимнастерки оказалось: денег советскими госзнаками (в сумме) 2511 рублей, записная книжка большого формата. Три фотокарточки, на двух из них – фото мужское, на 3-й – мальчик и девочка.

В болоте около самолета найдена карта, внизу которой написано: «Гельсингфорс», имеются цифры – 11634 и 2634, в другом квадрате цифры – 3 и буквы ОЕ. На одной из частей самолета – красная звезда. Деньги и документы приказано представить в штаб батальона. Тела обоих летчиков похоронены. В поисках самолета участвовали: начальник НП 7305 сержант Афанасьев и красноармеец Фадеев. Самолет ВВС 14-й армии…».

Для пояснения немного прокомментируем разночтения в названии самолета: в документе говорится, что военнослужащие поста ВНОС нашли обломки самолета Пе-3, а в нашем описании мы ведем разговор о самолете Пе-2. В принципе, это один и тот же самолет, но только у пикирующего бомбардировщика Пе-2 экипаж состоял из трех человек, а его модификация – тяжелый истребитель Пе-3 – был с экипажем два человека. Кроме этого, самолеты имели незначительные отличия, которые простым людям совсем не видны. Поэтому неудивительно, что военнослужащие поста ВНОС перепутали модификации самолета.

По установленным данным в документах Центрального архива Министерства обороны РФ удалось найти сведения о не вернувшемся с боевого задания 28 мая 1942 года экипаже самолета Пе-2 №1020 с моторами М-105р №№145-1226 и 145-1077 (бортовой номер 34) из состава 608-го бомбардировочного авиаполка ВВС 14-й армии Карельского фронта. Летчик самолета лейтенант Владимир Леонтьевич Маркелов и штурман старший сержант Виктор Таркоевич Туаев погибли, воздушный стрелок-радист сержант Георгий Тимофеевич Мироненко оказался легко ранен, спасся на парашюте и через шесть суток вернулся в часть. Взлетев в 08:55 со своего аэродрома, самолет был подбит зенитной артиллерией противника в районе цели (недалеко от Луостари). В донесении о потерях говорилось, что экипаж по-



Место падения. 2025 год.

гиб при попытке совершить вынужденную посадку, а тела погибших были похоронены на месте падения самолета, в районе 15 км западнее Зимняя Мотовка.

Вот с такими вводными данными мы и выдвигались к месту гибели «пешки». В ходе нашей экспедиции мы ставили следующие задачи:

– выйти по навигатору на установленную точку – месту падения самолета;

– найти заводские номера самолета и моторов и подтвердить архивную информацию;

– провести поиск места захоронения членов экипажа самолета;

– обследовать сохранившиеся фрагменты бомбардировщика с целью дальнейшего их использования в работах по восстановлению и реставрации самолета Пе-2 в рамках проекта «Крылья Татарстана»;

– поднять из болота сохранившиеся фрагменты и подготовить их к вывозу в Казань.

Итак, минуя Мурманск, мы прибыли на точку старта к мемориалу Долина Славы. Разгрузились за мостом реки Западная Лица, перегнали и оставили наши машины и прицепы на стоянке мемориального комплекса. Теперь вся надежда была на наши вездеходы – выдержат ли они такой длительный переход. За первый день экспедиции мы проехали километров 40, дойдя до точки, где окончательно теряется еле видимая дорога, оставшаяся со времен освоения Кольского полуострова геологами. Здесь разбили наш полевой лагерь: поставили палатки и оборудовали кострище, стали натягивать тент от дождя (забегая вперед, скажу, что дождь поливал нас всю экспедицию, лишь один сухой солнечный день подарила нам природа). Так вот, в этот момент произошло одно, я считаю, знаковое для нас событие. Закрепляя веревку на низкорослой карельской березке, мы заметили тонкую медную проволочку, обмотанную вокруг ствола, и прикрепленный к ней оставленный кем-то серебряный нательный крестик. Было видно, что крестик подвесили давно, так как проволока вросла в ствол дерева. Видимо это место для кого-то когда-то было важным. А нам эти дни, проведенные во временном лагере, оставили в душе теплые воспоминания.

На следующий день, не убирая палатки и бивак, мы по прямой двинулись в сторону самолета, ориентируясь на точки, выставленные ранее в навигаторе. По прямой до места было всего ничего – 8 километров. Но полдня заняли эти километры. Пришлось форсировать два ручья: один был совсем небольшим, а вот второй (мы его назвали Каменный) мы смогли пройти только по порогам, благо воды было немного. На пути встречались и болота: некоторые наша техника прошла просто замечательно, а на других пришлось петлять по кочкам. Сунувшись сначала в одно такое болото, зеленая поверхность которого казалась на первый взгляд плотной и ровной, наши вездеходы погрузились по самую ватерлинию. С трудом вытаскивая друг друга, мы преодолели и эти преграды. Было также неприятным открытием, что наши вездеходы, пересекая лесотундру по мху и ягелю, не оставляют следов. И на обратном пути мы не видели собственную дорогу, по которой проехали лишь несколько часов назад.

Но главное, мы попали точно в цель! Спутниковые снимки не подвели. Обломки «пешки» были видны метров с четырехсот от места катастрофы: на болоте издалека виднелись яркие блики авиационного дюраля. Задача первого этапа была выполнена – самолет обнаружен.

При обследовании находящихся на поверхности обломков стало понятно, что это место в послевоенные годы не подверглось разграблению на металлолом. Ну, или почти – не было лопасти, которая была видна на фотографиях 1992 года, присланных нам Андреем Копытковым. Позже, в ходе подъема обломков, мы увидели, что отсутствует весь вал редуктора с тремя лопастями. По всей видимости, их вытащили работники геологической партии, исследующие эти



Трудная дорога к самолету.





Установленные номера самолета и моторов.

места в конце 90-х годов. Такой вывод мы сделали, когда примерно метрах в трехстах от места падения «пешки» нам попалась торчащая из земли трубка бурения разведочной гидрогеологической скважины.

Осмотрев место и оценив примерный объем предстоящей работы, мы тронулись в обратный путь. У первой же небольшой сопки, за которой можно было разжечь костер и укрыться от холодного ветра, мы сделали импровизированный привал: перекусить, согреться и немного обсохнуть.

По дороге к нашему мини-лагерю случилась непредвиденная задержка. Наш новенький вездеход «Сокол», для которого это был первый экстремальный выезд, поломался, перебираясь через ручей: из-за производственного брака – не затянутых до конца стремянок и некачественно приваренных их оснований – у вездехода провернулся задний мост. Так злополучный ручей получил свое имя – «Сокол». А на первичный ремонт, который позволил бы добраться до временного лагеря, у нас ушло несколько часов. К палаткам добрались уже за полночь. Посовещавшись, мы приняли решение, что на следующий день придется на «Соколе» как-то выехать к трассе Мурманск – Печенга, загрузить его в прицеп и везти на ремонт в Мурманск.

Ко всем прочим незадачам, прибавлялась еще одна проблема – полное отсутствие связи. Поэтому созвониться и договориться с нашими друзьями в Мурманске о ремонте вездехода не было возможности, и весь следующий день ушел на эвакуацию одного вездехода в Мурманск и его ремонт. «Эвакуационная группа» вернулась в промежуточный лагерь только в половине третьего ночи. А на утро был запланирован основной переход и перебазирование лагеря к самолету.

Весь следующий день заняла переброска лагеря к месту падения пикировщика. Дорога уже была проторена, но, как говорилось выше, периодически возникали сложности с поиском старых наших следов. Поэтому пришлось снова повилять по лесотундре, объезжая болота, сопки, ручьи и деревья. Но к вечеру метрах в 400 от самолета мы разбили основной лагерь, подобрав небольшую каменную сопку, покрытую относительно небольшим лесом. Здесь разбили бивак, поставили палатки, разжились дровишками.

Два дня были полностью посвящены работе на месте падения самолета. Первым делом мы стали стаскивать разбросанные от удара и взрыва самолета обломки в одно место, где их осматривали на наличие заводских номеров и пригодности к использованию в проекте по восстановлению бомбардировщика Пе-2 в Казани. Те части, что со временем погрузились в болото и заросли мхом, приходилось «выкорчевывать» с помощью лебедки, установленной на вездеходе «Арго». Постепенно весь периметр был очищен от лежащих на поверхности обломков, и мы приступили к обследованию восьмиобразной воронки, образовавшейся от взрыва. Мы смогли определить направление падения машины: со стороны линии фронта, перпендикулярно реке Западная Лица, не долетев до реки километра два.

Постепенно выкачивая воду мотопомпой, мы дошли до правого мотора и увидели торчащую из-под него лопасть винта. Она была немного загнута по ходу падения, но не обломана, что означает: самолет упал с уже выключенными моторами. Мотор находился на небольшой глубине, метр-полтора. Установив треногу, мы зацепили фалы троса за оба распредвала мотора и стали его вытаскивать. Это получилось довольно легко. Отмыв висящий мотор от торфа и глины с помощью мотопомпы и зацепив тросом от лебедки «Арго», переместили его на край воронки, на заранее подготовленные деревянные



Поисковики на месте падения самолета.

лаги. На следующий день так же вытащили второй (левый) мотор. Правда сначала на перестановку треноги пришлось потратить несколько часов (вручную и с лебедкой).

Одновременно часть команды трудилась в районе кабины самолета. Здесь мы дошли до материкового грунта, где окончательно перестали попадаться мелкие фрагменты и детали. В итоге были вытащены оба мотора и отработана вся воронка, в которой останков членов экипажа мы не обнаружили. Кроме того, мы не нашли каких-либо артефактов, например, элементов пристяжной парашютной системы, фрагментов обмундирования или личных вещей, которые могли бы указывать, что экипаж погиб в обломках самолета. Соответственно, можно сделать вывод, что экипаж успел покинуть подбитый самолет на парашютах.

При подъеме обломков самолета и его моторов были найдены дублированные на различных фрагментах их заводские номера: на створках шасси (основного и хвостового колес), капотах мотора, створках бомболюков мы нашли нанесенные красной краской цифры – 7/11, а на обломках моторов М-105 их номера: РА 135-2309 и РА 135-2331.

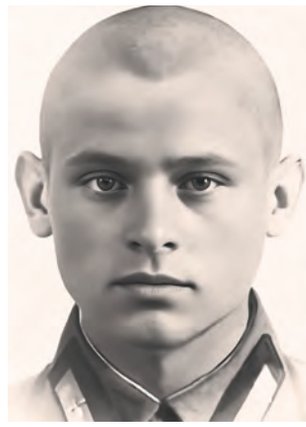
Все найденные номера отличались от заводских номеров, указанных в архивных документах на экипаж 608-го бомбардировочного авиаполка, погибший в этих местах 28 мая 1942 года! Выходило, мы нашли совсем другой самолет!

Оставалось добраться до лагеря, включить ноутбук и посмотреть эти номера в нашей обширной базе данных, собранной на основе архивных документов.

И эти номера мы нашли в базе! И узнали, что работали на месте падения самолета Пе-2 из состава 80-го Краснознаменного бомбардировочного авиаполка, который не вернулся с боевого задания 13 марта 1943 года.



Общими усилиями мотор и редуктор подняты на поверхность.



Коваленко А.Н.

К найденному нами номеру самолета 7/11 относилась потеря экипажа в составе: летчика старшего сержанта Александра Дмитриевича Сидорова (1919 г.р.), штурмана сержанта Ивана Григорьевича Овчарова (1921 г.р.), воздушного стрелка-радиста старшего сержанта Ивана Алексеевича Остроухова (1914 г.р.).

В журнале боевых действий 7-й воздушной армии говорилось: *«13 марта 1943 года. 10.37 - 12.00 шесть Пе-2 80-го КББАП с аэродрома Кица в сопровождении 3-х Киттихаук 195 ИАП, один Томагаук и 1 Киттихаук 20 гв.ИАП произвели вылет на бомбардировку аэродрома Луостари. Два Пе-2 вернулись, не выполнив задание из-за отказа матчасти. Четыре Пе-2 с высоты 5000 метров бомбардировали аэродром Луостари.*

При подходе к цели ведущий группы истребителей старший лейтенант Огородов вступил в бой с четырьмя Ме-109, сковал их и дал возможность сбросить бомбардировщикам бомбы по цели. В результате воздушного боя сбит один Ме-109 (подтверждается экипажем Пе-2). В районе цели обстреляны сильным огнем ЗА. При отходе от цели Пе-2 были атакованы шестью Ме-109 с которыми вели бой. Над целью сбиты два Ме-109, при падении один из них взорвался в воздухе. Над линией фронта сбит еще один Ме-109, который по данным наземных войск упал в районе левого фланга фронта. С боевого задания не вернулось три Пе-2, один из них найден в районе (кв. 8464), самолет разбит, стрелок-радист ранен, спасся на парашюте, летчик и штурман погибли. Истребители, прикрывавшие Пе-2 потеряли последних в районе цели, задание по прикрытию не выполнили...».

Оказывается, история этого воздушного боя 13 марта 1943 года и потери трех самолетов Пе-2 уже возникала в нашем проекте «Крылья Татарстана». В 2020 году мурманскими поисковиками Владимиром Чернышовым (г.Кола) и Альбертом Ничипоруком (г.Заполярный) в Казань были переданы фрагменты Пе-2, обнаруженного ими в районе высоты Титовской (Печенгский район Мурманской области). По найденным на том месте номерам моторов на основе собранных архивных документов в нашей сводной базе мы установили, что данный пикировщик относится к потерям 13 марта 1943 года 80-го КБАП. Но, к сожалению, сказать точно, какой экипаж вылетел на этой машине, не смогли, так как у нас не было привязки номеров моторов к номеру самолета.



Лебедев С.П.



Жогов Е.Г.

В 2020 году благодаря помощи наших друзей исследователей истории военной авиации Михаила Тимина и Виктора Рыбьякова из города Москвы удалось установить заводские номера всех потерянных в этот день самолетов 80-го КБАП. Так, в найденном пехотными частями в районе квадрата 8464 самолете, погибли летчик старший сержант Зверев Константин Васильевич и штурман старший сержант Коваленко Анатолий Николаевич (звание младшего лейтенанта К.В. Звереву и А.Н. Коваленко присвоены приказом от 02.04.1943 г.) Полных данных на воздушного стрелка-радиста Королева, спасшегося на парашюте, нам пока найти не удалось.

Сейчас можно точно сказать, что пикировщик Зверева, погибший в квадрате 8464, не может быть найденной в сентябре 2020 года «пешкой», ведь расстояние между ними более 50 километров. Данный вывод подтверждает запись, сделанная в извещении о гибели летчика старшего сержанта Константина Зверева: *«Похоронен Мурманская область, Зимняя Мотовка».* А в УПК Анатолия Коваленко есть запись: *«Погиб, похоронен в 70 км от г.Мурманск, на сопке в районе селения Западная Лица».*

Вот что о «пешке» Зверева писал Альберт Ничипорук: *«Квадрат 8464 по старой карте находится рядом с рекой Западная Лица в районе озера Куыркъявр-Лубол, немного не доезжая до мемориала Долины Славы со стороны Мурманска. Что интересно, по информации Андрея Копыткова (п.Сафоново) немного юго-западнее квадрата, на берегу реки в прошлые годы находили мелкие обломки самолета Пе-2».*

По данным Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации экипаж Зверев – Коваленко – Королев вылетел на самолете с заводским номером 3/139. Два других погибших в этот день экипажа, в соответствии с донесением, были сбиты при отходе от цели. В экипажи данных самолетов входили:

– летчик старший лейтенант Лебедев Сергей Петрович, штурман авиаэскадрильи старший лейтенант Жогов Евгений Григорьевич, воздушный стрелок-радист старшина Штомпель Григорий Степанович. Их самолет имел заводской номер 18/134;

– летчик старший сержант Сидоров Александр Дмитриевич, стрелок-бомбардир сержант Овчаров Иван Григорьевич, воздушный стрелок-радист старший сержант Остроухов Иван Алексеевич. Их самолет имел заводской номер 7/11 (он найден нами в августе 2025 года).

Теперь же, обнаружив самолет Пе-2 с номером 7/11, мы можем сложить весь пазл.

Видна вся картина по местам падений указанных бомбардировщиков. Экипаж самолета № 3/139 (Зверев – Коваленко – Королев) упал в квадрате 8464 и был обнаружен пехотными частями еще в годы вой-



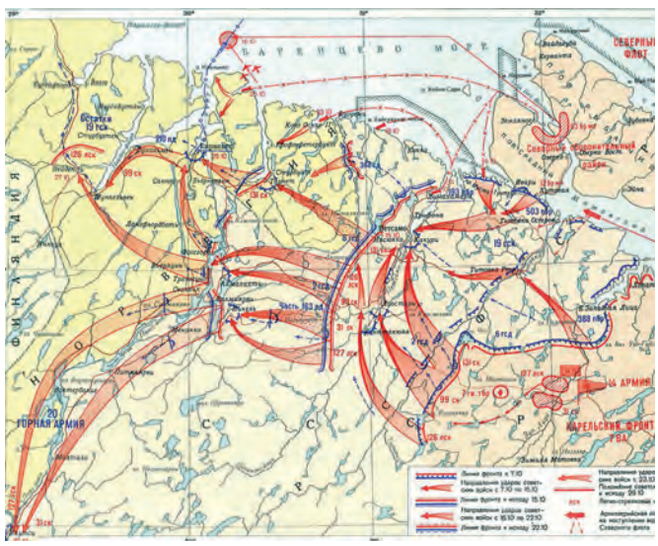
Подготовка к подъему мотора самолета.



Личный состав 2 АЭ 80 БАП. 13 марта 1942 года.

ны. Экипаж самолета № 7/11 (Сидоров – Овчаров – Остроухов) упал 11 км юго-западнее Зимней Мотовки и найден нашей экспедицией в августе 2025 года. А в районе горы Титовской разбился самолет № 18/134 (экипаж Лебедев – Жогов – Штомпель) – обнаружен осенью 2020 года Альбертом Ничипоруком и Владимиром Чернышовым.

Поисковик Альберт Ничипорук, анализируя немецкие документы, писал: *«В 9:27 (по берлинскому времени) на отражение атаки советских самолетов с аэродрома Сальмиярви взлетела пара из 6./JG5 Теодор Вайссенбергер и Хорст Ролли, а с аэродрома Луостари стартовали «мессеры» 8 штаффеля.*



Боевая обстановка на мурманском направлении.

Через десять минут Вайссенбергер заявил два Пе-2, в 17 и 25 километрах восточнее Луостари. Ролли тоже заявил один Пе-2, сбитый в районе западнее Bruckenkopf Liza (Западнолицкий плацдарм немцев, район моста Хенгля). В этой атаке Ме-109Г-2 Ролли был сбит (причем место его падения известно и уже найдено поисковиками) стрелком атакуемого бомбардировщика Пе-2, и тому пришлось прыгать с парашютом. Возможно, самолет в кв.8464 (р.Западная Лица – оз.Нож-явр) был подбит Ролли.

Летчики 8 штаффеля тоже сделали несколько заявок в это время, но место и тип заявленных (сбитых ими самолетов) неизвестны. Х. Бейер заявил еще один Пе-2, время и место неизвестны. Остальные заявки немцев на эту дату, Харрикейны, Р-39 и Р-40 сделаны гораздо позже...»

Кроме этого, данный воздушный бой (с немецкой стороны) был описан исследователем истории авиации Валерием Беловым (г.Домодедово). Опубликован в журнале «Мир авиации» (№ 1, 1989 г.).

«...На следующий день начались боевые действия в районе Мотовской бухты. С утра пара Вайссенбергер – фв. Ролли (fw. Roily) вылетели на разведку. Уже на подлете встретили группу из 7 Пе-2, предположительно направлявшихся бомбить Петсамо. Предварительно набрав высоту, «мессершмитты» атаковали строй, первый раз безрезультатно. Со второй попытки Вайссенбергер сбил один бомбардировщик, через минуту – второй, Ролли – третий. Обломки трех Пе-2 догорали в 25 км от Петсамо. Шайбы вертикального оперения одного из этих Пе-2 позже привезли в эскадру и повесили на

стенку домика отдыха 9-й эскадрильи и вели на них счет победам. Однако бой на этом еще не закончился. Обычно малоэффективный оборонительный огонь русских стрелков на этот раз через сиденье и бронеспинку хорошо почувствовал на себе фв. Ролли. Подбили и мотор. В конце концов летчику пришлось прыгать с парашютом. Приземлился он неудачно, на камни, сильный ветер протащил его по земле, в результате – перелом ноги. Вайссенбергер очень ценил Ролли как ведомого и предпринял все меры для его спасения. Ролли вернулся в часть...»

О полных персональных данных других экипажей 80-го КБАП, погибших 13 марта 1943 года, мы расскажем позже, а сейчас речь об экипаже, место падения которого мы нашли в августовской экспедиции.

● Летчик старший сержант СИДОРОВ Александр Дмитриевич. Родился в 1919 году в городе Таганроге Области Войска Донского (в настоящее время – Ростовская обл.). Член ВЛКСМ с 1937 года (комсомольский билет № 2683187). В Красной Армии с 1939 года. Окончил Балашовскую военно-авиационную школу. После ее окончания был оставлен в ней на должности пилота. 30 сентября 1941 года присвоено воинское звание сержанта. С 7 января 1942 года назначен на должность пилота в состав 80-го Краснознаменного скоростного бомбардировочного авиаполка (на тот период полк был оснащен самолетами СБ и Пе-2). Звание младшего лейтенанта было присвоено приказом № 016 по войскам Карельского фронта от 2 апреля 1943 года (через полмесяца после гибели). Был женат, супруга Добрынина Александра Викторовна проживала в городе Саратов, ул. Челюскинцев, д.158, кв.5.

● Штурман сержант ОВЧАРОВ Иван Григорьевич. Родился в 1921 году в селе Котово (в других документах, Коростино) Камышинского уезда Царицынской губернии (в годы войны – Ждановский район Сталинградской обл., в настоящее время – Котовский район Волгоградской обл.). Там же проживал и его отец Овчаров Григорий Ильич. Член ВЛКСМ с 1937 года (комсомольский билет № 2840123). В учетных документах не указано, какую военно-авиационную школу окончил И. Г. Овчаров, лишь известно, что на должность стрелка-бомбардира в состав 80-го КББАП он назначен приказом по 260-й БАД от 31 января 1943 года. Звание младшего лейтенанта было присвоено приказом № 016 по войскам Карельского фронта от 2 апреля 1943 года (через полмесяца после гибели).

На сайте «Бессмертный полк» в 2023 году появилось сообщение от родственника летчика Анатолия Ивановича Овчарова, где он делится историей, как в 1942 году Иван Овчаров, пролетая над родным селом, сбросил вымпел, в который было вложено письмо. После этого связь с Иваном оборвалась, а позже пришла похоронка с известием, что героический летчик погиб под Луостари в Мурманской области.







Рабочие моменты экспедиции.

● Воздушный стрелок-радист старший сержант ОСТРОУХОВ Иван Алексеевич. Родился в 1914 году в селе Остроухово Тамбовского уезда Тамбовской губернии (сейчас – Токаревский район Тамбовской обл.). Там же проживали его родители, Алексей Антонович и Евдокия Андреевна. Брат Андрей жил в Москве по адресу: Ростокинский район, Деев переулок, д.29, кв.2. До призыва в армию Иван тоже жил в Москве. С 1935 по 1936 год он учился на рабочем факультете имени Покровского, а с сентября 1937-го – студент Московского технического института Рыбной промышленности (окончил два курса). В ноябре 1939 года его призывают в Красную Армию (мобилизован Московским ГВК). С ноября 1939 года по май 1940 года – курсант Старорусской окружной школы младших авиаспециалистов (Ленинградский ВО). С мая 1940-го – стрелок-радист в составе 160-го резервного авиаполка (Одесский ВО), а с октября 1940-го – уже в составе строевого полка, 80-го Краснознаменного скоростного бомбардировочного (Архангельский ВО). Вместе с полком встретил начало Великой Отечественной войны. Член ВКП(б) с 1942 года (партийный билет № 5055056).

Как говорилось выше, мы не нашли останки экипажа на месте падения Пе-2. Можно лишь предположить: когда самолет был подбит истребителями противника и загорелся (а следы горения были видны на обломках, как и пулевые пробоины на дюрале), летчик старший сержант Сидоров выключил моторы, чтобы не взорваться в воздухе, и пытался, планируя, уйти на свою территорию. Но из-за быстрой потери высоты членам экипажа пришлось выпрыгивать на парашютах в районе линии фронта, и, видимо, добраться до своих по мартовской снежной тундре летчики не смогли…



ОТЧЕТНАЯ КАРТОЧКА № 5055086
на П/Б
По заполнении подлежит обязательному возвращению в ЦК ВКП (б)
Заполняется разборчиво чернилами исключительно на русском языке
Фамилия Остроухов
Имя и отчество Иван Алексеевич
Год рождения 1914 г.
Время вступления в партию Январь 1943 г.
Наименование организации, выдавшей билет Политотдел 260 бомбардир. авиадивизии
Личная подпись
М. П.
Начальник политотдела
Секретарь Райкома
13 Января 1943 г.

Теперь только памятная мемориальная табличка с именами летчиков, установленная на месте падения самолета Пе-2 в заполярной тундре, будет напоминать нам об их героических судьбах.

Вечная Память летчикам, ушедшим навечно в мурманское туманное небо…



Участники экспедиции.

Самолет Пе-2, болото Ширинский мох, Киришский район Ленинградской области





Киришские поисковики на месте падения. 2005 год.

О том, что на Ширинском болоте находятся обломки самолета Пе-2, мы знали давно. Еще в 2005 году, во времена моей работы в Комитете по физической культуре, спорту и туризму Ленинградской области и в Общественном фонде «Поисковых отрядов Ленинградской области», поисковики отряда «Небо Ленинграда» (г. Кириши) рассказывали, как побывали на этом самолете. Зимой 2005–2006-го ими были вывезены на снегоходах большие фрагменты центроплана самолета и плоскостей. Эти обломки какое-то время лежали на базе отряда в деревне Глажево, но ни музеям, ни авиареставраторам они не понадобились (тогда еще никто не занимался восстановлением Пе-2). И тогда их просто сдали в металлолом, чтобы профинансировать другие поисковые экспедиции. К сожалению, найти тогда заводские номера не удалось. Судя по расположению обломков было понятно, что бомбардировщик совершил вынужденную посадку на брюхо, сильно горел. В те годы у поисковиков не было возможности зафиксировать координаты места обнаружения, но Евгений Васильевич Халамов нарисовал небольшую схему в тетрадке-дневнике как добраться до самолета по болоту.

В августе 2020 года мы попытались найти это место по этой схеме. В рамках реализации проекта «Крылья Татарстана» совместно с поисковиками «Небо Ленинграда» мы проводили расширенную экспедицию на территории Киришского района Ленинградской области. Стояла задача осмотреть места падений самолетов Пе-2, найденных киришскими поисковиками в разные годы. Экспедиция в целом прошла очень удачно. Мы за неделю обследовали четыре точки гибели советских бомбардировщиков, отобрали и эвакуировали из труднодоступных мест большое количество фрагментов, которые очень пригодились в работе по восстановлению Пе-2 в Казани. На Ширинском болоте мы тоже были – пытались найти и этот самолет. Но, к сожалению, не получилось. За прошедшее с 2005 года время ландшафт сильно изменился. И ориентиры, которые, думалось, останутся неизменными, отличались от представшего перед нами сейчас болотного пейзажа.

Вторая попытка найти место вынужденной посадки этого самолета была предпринята в сентябре 2024 года. Ознакомившись со схемой и рассказом Е.В. Халамова, поисковики киришского отряда «Высота» (руководитель – Сергей Сергеевич Куксенко) выехали на болото. Проездив почти весь день, лишь к вечеру они вышли на большую неглубокую воронку, рядом с которой виднелись фрагменты той самой «пешки».

Очередную поисковую экспедицию по самолетам вместе с киришскими отрядами мы запланировали на 2025 год. И эта точка была включена в план.

Выезд состоялся с 22 по 28 сентября 2025 года. От Татарстана в нем приняли участие представители инициативной группы проекта «Крылья Татарстана» Александр Коноплев и Илья Прокофьев. А встречали на гостеприимной киришской земле коллеги и друзья из отрядов «Небо Ленинграда», «Волховский фронт», «Высота» (г.Кириши) и военно-патриотического клуба «ГТО Слава Разведки» (п.Будогощь). Кроме нас в течение нескольких дней, несмотря на погодные условия и полевые сложности, обвешанные теле- и видеоаппаратурой мужественно переносили все тяготы и лишения полевой экспедиции ребята из съемочной группы фильма «Неизвестные герои» Тимур Нуртдинов, Григорий Калмыков и Даниил Хаиров. В экспедиции использовали внедорожную технику киришских поисковиков.

Тогда мы все вместе провели поисково-исследовательские работы на местах падений нескольких советских самолетов, погибших в годы Великой Отечественной войны. Места гибели данных крылатых машин были обнаружены поисковиками в прошлые годы, но установить судьбы членов экипажей не удавалось. Основной задачей было проведение дополнительных поисковых работ на местах падений

с целью поиска заводских номеров самолетов и моторов и более тщательного обследования территории в поисках незахороненных останков погибших экипажей.

Основной упор был сделан на локации, где были найдены обломки бомбардировщиков Пе-2, так как нас особенно интересовала сохранность частей, необходимых в проекте «Крылья Татарстана». Кроме того, проводилась дополнительная разведка – проверка информации о местах падений крылатых машин от местных жителей (лесников, охотников, грибников).

В результате на территории Киришского района были отработаны места падений трех советских самолетов, найдено место падения немецкого самолета Ю-87, обследован район падения еще одного истребителя американского производства Р-40 «Киттихаук», который в годы войны поставлялся по ленд-лизу в СССР и был на вооружении полков ВВС Красной Армии.

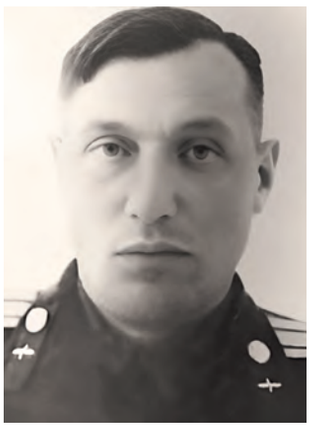
На месте падения Пе-2 в районе деревни Мемино был обнаружен обгоревший поршень одного из моторов самолета, на котором удалось прочесть окончание номера – «РА …-570». В настоящее время продолжается исследовательская работа с архивными документами по установлению судеб членов экипажа данного самолета. Эту историю мы обязательно расскажем на страницах очередного тома книги «Крылья Татарстана. Восстановить легенду».

А вот на месте падения Пе-2 на болоте Ширинский мох мы нашли заводской номер самолета – 1034. Причем фрагмент дюраля, на который и был нанесен данный номер, найден буквально в первые минуты нашего приезда. Еще урчал мотор вездехода Евгения Куприянова (отряд «Волховский фронт»), который выбирал место для «парковки», как я, торопясь, спрыгнул с борта на поверхность болота. Опустив голову вниз, увидел, что между сапогами из мха торчит алюминиевый обломок. Подцепив его рукой и немного стряхнув пожухшую траву, разглядел на нем четко выбитые цифры – 1034.

Вечером того же дня мы уже знали данные экипажа и его судьбу. В моей компьютерной базе данных, собранной на основе архивных документов, этот номер нашелся сразу.



Александр Коноплев и Евгений Куприянов.



Луговской А.А.

Удалось установить, что данная машина была из состава 138-го ближнебомбардировочного авиаполка 2-й Резервной авиагруппы ВВС Ленинградского фронта.

В оперативной сводке 2-й РАГ за 13 октября 1941 года говорилось:

«138 ББАП в течение дня вел бомбардировочные действия по мотомехчастям противника в районе Сологубовка, Петрово, Турышкино. (…)

В 15.35 шесть Пе-2 под прикрытием трех ЛаГГ-3 с высоты 1000 метров бомбардировочным ударом уничтожали танки, автомашины и артиллерию противника в д. Петрово. Цель поражена, сброшено ФАБ-100 20 штук, ФАБ-50 6 штук, ЗАБ-50 6 штук, АО-25 16 штук. По цели вели пулеметный огонь, израсходовано 800 патронов, бомбардирование сфотографировано. Налет 8 часов 26 минут.

В районе цели были атакованы 9-ю Ме-109 и одним Фокке-Вульф. В результате атаки подбит Пе-2, экипаж летчик лейтенант Голенков (верно Голенко. – Авт.), *штурман т. Сергеев* (верно Салбиев. – Авт.), *стрелок-радист т. Стрельченко* (верно Слепченко. – Авт.). *Сели южнее разъезда №6, 15 км юго-восточнее Кириши на нашей территории, экипаж имеет лёгкие ранения.*

У второго самолета Пе-2, летчик капитан Алексеев, была перебита гидропневматика шасси. Самолет сел на брюхо, стрелок-радист младший сержант Болотин убит, остальные самолеты произвели посадку благополучно.

Звено ЛаГГ-3 520 ИАП прикрывали бомбардировочные действия 138 ББАП и вели бой с самолетами противника. В результате воздушного боя младший лейтенант Тапориков сбит в районе цели…».

Но в Центральном архиве Министерства обороны РФ хранятся еще некоторые документы, которые не всегда используют исследователи. Это политдонесения воинских подразделений. Они ценны тем, что в них, кроме отчетов о проведенных партийных и комсомольских собраниях, о культмассовых мероприятиях, и сообщений о морально-политическом состоянии в подразделениях, очень часто встречается важная информация о проведенной боевой работе. Иногда боевые вылеты описывались очень даже подробно. Кроме политически окрашенных лозунгов, в политдонесениях приводились примеры мужественного пожертвования во имя победы, а также описывались недостатки, приведшие к неоправданным потерям. Так в фонде 138-го ББАП сохранилось дело

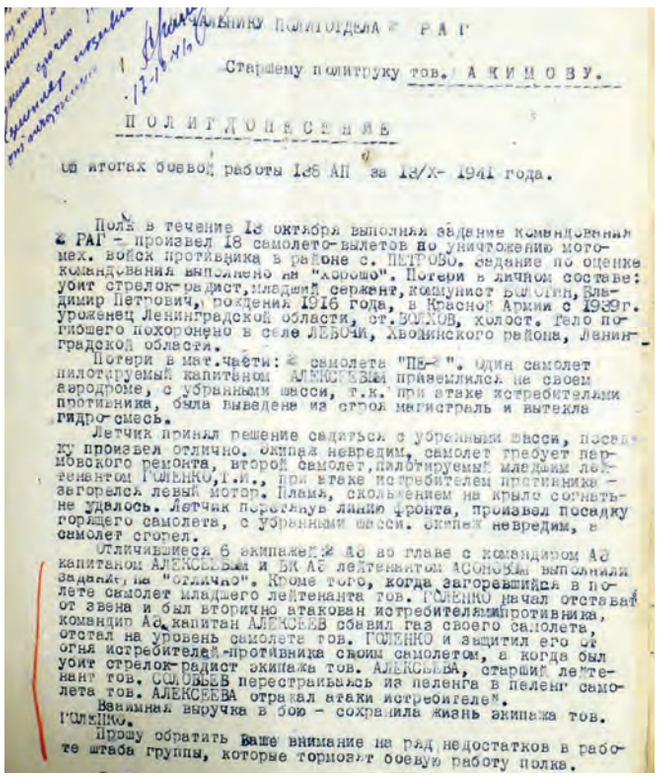
с политдонесениями комиссара полка капитана Андрея Артемьевича Луговского.

«Полк в течение 13 октября выполнял задание командования 2 РАГ – произвёл 18 самолето-вылетов по уничтожению мото-мех.войск противника в районе с. Петрово. Задание по оценке командования выполнено на «хорошо». Потери в личном составе: убит стрелок-радист, младший сержант, коммунист Болотин Владимир Петрович, рождения 1916 года, в Красной Армии с 1939г., уроженец Ленинградской области, ст. Волхов, холост. Тело погибшего похоронено в селе Левочи Хвойнинского района Ленинградской области.

Потери в матчасти: 2 самолета Пе-2. Один самолет, пилотируемый капитаном Алексеевым, приземлился на своем аэродроме, с убранными шасси, т.к., при атаке истребителями противника была выведена из строя магистраль и вытекла гидро-смесь.

Летчик принял решение садиться с убранными шасси, посадку произвел отлично. Самолет требует Пармовского ремонта. Второй самолет, пилотируемый младшим лейтенантом Голенко Т.И., при атаке истребителями противника – загорелся левый мотор. Пламя, скольжением на крыло согнать не удалось. Летчик, перетянув линию фронта, произвел посадку горящего самолета, с убранными шасси. Экипаж невредим, а самолет сгорел.

Отличившиеся 6 экипажей: 2 АЭ во главе с командиром АЭ капитаном Алексеевым и военным комиссаром АЭ лейтенантом Асоновым выполнили задание на «отлично». Кроме того, когда загоревшийся в полете самолет младшего лейтенанта тов. Голенко



Старшему политруку тов. АКИМОВУ.

ПОЛИТДОНЕСЕНИЕ

об итогах боевой работы 138 АП за 13/X- 1941 года.

Полк в течение 13 октября выполнял задание командования 2 РАГ – произвел 18 самолето-вылетов по уничтожению мото-мех. войск противника в районе с. ПЕТРОВО. Задание по оценке командования выполнено на "хорошо". Потери в личном составе: убит стрелок-радист, младший сержант, коммунист БОЛОТИН, Владимир Петрович, рождения 1916 года, в Красной Армии с 1939г. уроженец Ленинградской области, ст. ВОЛХОВ, холост. Тело погибшего похоронено в селе ЛЕВОЧИ, Хвойнинского района, Ленинградской области.

Потери в мат.части: 2 самолета "Пе-2". Один самолет пилотируемый капитаном АЛЕКСЕЕВЫМ приземлился на своем аэродроме, с убранными шасси, т.к. при атаке истребителями противника, была выведена из строя магистраль и вытекла гидро-смесь.

Летчик принял решение садиться с убранными шасси, посадку произвел отлично. Экипаж невредим, самолет требует пармовского ремонта, второй самолет, пилотируемый младшим лейтенантом ГОЛЕНКО, Т.И., при атаке истребителем противника – загорелся левый мотор. Пламя, скольжением на крыло согнать не удалось. Летчик перетянув линию фронта, произвел посадку горящего самолета, с убранными шасси. Экипаж невредим, а самолет сгорел.

Отличившиеся 6 экипажей 2 АЭ во главе с командиром АЭ капитаном АЛЕКСЕЕВЫМ и ВК АЭ лейтенантом АСОНОВЫМ выполнили задание на "отлично". Кроме того, когда загоревшийся в полете самолет младшего лейтенанта тов. ГОЛЕНКО начал отставать от звена и был вторично атакован истребителями-противника, командир АЭ капитан АЛЕКСЕЕВ сбавил газ своего самолета, отстал на уровень самолета тов. ГОЛЕНКО и защитил его от огня истребителей-противника своим самолетом, а когда был уоит стрелок-радист экипажа тов. АЛЕКСЕЕВА, старший лейтенант тов. СОЛОВЬЕВ перестраиваясь из пеленга в пеленг самолета тов. АЛЕКСЕЕВА отражал атаки истребителей.

Взаимная выручка в бою – сохранила жизнь экипажа тов. ГОЛЕНКО.

Прошу обратить Ваше внимание на ряд недостатков в работе штаба группы, которые тормозят боевую работу полка.

Политдонесение 138 БАП.



Евгений Васильевич Халамов.

начал отставать от звена и был вторично атакован истребителями противника, командир АЭ капитан Алексеев сбавив газ своего самолета, отстал на уровень самолета тов. Голенко и защитил его от огня истребителей противника своим самолетом, а когда был убит стрелок-радист экипажа тов. Алексеева, старший лейтенант тов. Соловьев перестраиваясь из пеленга в пеленг самолета тов. Алексеева отражал атаки истребителей.

Взаимная выручка в бою – сохранила жизнь экипажа тов. Голенко».

В общем, поисковики точно определили, что на болото Ширинский мох подбитым сел на вынужденную посадку самолет Пе-2 в составе экипажа: летчик младший лейтенант Голенко Тихон Иванович, штурман лейтенант Салбиев Андрей Казкирьевич, воздушный стрелок-радист младший сержант Слепченко Степан Кузьмич.

Место совершенной вынужденной посадки, указанное в оперсводке 2-й РАГ, почти точно совпало с местом обнаружения обломков самолета. А из политдонесения мы узнали о мужестве наших летчиков, прикрывающих друг друга в бою от атак истребителей противника.

Как говорилось выше, экипаж получил легкие ранения и вскоре вернулся к выполнению боевых заданий. К сожалению, жизни молодых людей оборвались 26 мая 1942 года, спустя полгода, когда 138-й ББАП был переброшен на южное направление, где полки 233-й бомбардировочной авиадивизии 2-й воздушной армии обеспечивали выход наших войск из окружения в районе города Изюма. В тот день с боевого задания не вернулись четыре экипажа бомбардировщиков Пе-2…



Номер самолета.



Электроинерционный самопуск авиационного мотора.



Евгений Куприянов, Александр Коноплев, Евгений Халамов-ст.



Поисковики на вездеходе Евгения Куприянова.

А вот второй самолет, подбитый 13 октября 1941 года, который пилотировал капитан Виктор Иванович Алексеев, совершил вынужденную посадку в районе станции Кабожа Любытинского района Новгородской области. Погибший в бою воздушный стрелок младший сержант Владимир Петрович Болотин был похоронен на кладбище в деревне Левоча, рядом со станцией Кабожа. А указанный в оперативной сводке не вернувшимся с боевого задания летчик 520-го истребительного авиаполка младший лейтенант Сергей Сергеевич Топориков сбит в районе станции Погостье.

Но давайте подробнее расскажем об экипаже самолета, который совершил вынужденную посадку на Ширинские мхи.

- Летчик лейтенант ГОЛЕНКО Тихон Иванович. Родился в 1917 году в Харьковской области. (В двух его учетно-послужных карточках записаны разные места рождения. В одной – село Горшановка Глинского района, в другой – село Голачановка Чалынского района. Видимо писари исказили название населенного пункта.) Мать Голенко Христина Гавриловна проживала в Сталинской области (сейчас Донецкая). Там же в селе Селидовка в 1942 году жила его супруга Голенко Галина Алексеевна.

Тихон Голенко окончил семь классов средней школы. В Красную Армию был призван 20 декабря 1938 года. В 1940 году окончил Ворошиловградскую военную авиашколу с присвоением воинского звания младшего лейтенанта.

19 октября 1940 года назначен на должность младшего летчика в состав 138-го скоростного бомбардировочного авиаполка. Вместе с полком встретил начало Великой Отечественной войны. В это время 138-й БАП был оснащен самолетами СБ и базировался на аэродромах Узине и Житные Горы (Украинская ССР). Входил в состав 19-й бомбардировочной авиадивизии ВВС Юго-Западного фронта. Уже к 13 июля 1941 года полк понес крупные потери в материальной части и личном составе и убыл на переформирование. В конце 1941 года 138-й СБАП был переформирован в 805-й ШАП на самолетах Ил-2. А на базе прибывшей в Липецк группы летного и технического состава 138-го полка при курсах усовершенствования ВВС Красной Армии начал формироваться новый, но уже ближнебомбардировочный авиаполк, получивший также номер 138.

В списках полка убывших на фронт в августе 1941 года младший лейтенант Голенко зачислен в состав 2-й авиационной эскадрильи (вместе с ним в этом же списке и воздушный стрелок-радист Слепченко).

В октябре 1941 года Т.И. Голенко командованием полка был представлен к ордену Красного Знамени (награжден приказом по войскам Волховского фронта от 20 апреля 1942 года). В представлении говорилось: с 20 августа 1941 года произвел 12 боевых вылетов на бомбардировку мотомехвойск и аэродромов противника.



Сергей Куксенко.

После ранения, полученного в боевом вылете 13 октября 1941 года, и вынужденной посадки был отправлен в ППГ № 743 в г. Боровичи, а оттуда 15 октября переведен в ЭГ № 2762 в п. Хвойная.

21 декабря 1941 года приказом командующего 4-й армии Волховского фронта Голенко присвоено очередное воинское звание лейтенанта.

Самолет, пилотируемый лейтенантом Голенко, не вернулся с боевого задания 26 мая 1942 года.

В учетно-послужной карточке указано, что в 1944 году его родные проживали по адресам: Голенко Г.И., Украинская ССР, Кировоградская область, Чигиринский район, г. Чигирин, ул. Кирова, д.39; Голенко Г.Е., УССР, Сталинская область, Марьянский район, Екатериновский с/с, село Антоновка. Имена и отчества, в документе не расшифрованы.

• Штурман лейтенант САЛБИЕВ Андрей Казкирьевич (в различных документах по-разному написаны фамилия и отчество: Солвиев, Солбиев, Казариевич, Казориевич, Казгоевич). Родился в 1915 году в селе Эльхотово Владикавказского округа Терской области (в 40-е годы – Кировский район, Кизлярский округ, Орджоникидзевский край, сейчас Республика Северная Осетия – Алания). Образование среднее. Мать Надежда Мусаевна и жена Софья Магдановна жили на станции Эльхотово, ул. Сталина, дом 33.

В Красную Армию поступил по спецнабору ЦК ВКП(б) в г. Западная Двина.

Сведения об окончании военно-учебного заведения в документах не отражены (нужно отметить, что и сами учетные документы на лейтенанта Салбиева заполнены частично). Начало Великой Отечественной войны встретил в звании лейтенанта в составе 207-го дальнебомбардировочного авиаполка 42-й ДБАД на должности штурмана самолета. Полк был укомплектован самолетами ДБ-3ф и действовал на Западном направлении.

С 207-м ДБАП связан занятный факт. 30 июня 1941 года на аэродроме Боровское (в Смоленской области) командир этого полка подполковник Георгий Васильевич Титов реквизировал около десятка самолетов ББ-22 (Як-4), предназначавшихся для 314-го РАП, который дислоцировался в Барановичах (Белоруссия). Но к этому времени этот полк уже находился в окружении. Таким образом машины оказались бесхозными и пополнили штат 207-го ДБАП.

В документах архива военно-медицинских документов отмечено, что Салбиев был ранен в 1941 году и проходил лечение в следующих госпиталях: ЭГ № 1383 в городе Калуге и в ЭГ № 358 в городе Куйбышеве. 16 августа 1941-го был направлен в батальон выздоравливающих 17-го запасного стрелкового полка 20-й ЗСБр. В это время полки этой бригады дислоцировались в городе Казани Татарской АССР (лагерь № 1). Оттуда лейтенант Салбиев был отправлен в распоряжение 9-го запасного авиаполка ВВС Приволжского ВО. При формировании 138-го ближнебомбардировочного полка в г. Липецке был зачислен в его штат на должность стрелка-бомбардира и вместе с полком в августе 1941 года убыл на фронт.

Не вернулся с боевого задания 26 мая 1942 года. В это время он занимал должность стрелка-бомбардира звена.

• Воздушный стрелок-радист младший сержант СЛЕПЧЕНКО Степан Кузьмич. Родился в 1918 году в селе Борки Гадячского уезда Полтавской области (в 40-е годы – Синевский район Сумской области УССР, в настоящее время – Роменский район Сумской области Украины). Отец Кузьма Маркович Слепченко проживал на станции Гадяч.

В Красную Армию был призван Синевским РВК в 1940 году. К сожалению, учетно-послужных документов, в которых рассказывалось бы какую ШМАС окончил Слепченко и где встретил начало Великой

Отечественной войны, найти не удалось. Но известно, что в состав формируемого 138-го ближнебомбардировочного авиаполка он попал в августе 1941 года на Липецких курсах усовершенствования ВВС Красной Армии. С 20 августа 1941 года в составе полка на фронте.

После ранения, полученного в боевом вылете 13 октября 1941 года, и вынужденной посадки был отправлен в ППГ № 743 в г. Боровичи, а оттуда 15 октября переведен в ЭГ в п. Хвойная.

20 апреля 1942 года младший сержант С.К. Слепченко был награжден орденом Красной Звезды (приказ Волховского фронта). В наградном материале говорилось, что он с 20 августа 1941 года (день начала боевых действий полка на фронте) совершил 13 боевых вылетов. Также в документах упоминался воздушный бой 13 октября 1941 года: *«…при атаке группы истребителей противника стойко, до последнего патрона отбивался от фашистских стервятников. В этом бою, уходя на горящем самолете на свою территорию, получил ранение…».*

Погиб старший сержант Степан Слепченко на Брянском фронте 26 мая 1942 года.

* * *

Подводя итог рассказу о судьбах экипажа Пе-2, хотелось отметить следующее. Документы 233-й бомбардировочной авиадивизии 2-й воздушной армии по безвозвратным потерям личного состава 138-го ББАП за 26 мая 1942 года составлены общим списком, не разбиты по экипажам. Но, нам думается, что летали они всё-таки в составе одного экипажа, как и раньше. Тем более летчик самолета и стрелок были земляками. В тот день, 26 мая 1942-го, они дрались с ненавистным врагом в небе над их родными селами, в районе Изюма и Красного Лимана… В небе Ленинграда и Волхова они вместе летали, и вместе отбивались от наседавших вражеских истребителей; горели, но смогли посадить израненную машину на болото.

Имена летчиков будут жить в обломках их боевых машин, которые мы используем при восстановлении легендарного бомбардировщика Пе-2.

Имена летчиков звучат на страницах книги «Крылья Татарстана», а значит они останутся в памяти и сердцах грядущих поколений.

Мы же после экспедиции будем вспоминать ширь огромного Ширинского болота и монотонное урчание болотного вездехода, тихонечко переваливающегося через болотные кочки.

Что еще интересного было в поездке? Тогда на болоте мы нашли среди обломков очень непонятный с первого взгляда агрегат. К нему была приклепана небольшая круглая бирка с надписью, что этот агрегат изготовлен на заводе № 132 НКАП СССР. Вернувшись домой и внимательнее его изучив, мы выяснили, что это за прибор. Оказалось, это электроинерционный самопуск авиационного мотора – уникальная находка для нашего проекта «Крылья Татарстана». Ведь за все наши поисковые экспедиции по местам падений Пе-2 мы еще ни разу не находили подобного.

Добавим также, что в последние дни осенней экспедиции 2025-го мы вели поисковые работы рядом с дорогой Оскуй – Будогощь, обследовали место падения самолета ДБ-3ф. Но об этой потрясающей находке – рассказ ниже.

В заключение, мы хотим выразить сердечную признательность нашим друзьям из киришских поисковых отрядов Евгению Васильевичу и Евгению Евгеньевичу Халамовым, Сергею Сергеевичу Куксенко, Евгению Анатольевичу Куприянову, без чьей помощи мы сейчас не смогли бы рассказать вам эту историю.



Поисковики вместе со съемочной группой фильма «Неизвестные герои».

Пе-2 в районе Чудского Бора Тосненского района Ленинградской области



Павлов Дмитрий Сергеевич.

История этого самолета началась в начале апреля 2026 года. Дмитрий Сергеевич Павлов, руководитель поискового отряда «Заслонъ» из Санкт-Петербурга, написал мне сообщение в одном из мессенджеров, что в районе деревни Чудской Бор они нашли обломки самолета. Также он отправил фотографии и небольшое видео, которое ребята записали на месте. По виду этих обломков стало понятно, что найдено место падения самолета Пе-2.

Мы же в это время готовились к выезду в Ленинградскую область, чтобы принять участие в работе Межрегиональной поисковой экспедиции «Любань», которая ежегодно проходит в Тосненском районе уже на протяжении 37 лет. Добавим, что место гибели этого самолета географически как раз попадает в границы работы экспедиции. Также именно на воинском мемориале в Чудском Бору мы ежегодно захораниваем останки павших воинов, обнаруженные во время поисковых выездов. Деревня Чудской Бор находится всего в 10 километрах от поселка Любань, основного логистического центра экспедиции: здесь на железнодорожной станции мы встречаем бойцов отрядов, добирающихся самостоятельно; закупаемся необходимыми продуктами и прочим.

Поэтому получив от Димы Павлова информацию об установлении нового места падения самолета, а тем более Пе-2, который интересует нас еще и в рамках реализации проекта «Крылья Татарстана», мы договорились о проведении совместных поисковых работ силами нескольких отрядов.

Помимо данной точки, в план работы Межрегиональной экспедиции был также включен еще один самолет. Вот с него и началась наша «весенняя самолетная страда».

Место катастрофы самолета в районе урочища Зенино было установлено студенческим поисковым отрядом «Снежный десант» Казанского федерального университета при изучении немецкой аэрофотосъемки. Разглядывая трофейные немецкие снимки периода августа 1942-го, сделанные над территорией обороны 54-й армии Волховского фронта, на одном из листов была выявлена определенная локация: можно было увидеть, что к одной точке в тылу советских войск была пропилена довольно сложная просека-дорога протяженностью более четырех километров. Имея на руках еще один снимок аэрофотосъемки, сделанный в мае 1942 года, поисковики сравнили его с августовским и увидели, что при совмещении точек в месте, к которому была пропилена дорога, виднеется четкий контур самолета, совершившего жесткую вынужденную посадку прямо на лес.

Современные компьютерные программы довольно быстро позволяют «привязать» снимки старой аэрофотосъемки к наземным ориентирам. Айрат Мунирович Фатыхов, руководитель поискового отряда «Снежный десант» КФУ, смог установить точные GPS-координаты данного места. Дело осталось за малым – проверить эти координаты и постараться найти обломки самолета, хотя и было ясно, что основные фрагменты разбитой машины, скорее всего, вывезены фронтовой ремонтной бригадой либо на восстановление, либо на металлолом. Но перед этим татарстанские поисковики связались с коллегами из отряда «Волховский фронт» (г.Кириши), так как это место расположено недалеко от границы Киришского района Ленинградской области. Выяснилось, что киришские поисковики несколько лет назад были здесь и нашли небольшие фрагменты, но идентифицировать их не смогли.

Поисковики «Снежного десанта» КФУ, приехав в середине апреля в Любань, буквально за несколько минут определили точку вынужденной посадки самолета – сигнал металлоискателя показал, что под мхом находятся фрагменты самолетного дюраля.

Более масштабный выезд на место катастрофы был организован 22 апреля 2026 года. К поисковикам «Снежного десанта» КФУ (Айрат Фатыхов, Виктория Наумова) присоединились представители казанского отряда «Разведка» (Илья Прокофьев и Андрей Поляков) и отряда «Память» из города Губкинский Ямало-Ненецкого автономного округа (Олег Рожков, Константин Иващенко). Транспортную поддерж-



Аэрофотосъемка августа 1942 года.

ку оказали Алексей Юрьевич Степечев, руководитель мастерской «ВнеДороГ» из г. Томска и Алексей Александрович Гапонов, представитель «Экспедиция Geography Trophy», помогавшие поисковикам добраться по бездорожью на вездеходе с прицепом. На месте поисковики приступили к обследованию данной территории. В радиусе 30 метров стали попадаться различные небольшие детали и фрагменты самолета. По ним удалось определить, что в данном месте совершил вынужденную посадку советский самолет СБ. И лишь ближе к вечеру Виктория Наумова на одном из фрагментов капота разглядела выбитый на дюрале заводской номер самолета – 35 П 7.

В настоящее время сотрудники Всероссийского информационно-поискового центра (г. Казань) продолжают проводить архивно-исследовательскую работу по установлению судьбы экипажа данного самолета. Дело в том, что данный номер относится к выпуску самолетов СБ на Иркутском заводе № 125 еще в конце 30-х годов. Но на месте падения самолета на других обломках поисковиками были обнаружены и идентифицированы клейма ОТК Московского завода № 22, который также выпускал самолеты СБ до эвакуации в г. Казань. Вполне возможно, что капот от самолета с номером 35/7 мог попасть при ремонте на другую машину, но остался не перебитым.

Анализируя базу данных по потерянным в этих местах самолетам, собранную мной на основе архивных документов, я выяснил, что в составе 452-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 3-й Резервной авиационной группы Ленинградского фронта, действовавшего в сентябре 1941 года на этом участке фронта (где нами найдены обломки), было несколько самолетов 35-й серии Иркутского авиационного завода.

Кроме того, благодаря помощи московского историка военной авиации Михаила Тимина установлено, что сам самолет СБ с заводским номером 35/7 (выпущенный Иркутским авиазаводом) был в составе Энгельсской авиационной военной школы и использовался для обучения курсантов до 1944 года, пока не был списан по износу.













Находки на месте обнаружения самолета СБ.

Из истории формирования 452-го СБАП известно, что полк получал самолеты в г. Балашов Саратовской области и часто использовал Энгельсский аэроузел для полетов в учебных целях.

Также поисковики нашли еще один снимок немецкой аэрофотосъёмки от 17 марта 1942 года, где также просматривается локация с местом падения самолета в лесу. В итоге, временные рамки падения данного самолета СБ еще сужаются, от осени 41-го до марта 42-го. Это позволяет исследователям точнее изучить архивные документы именно в этот промежуток времени. Поисковики уверены, что рано или поздно удастся установить судьбу и этого самолета.

Данный выезд также не прошел без приключений, случающихся периодически в экспедициях.

Водитель вездехода Алексей Степечев должен был вывезти Алексея Гапонова и Константина Иващенко на «большую землю», ребята ехали в Любань, их ждала машина. Алексей увез ребят к дороге, оставив прицеп на просеке. Мы же с ним договорились, что вечером после работы выйдем из леса на просеку, где оставлен прицеп. И все было хорошо: дружно кипела работа, радовала находка детали с номером, время двигалось к вечеру. К назначенному времени мы, преодолев небольшой подлесок и перебравшись через большую канаву, подошли к месту встречи у прицепа. Алексея не было. Урчащего звука приближающего вездехода не было слышно. Мы расположились на краю канавы и стали ждать, оживленно обсуждая события дня. Вездеход опаздывал. Время шло… И вдруг вдалеке, в конце просеки, появился силуэт человека. Когда он приблизился, мы узнали Алексея. Немая пауза. Водитель пешочком, а где машина? Что-то случилось с вездеходом, но улыбка на лице Алексея сбивала с толку. История оказалась проста. Уже направляясь к нам, водитель прямо на ходу решил поправить у себя за спиной какие-то болтающиеся в кузове вещи, и вдруг в одно мгновение вездеход уже на боку, на дне глубокой канавы. Сам Алексей его вытащить не может, нужна помощь



Поисковики на месте падения самолета СБ.

нескольких человек. Прихватив бензопилу, лопаты и топоры, мы направились к месту «крушения». Расстояние в 5 километров мы преодолели быстро. Немного посовещавшись, мы пришли к выводу: чтобы вытащить машину из канавы, потребуется немного подкопать, а также выпилить часть настила, уложенного на дороге. Дружно приступили к исполнению задуманного, и спустя некоторое время вдоль вездехода была прокопана (и пропилена) необходимой ширины канава, в которую и встали колеса. А на колеса вездеход поставили с помощью лебедки, хотя он и находился в канаве под большим углом. Дальше Алексей сказал, что сейчас он уже сможет выбраться своим ходом. Для страховки мы все же перебросили трос лебедки и немного потянули машину вперед, по ходу движения. Большая болотоходная машина без особого усилия, спокойно выползла сначала на противоположный край канавы, а затем и перемахнула канаву на основную дорогу, проложенную по просеке. Оставалось вернуться к прицепу, забрать остальных ребят и вещи. Вся наша эпопея закончилась поздно вечером, когда полностью стемнело. Но в целом-то день завершался очень хорошо.





Операция по спасению вездехода.



Лючки-«стельки» с номером самолета.

После работ на месте падения самолета СБ мы переехали к деревне Чудской Бор, где в районе урочища Молоди были найдены фрагменты Пе-2.

В течение нескольких дней конца апреля и начала мая сводная группа отрядов «Заслонъ» (Дмитрий Павлов, Дмитрий Кононов и Дмитрий Шаварин), «Радар» (курсанты Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова, под руководством проректора по учебной работе Ильгизара Миннисламовича Хаертдинова), «Разведка» из Казани (Илья Прокофьев и Андрей Поляков) на месте падения «пешки» проводила поисковые работы. Их сложность была в том, что машина при падении взорвалась, а разброс обломков был более километра. Также к трудностям можно добавить техногенный фактор: в 70-е годы XX столетия на этом месте проводились мелиоративные работы – распашка земли тяжелыми тракторами. Поэтому нам с трудом удалось найти эпицентр катастрофы. Но мы все-таки нашли три технических лючка (техники самолетов называли их по-простому «стельками»), на которых были видны заводские номера самолета. И если на двух лючках номер читался частично, то на найденном Дмитрием Павловым номер был виден полностью – 6/86.

Наши эмоции зашкаливали. Найти заводские номера самолета или моторов – это почти то же самое, что найти у погибшего солдата смертный медальон. Ведь именно по этим номерам удается установить имена и судьбы членов экипажа.

По установленному номеру специалисты Всероссийского информационно-поискового центра (г. Казань) провели оперативную архивно-исследовательскую работу. В результате мы прямо в лесу смогли узнать имена экипажа бомбардировщика Пе-2.

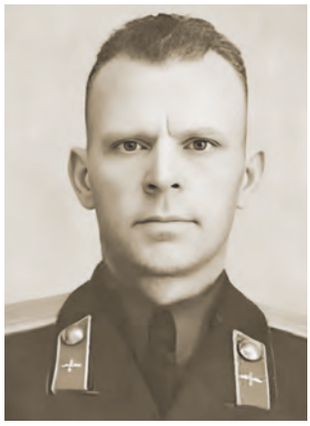
Данный самолет относился к составу 780-го бомбардировочного авиаполка 293-й бомбардировочной авиадивизии 1-го бомбардировочного корпуса. Данный корпус в составе двух бомбардировочных дивизий (263-я и 293-я) в декабре 1942 года был переброшен с Калининского фронта в состав войск Волховского фронта. Корпус принял активное участие в боях по прорыву блокады Ленинграда и в других, последующих за операцией «Искра», по расширению коридора прорыва блокады. В начале Красноборско-Смердынской наступательной операции войск 55-й армии Ленинградского фронта и 54-й армии Волховского фронта бомбардировочные полки корпуса наносили бомбоштурмовые удары по войскам противника, которые находились на стыке двух наших фронтов.

11 февраля 1943 года машина с экипажем в составе летчика младшего лейтенанта Василия Евстафьевича Пискунова, штурмана экипажа младшего лейтенанта Петра Васильевича Давыдова и воздушного стрелка-радиста старшего сержанта Александра Александровича Маймистова была подбита еще при первом заходе на цель, в районе деревень Рамцы и Смердыня. Уже горел левый мотор, но экипаж развернулся и совершил второй заход на цель. После отхода подбитый самолет был атакован четырьмя Ме-109, тогда был подожжен второй мотор. Экипаж покинул горящий самолет на парашютах.

Это стало известно после полного анализа документов, хранящихся в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации. В боевом распоряжении Командующего 14-й воздушной армией от 11 февраля 1943 года частям 1-го бомбардировочного авиакорпуса ставилась задача: *«...разрушать оборонительные сооружения, уничтожать*



Курсанты Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации.



Лашук Е.И.



Стодолкин С.Н.



Румянцев С.С.



Апенкин Я.Н.

огневые точки и войска противника в опорных пунктах Смердыня, Басино, Макарьевская Пустынь. Последующими ударами уничтожать войска противника в районе Сараи, что 1-2 км западнее Смердыня по обеим сторонам реки Тигода».

В боевом распоряжении командира 1-го БАК командирам 263-й и 293-й БАД задачи уточнялись: *«Цели распределить между полками. Бомбить с пикирования до 40 градусов. Высота бомбометания 1700-1100 метров. Минимальная высота 600 метров. Заходов 2-3…».*

Оперативная сводка штаба 293-й БАД, составленная к 22.00 описывает события дня (выписка касается действий 780-го БАП).

«Части 293 БАД в составе 780, 804, 854 БАП в течении дня группами 6-9 самолетов производили боевые действия по уничтожению сооружений, живой силы, артиллерии и техники противника в районе Рамцы, Никольское, Макарьевская Пустынь и произвели один вылет на разведку погоды.

Задача выполнена не полностью, из-за плохих метеоусловий в районе цели.

Всего летало 34 самолета, произведено 80 самолетовылетов, общий налет 136 часов 34 минут. Из них успешных 45 самолетовылетов, налет 91.51. На разведку погоды один вылет, налет 50 минут. Израсходовано бомб: 1 ФАБ-500, 87 ФАБ-250, 127 ФАБ-100, патронов БС 1060, ШКАС 150. Результаты бомбометания сфотографированы.

Задача выполнялась при прикрытии Як-7 и Ла-5 группами 4-6 самолетов.

В районе цели экипажи обстреляны огнем ЗА среднего калибра, одной батареей из южной окраины г.Любань. 3 Пе-2 780 БАП были атакованы над целью тремя Ме-109, атака производилась снизу сзади. С задания не вернулись 3 самолета. В завязавшемся воздушном бою экипажем капитана Стодолкина сбиты 2 Ме-109. (Капитан Стодолкин Сергей Никитич, командир 1-й АЭ. – Авт.)

780 БАП в 8.55 произвел вылет в составе 9 Пе-2 на уничтожение живой силы, техники противника в опорном пункте Никольское.

Задание не выполнено, из-за плохих метеоусловий в районе цели. Произведено 9 самолетовылетов, налет 15.45.

В 13.03 произвел повторный вылет в составе 9 Пе-2 на уничтожение сооружений, артиллерии и живой силы противника в районе Рамцы, Ляды. Бомбометание производилось с высоты 1300 метров, в период 13.55-14.05.

Задание выполнено.

Всего произведено 9 самолетовылетов, налет 13.57. Израсходовано бомб: 1 ФАБ-500, 17 ФАБ-250, 24 ФАБ-100. Бомбометание производилось под прикрытием 4 Як-7. Боевой порядок над целью девятка в клину звеньев. Заходов произведено два. Результат бомбометания сфотографирован.

Экипажи наблюдали прямые попадания по колонне войск на северной окраине Рамцы. В районе цели при первом заходе экипажи были обстреляны огнем ЗА среднего калибра до 1 батареи с южной окраины Любань. При втором заходе во время разворота самолет лейтенанта Румянцева (старший лейтенант Румянцев Сергей Семенович, заместитель командира аэ. – Авт.) *был атакован 1 Ме-109, атака производилась сверху слева. После атаки 1 Ме-109 у самолета Румянцева задымилась левая плоскость и самолет со снижением ушел на свою территорию и произвел посадку в районе Большая Влоя. Самолет разбит, летчик лейтенант Румянцев невредим, штурман Шкрябко* (лейтенант Шкрябко Александр Герасимович, штурман звена. – Авт.) *легко ранен. Стрелок-радист Апенкин* (старший сержант Апенкин Яков Николаевич, воздушный стрелок радист 1-й аэ. – Авт.) *выпрыгнул на парашюте в районе цели, состояние и место нахождения не известно.*

Самолет капитана Стодолкина, штурмана лейтенанта Фокина (лейтенант Фокин Сергей Александрович, штурман 1-й аэ. – Авт.), *стрелка-радиста лейтенанта Лашук* (лейтенант Лашук Евгений Ипатович, флагманский воздушный стрелок-радист. – Авт.) *при втором заходе был атакован с хвоста 1 Ме-109 и обстрелян пушечным огнем. В момент атаки лейтенант Фокин длинной очередью из пулемета*

БК сбил Ме-109. Самолет противника задымился и с пламенем пошел к земле. Второй Ме-109 произвел атаку снизу, поджег у Пе-2 центральный бак. В момент второй атаки стрелок-радист лейтенант Лашук открыл огонь и поджег второй Ме-109, который охваченный пламенем беспорядочно пошел вниз. Оба сбитые самолеты противника упали на территории занятой немцами в районе ю-з Смердыня. Капитан Стодолкин на горящем самолете продолжал полет на свою территорию. Убедившись, что находится на своей территории летчик и штурман выбросились на парашюте. Стрелок-радист лейтенант Лашук выбросился с горящего самолета последним с высоты 200-250 метров. Воспользоваться парашютом не смог, упал на спину в глубокий снег, не получив от падения никаких повреждений. Летчик и штурман имеют легкие ожоги, стрелок-радист имеет ожоги 3 степени. Самолет сгорел.

Состояние третьего экипажа в составе мл. лейтенанта Пискунова, штурмана Давыдова, стрелка-радиста Маймистова неизвестно.

В 16.09 произведен третий вылет в составе 8 Пе-2 на уничтожение живой силы и техники противника в районе Рамцы. Задание не выполнено из-за плохих метеоусловий. Произведено 8 самолетовылетов…»

При дальнейшем исследовании документов была выявлена интересная деталь: в оперативной сводке 1-го БАК (подготовленной к 22.00) говорилось, что второй вылет девятки 780-го БАП прикрывали 4 истребителя Як-7, а в оперативной сводке корпуса,



Апенкин Яков Николаевич.



Ильгизар Хаертдинов и Илья Прокофьев.

подготовленной уже к 24.00 часам этот факт опровергался: *«…истребители 2 ИАК, прикрывавшие непосредственным сопровождением группы бомбардировщиков, действовали хорошо. Отсутствовало прикрытие в первый вылет для 321 АП, во второй вылет – для 780 БАП…».* Что было, видимо, ближе к истине, так как в этот вылет сбито три наших Пе-2.

Это подтверждается записями в журнале боевых распоряжений 2-го истребительного авиакорпуса за 11.02.1943г.

«Командиру 215 ИАД. В 9.00-9.10 на аэродром Троицкое придут две группы по 9 самолетов Пе-2. Обеспечьте встречу двумя группами. Идут работать в северный район Никольское. Начальник штаба 2 ИАК.

Передано по телефону. Принял капитан Иванов в 08.10.

Командирам 209 и 215 ИАД. Командир 2 ИАК приказал: в связи с ухудшением погоды боевую работу прекратить. Находиться в готовности. Начальник штаба 2 ИАК.

Передано по телефону в 16.45. Принял Мотосов и Кравченко».

В более поздних оперативных сводках корпуса нашлись упоминания о летчиках самолетов, сбитых 11 февраля 1943 года. В сводке за 13 февраля говорилось: *«В дополнение итоговому боевому донесению № 11 от 11.02.1943г., не вернувшиеся 11.02.43г. с боевого задания – 2 экипажа 780 БАП. Один экипаж в составе командира АЭ капитана Стодолкина, штурмана лейтенанта Фокина, стрелка-радиста лейтенанта Лашук – 13.02.1943г., прибыли в часть. По документальному подтверждению начальника ГОПЭП № 9* (головное отделение полевого эвакуационного пункта – армейское лечебно-эвакуационное учреждение. – Авт.)*, экипаж капитана Стодолкина 11.02.43г. в воздушном бою сбил 2 Ме-109.*

2-й экипаж – лейтенанта Румянцева находится в пути в свою часть…».

В сводке за 14 февраля 1943 года приводятся следующие подробности: *«Второй экипаж 780 АП лейтенант Румянцев, мл. лейтенант Шкрябко, не вер-*

нувшиеся 11.02.43г., находятся в госпитале. Сержант Апенкин, входящий в состав экипажа, выпрыгнувший на парашюте в районе цели, до сего времени не найден. Найденный из экипажа Пискунова, 780 АП, сержант Маймистов, находится на аэродроме Оломна…». А в сводке за 17 февраля 1943 года говорится, что Маймистов прибыл в свою часть.

Таким образом, судьбы всех членов экипажа найденной «пешки» сложились по-разному. Раненый младший лейтенант Пискунов, опустившись на парашюте на территорию противника, был задержан и попал в плен. В учетной карточке военнопленного указан район пленения: Новгород – Сиверская, а это очень далеко от места, где был сбит самолет. Причем дата пленения – 11 февраля 1943 года. Можно предположить, что Пискунов приземлился на парашюте с левой стороны идущего на Ленинград шоссе, в районе Любани, и стал удаляться от шоссе как раз в сторону Сиверской, где и был схвачен немцами. Скорее всего, он был доставлен в Сиверскую, где находилась другая полевая комендатура немцев.

В марте 1945 года Василий Пискунов был освобожден из плена и, пройдя специальную проверку, вернулся в полк, где принял участие в дальнейших боях. К этому моменту 780-й БАП получил звание гвардейский и именовался как 160-й гвардейский бомбардировочный авиаполк. В мае 1945 года Василий Евстафьевич награжден орденом Отечественной войны II степени, в наградных к которому как раз описывался боевой вылет 11 февраля 1943 года. *«11 февраля 1943 года, при освобождении г. Ленинграда тов. Пискунову была поставлена задача: уничтожить огневые точки противника в пункте Рамцы. С первого захода на цель тов. Пискунов уничтожил до 3-х батарей противника. При втором заходе у его самолета был подбит левый мотор огнем ЗА. Тов. Пискунов, проявляя мужество и отвагу, на одном моторе сделал 2-й заход и опять бомбардировал цель. Отходя от цели он был атакован 4-мя истребителями Ме-109 и его самолет был подожжен, а тов. Пискунов был ранен. Несмотря на это он все же посадил горящий самолет. В этот раз тов. Пискунов уничтожил до 4-х батарей противника и взорвал склад с боеприпасами…».*

Цитируя выписки из наградного листа, понимаем, что описание, если можно так выразиться, приглажено, ведь в нем отсутствуют сведения о том, что экипаж выбросился на парашюте и летчик попал в плен. На самом деле не было вынужденной посадки на горящем самолете. По характеру найденных на месте падения обломков совершенно точно видно, что самолет разбился в отвесном падении и при соприкосновении с землей взорвался. Но, конечно же, это никак не умаляет заслуг отважного летчика. Василий Пискунов, несмотря на ужасы, перенесенные в немецком плену с февраля 1943 года по март 1945 года, смог вернуться в полк. Причем заметьте, что при прохождении специальной проверки после возвращения из плена к нему не возникло никаких вопросов со стороны сотрудников контрразведки «СМЕРШ». Кроме описания вылета 11 февраля 1943 года в наградном также указаны боевые вылеты апреля 1945 года, когда полк участвовал в боях на территории Польши и Германии.

- Летчик ПИСКУНОВ Василий Евстафьевич (Евстифеевич – в других документах). Родился 25 октября 1918 года в деревне Делань Невельского уезда Псковской губернии (в годы войны – Денисовский сельсовет Пустошкинского района Калининской, в настоящее время – Псковской обл.). В Красную Армию призван по специальному комсомольскому набору в городе Ленинграде 19 августа 1937 года. Супруга, Пискунова Лидия Григорьевна, проживала по адресу: Орджоникидзевский край (в настоящее время – Ставропольский), г. Буденновск, ул. Кумская, д.27.



За годы войны, помимо ордена Отечественной войны II степени, был награжден медалями «За освобождение Праги», «За взятие Берлина», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Затем продолжил службу в рядах ВВС в составе Центральной Группы войск (Германия). В марте 1947 года был демобилизован из рядов Советской Армии в запас, встал на учет в Песчанокопском РВК Ростовской области.

Младший лейтенант Давыдов, получив ранение еще в воздухе, тоже смог выпрыгнуть с парашютом. Он, опустившись на территорию противника в районе Любани, сразу попал в плен. 1 декабря 1944 года учтен канцелярией 2-го шталага Люфтваффе (лагерь для военнопленных советских летчиков в Лодзи, Польша) как сбежавший. К сожалению, после этого сведений о нем нет. До сих пор Петр Васильевич Давыдов значится в списках пропавших без вести.

- Штурман ДАВЫДОВ Петр Васильевич. Родился 3 сентября 1921 года в селе Песцово Нерехтского уезда Иваново-Вознесенской губернии (в годы войны – Комсомольский район Ивановской обл.). В 1938 году окончил девять классов средней школы, в 1939 году – рабфак в г.Иваново.



В Красную Армию мобилизован Октябрьским РВК г. Иваново. С 20 ноября 1939 года – курсант

Харьковского военно-авиационного училища летчиков-наблюдателей. После окончания училища, 28 ноября 1940 г., ему присвоено воинское звание младшего лейтенанта. Направлен на должность младшего летчика-наблюдателя в состав 95-го скоростного бомбардировочного авиаполка. Полк дислоцировался в городе Калинин (в настоящее время – Тверь). Именно здесь Петр Васильевич встретил свою будущую супругу Ольгу Николаевну, с которой жили по адресу: г. Калинин, ул. Бежецкая (Старобежецкая), д.37. В июле 1942 года – стрелок-бомбардир в составе 854-го бомбардировочного авиаполка, затем штурман экипажа 780-го бомбардировочного авиаполка.

Старшему сержанту Маймистову перед тем как выпрыгнуть с парашютом пришлось отражать атаку вражеских истребителей, а поэтому прыгать ему пришлось с высоты всего 400 метров. Он опустился прямо на линии фронта и под огнем противника смог переползти к своим.

- Воздушный стрелок-радист МАЙМИСТОВ Александр Александрович. Родился 18 октября 1918 года в деревне Рабангское Медведево (в настоящее время ее территория входит в состав города Сокола Вологодской обл.) Вологодского уезда Вологодской губернии. Родители – Маймистовы Александр Павлович (1885 г.р.) и Елизавета Дмитриевна (1884 г.р., в девичестве Серова). Кадровый, в Красную Армию был призван Сокольским РВК 11 мая 1938 года. Проходил службу в составе 45-го бомбардировочного авиаполка.



Участник Великой Отечественной войны с первого дня, 22 июня 1941 года. По 8 июля принимал участие в боевых действиях в составе 9-го авиаполка ГВФ. Затем направлен в состав 18-го запасного авиаполка. С октября 1942 года в составе 780-го бомбардировочного авиаполка, затем 804-го БАП (с мая 1944 г. – 161-й гв. БАП).

Участник боев на Северо-Западном, Волховском, Воронежском, Степном и 2-м Украинском фронтах. За годы войны был награжден орденами Красной Звезды, Славы III степени, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и «За победу над Японией». В 1953 году за выслугу лет в Советской Армии награжден медалью «За боевые заслуги».

Из Советской армии был демобилизован в запас 27 августа 1954 года в звании гвардии младшего лейтенанта. Умер в 1971 году.

В наградном листе к ордену Красной Звезды, который был составлен в апреле 1943 года, боевой эпизод его биографии был описан следующим образом: *«При выполнении боевого задания 11.02.1943г., в районе Рамцы Волховского фронта, его экипаж был атакован истребителем противника, а самолет был подожжен. Маймистов отражал атаки истребителя один, так как штурман младший лейтенант Давыдов был ранен. По команде командира экипажа Маймистов покинул горящую машину на высоте 400 метров, приземлился на линии фронта в районе Рамцы и возвратился один из состава экипажа невредимым в часть…».*

Вот так были установлены имена и судьбы всех членов экипажа самолета Пе-2, обнаруженного у деревни Чудской Бор. Поисковикам из Казани удалось собрать несколько небольших фрагментов, которые можно использовать в работе по восстановлению самолета Пе-2 в рамках реализации проекта «Крылья Татарстана».



Поисковики Татарстана и курсанты Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации.

Самолет ДБ-3ф в районе деревни Васильково Киришского района Ленинградской области

Этот рассказ не о самолете Пе-2, но мы включили его в книгу по той причине, что история установления имен и судеб экипажа этой крылатой машины оказалась связана с нашей поисковой работой в рамках проекта «Крылья Татарстана». Собираясь в экспедицию в Ленинградскую область, мы планировали вести раскопки на месте падения бомбардировщика Пе-2, но, прибыв на локацию, определили, что перед нами обломки ДБ-3ф. Дальнейшие поисковые и исследовательские работы привели нас к удивительному, потрясающему открытию – установлению имен героического экипажа!

Все значимые исторические открытия происходят неожиданно! Кому-то может показаться, что это происходит внезапно, или исследователям просто везет, но на самом деле не все так просто. Это не везение, а годы большой и трудоемкой работы, сбор и обработка информации, аналитика. Для этого необходим широкий кругозор и обширные знания, колоссальное количество прочитанной военной специальной, мемуарной, технической литературы – без этого ни одно открытие еще не происходило!

Так вот. О том, что рядом с деревней Березняк-Васильково (или просто Васильково), недалеко от Будогощи Киришского района, находятся обломки советского самолета старожилы рассказывали поисковикам еще в 2002 году. То есть жители деревни, да и всей округи, знали о месте гибели крылатой машины. Из поколения в поколение передавали истории о самолете и погибших с ним летчиках. И за долгие годы эти рассказы превратились в легенды. Об этом более подробно – чуть позже.

В апреле 2002 года поисковикам показали большую продолговатую воронку, которая, как показалось парням, была кем-то давно выкопана, вокруг были отвалы земли. А рядом нашлись незначительные обломки черного металла, ведь цветной металл, авиационный дюраль, давно был собран и сдан в металлолом. Тогда же по непонятным причинам было сделано предположение, что это обломки бомбардировщика Пе-2. При беглом осмотре поисковики не смогли найти каких-либо значимых фрагментов для установления судьбы самолета, и эта локация оказалась «отложена в долгий ящик». Поисковики отряда «Небо Ленинграда» в эти годы активно работали в других районах, где ими также были обнаружены обломки боевых машин.

В январе 2005-го ребята вновь получили информацию, что местные жители, промышляющие сбором металлолома, опять наведывались на этот самолет, копались в воронке. И они там нашли небольшие фрагменты костных останков погибших летчиков.



Схема, составленная Е.В. Халамовым в 2002 году.

Также в яме найдены форменная морская пуговица и ременная пряжка с якорем. Это означало, что этот самолет относился к авиации Краснознаменного Балтийского флота (ВВС КБФ).

Но различные обстоятельства и нехватка времени… Тщательное обследование места все откладывалось и откладывалось…

Прошло 20 лет. О проведении экспедиции в этих местах мы задумались в апреле 2025 года, когда в наш полевой лагерь на ручье Кородынька под Любанью приехал Евгений Евгеньевич Халамов (тогда он руководил отделом по увековечению памяти погибших при защите Отечества ГБУ Ленинградской области «Центр патриотического воспитания»). С киришскими поисковиками мы уже давно сотрудничаем в рамках проекта «Крылья Татарстана». За прошедшее время они установили несколько мест гибели самолетов Пе-2, которые требовали обследования. И мы договорились той же осенью провести совместную экспедицию на территории Киришского района, постараться отработать как минимум пять локаций.

Добавим, что перед экспедицией Евгением Халамовым была проведена большая административная работа по согласованию работ с местным лесничеством, достигнута договоренность о предоставлении экскаватора. Все вопросы были решены оперативно и четко, что дало нам возможность поработать результативно. За это мы благодарим работников МП «Жилищное хозяйство» муниципального образования «Киришское городское поселение Киришского муниципального района»: директора Юлию Викторовну Иванову, начальника гаража Ирину Геннадьевну Тихонову, тракториста Николая Чернова, директора Киришского лесничества (филиал ЛОГКУ «Леноблес») Александра Александровича Тихонова.

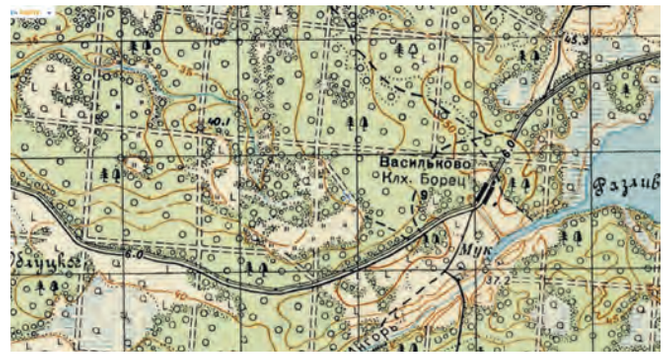
В сентябре мы выехали из Казани вдвоем – Александр Коноплев и Илья Прокофьев, а на месте нас уже ждали представители всех киришских отрядов: «Небо Ленинграда» (руководитель Евгений Кваша), «Высота» (руководитель Сергей Куксенко), «Волховский фронт» (руководитель Евгений Куприянов). За пять дней мы отработали места падений двух Пе-2, попутно обследовав район гибели американского самолета Р-40, а также нашли воронку с обломками пикировщика Ю-87.

Следующая точка, где мы собирались работать, была недалеко от дороги между селом Оскуй (Чудовский район Новгородской области) и поселком Будогощь (Киришский район Ленинградской области), рядом с деревней Васильково.

В эти дни к нашей команде присоединились кадеты и воспитанники ВПК «ГТО Слава разведки» при Доме культуры п. Будогощь под руководством Сергея Вавилкина: Александр Комаров, Юрий Пудов, Михаил и Любовь Мичковы.

Раскопки на данном самолете начались 27 сентября и растянулись почти на месяц, поисковики приезжали сюда каждые выходные. Самыми активными участниками стали Евгений Халамов, Евгений Кваша, Вадим Карташов, Евгений Куприянов, Станислав Индиенко, Александр Руденко, Евгений Васильевич Халамов и другие.

А в первый день наша дружная команда, разделившись на небольшие группы, занялась подготовительной работой. Одна группа, вооружившись бензопилой и топорами, стала готовить проезд для трактора, который должен был с минуты на минуту прибыть к нам. Воронка находилась в 80 метрах от новой асфальтированной дороги Оскуй – Будогощь, от которой идет заросшая кустарником тропинка. Ее мы нашли на старой довоенной карте, это было ответвление от старой дороги, которая проходила через Васильково (эта грунтовая дорога до сих пор используется), а сейчас она осталась метрах в пятистах южнее от асфальтированной.



Карта района д.Васильково периода Великой Отечественной войны.

Уже при визуальном осмотре местности можно было сделать вывод, что перед нами место падения бомбардировщика. Об этом говорила форма воронки, образовавшейся от падения и взрыва, – восьмерка: две более глубокие ямы по краям и одна небольшая в центре. Ямы побольше – от моторов, самых тяжелых компонентов крылатой машины, они по инерции уходят глубже. Кабина же из легкого дюраля, а потому оставляет при падении яму поменьше.

Итак, начинаем работы. Включив металлоискатель, я начинаю обходить воронку, потихоньку приближаясь к небольшой могиле, в которой, по словам старожилов, похоронены летчики с этого самолета. Небольшой холмик покрыт травой, на нем деревянная пирамидка с пятиконечной звездой. Видно, что за могилкой ухаживают по возможности: воткнуты искусственные цветочки, стоит рюмка, чтобы помянуть павших в боях за Родину. Тут же сложены небольшие куски дюраля, видимо, хотели показать, что захоронены авиаторы. Чуть в стороне – куча бесформенных обломков ржавого железа, явно неавиационного как нам показалось на первый взгляд. Но вдруг... разворошив железки, мы разглядели характерную деталь мотора. Это толкатель клапана! Но он от звездообразного мотора! Как так? Мы





Обследование воронки и отвалов.

ведь приехали на место падения самолета Пе-2, а на них стояли другие моторы – V-образные! Значит это место катастрофы другого бомбардировщика, с моторами совершенно другой конструкции. А таким самолетом в отечественной авиации мог быть только дальний бомбардировщик ДБ-3. Надо пояснить, что бомбардировщики со звездообразными моторами, такие как Пе-2 с моторами М-82 (выпущены небольшой серией на 22-м казанском авиазаводе), а также Ли-2 и Ту-2, нами и не рассматривались, так как потерь данных типов в этом районе не было.

Первое наше открытие – установление совсем другого типа боевой машины, а не ожидаемого Пе-2!

Пока мы с Евгением Халамовым-младшим «копошились» у этих обломков, ребята стали готовить небольшой бивак, заготавливать сухие дрова, разжигать костер. Нам повезло, этот денек выдался сухим и солнечным, в предыдущие дни нам досаждал моросящий сентябрьский дождик. Поисковики, «вооруженные» металлоискателями, разбрелись по лесу – из разных уголков были слышны сигналы, означающие, что под катушками лежат куски авиационного дюраля. Разлет обломков от взрыва при падении воздушного судна оказался более 50 метров. Направление падения четко читалось по россыпи мелкого дюраля и других фрагментов. Штурманская стремянка (складная лестница), немного покореженная и изогнутая, нашлась, например, метрах в 30 от воронки. Все обломки находились на небольшой глубине, под слоем мха и дерна.

Уже третий сигнал под катушкой моего миноискателя помог найти небольшой технологический лючок. Выкопав его и обтерев от земли, мы увидели нарисованные от руки черной краской крупные цифры – 1106, а чуть дальше, с небольшим пробелом, – буква П (первая буква от «Правый»). Значит, найден лючок с заводским номером с правого борта самолета! Скажем честно, не часто случается в нашей работе такая удача – в первые же минуты найти номера погибшего самолета. «Рысью» бегу к нашему



Номер самолета.

биваку, где уже вьется дымок от костра. Все начинают передавать лючок из руки в руки, всматриваясь в изогнутый кусок дюраля с заветными цифрами. Каждый понимает: у них в руках – судьба экипажа, можно сказать, авиационный смертный медальон! Именно за написанными неровными мазками простой черной краской цифрами стоят имена и судьбы людей, вылетавших в грозное фронтовое небо. Не вернувшихся… Рассматривая цифры на авиационном дюрале, понимаем, что был пройден длинный, но верный путь к этому открытию…

Итак, есть номер, по которому можно установить экипаж. Но именно сегодня по какой-то необъяснимой причине я не взял в лес ноутбук, в котором хранится база данных с номерами самолетов и моторов. А ведь всю неделю я брал комп с собой на раскопки… Поэтому пришлось всем сообщить, что сейчас мы не сможем проверить, есть ли этот номер в базе данных. В кармане лежала флешка с базой, но без компьютера она, конечно, бесполезна…

Вижу, Михаил и Любовь Мичковы стали переглядываться между собой, они из Будогощи, работают в средней школе. А до поселка совсем недалеко, километров десять. Быстрые семейные переговоры – выбран гонец, который должен сделать молниеносный марш-бросок на машине до дома и обратно.





Промывка грунта с отвалов воронки.





Номера моторов.

Пока мы наслаждались приготовленным на костре ароматным кофе, Любовь Мичкова привезла в лагерь необходимый нам ноут. Дальше дело техники. Включаем (компьютер), вставляем (флешку), открываем (базу), ищем (номер)… И вот он момент истины… Самолет ДБ-3ф № 391106 (на лючке нанесен сокращенный номер – 1106) списан как боевая потеря в 1941 году из состава 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС Краснознаменного Балтийского флота (ВВС КБФ). Документы о списании оформлены инспекторским свидетельством 1-го МТАП от 31 марта 1942 года, приказ о списании из состава ВВС КБФ от 30 мая 1942 года № 005.

Здесь следует пояснить, что за годы работы в различных архивах нам удалось собрать в общую базу большой массив архивной информации, в которой сведены в единую систему данные о номерах самолетов и моторов, с указанием временных рамок, территориальной принадлежности событий и именами членов экипажей. После каждого возвращения из архивов удается добавить в базу еще не одну сотню записей, которые и позволяют открывать неизвестные ранее страницы Отечественной войны. Впереди нас ждет еще много открытий… В разных архивах различные документы ждут своих исследователей.

Надо добавить, в этот же день были обнаружены обломки и фрагменты от моторов с нанесенными заводскими номерами. Данные моторы М-87б № 87544 и № 871715 были списаны как боевая убыль приказом начальника ВВС ВМФ от 28 мая 1942 года № 007.

И как только мы узнали, что найденный нами самолет относится к потерям 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ, то сразу была озвучена фамилия Гречишникова – одного из летчиков данного полка, Героя Советского Союза.

Давно занимаясь изучением истории применения и участия в боевых действиях советской авиации под Ленинградом, мы знали, что именно на бомбардировщиках ДБ-3ф в районе Чудово – Будогощь осенью 1941 года действовали летчики 1-го МТАП ВВС КБФ. Конечно теоретически в этих местах могли погибнуть и другие аналогичные самолеты, например, из полков 51-й дальнебомбардировочной дивизии, которые в октябре 1941 года привлекались к нанесению ударов по войскам противника, рвущимся к Тихвину. А также из полков авиации дальнего действия, которые работали по немецким позициям, обстреливающим осажденный Ленинград в 1943 году, вылетая с тыловых аэродромов Ярославской области. Но потери этих подразделений были нами тщательно изучены, большинство из них значились потерянными в других районах Ленинградской области.

Именно здесь, у дороги, идущей из Чудово на Будогощь, по которой шло основное наступление







Обследование могилы летчиков рядом с местом гибели самолета ДБ-3ф.

войск 39-го армейского (позже танкового) корпуса немцев осенью 1941 года, были потери на самолетах ДБ-3ф только у морских летчиков из 1-го МТАП. И именно в районе Грузино погиб ДБ-3ф в составе экипажа: командира 3-й авиаэскадрильи Героя Советского Союза капитана Гречишникова В.А., штурмана 3-й АЭ старшего лейтенанта Власова А.И., воздушного стрелка-радиста, начальника связи 3-й АЭ лейтенанта Семенкова М.П., воздушного стрелка краснофлотца Буракова Н.А.

Понятно почему фамилии Гречишникова и членов его экипажа прозвучали первыми, это был самый подходящий к этому месту экипаж. Наши предположения еще больше укрепились, когда мы завершили работы по обследованию неучтенной могилы, расположенной рядом с воронкой.

Но работы продолжались. Прибывший трактор-экскаватор буквально за несколько часов выгреб воронки до материка. Убедившись, что глубже обломки уже не встречаются, мы отпустили трактор, а дальше сами стали вручную перебирать извлеченный из ямы грунт.

Пока одна, самая многочисленная, группа перебирала отвалы, а другая обследовала территорию разлета обломков, Александр Коноплев и Евгений Васильевич Халамов окапывали по периметру могилу, предварительно обследовав всю площадь длинным металлическим щупом. В центре, на глубине 40–50 см щуп натыкался на плоский предмет, размерами примерно 150 на 50 см. Судя по характеру звука от соприкосновения щупа с этим предметом можно было предположить, что на глубине находится лист авиационного дюраля. Так и оказалось, когда мы полностью сняли дерн и прокопали обводные траншеи, тем самым завершив подготовку археологического стола. Затем мы опустились в раскоп и стали осторожно поднимать фрагмент плоскости крыла, находящийся в могиле.

Под авиационным дюралем действительно лежали останки членов экипажа самолета. По характеру их расположения на дне раскопа можно было предположить, что собрали и похоронили разорванные части тел двух членов экипажа. Вместе с останками мы обнаружили фрагменты форменного обмундирования: кожаные регланы, офицерские морские кители, яловые сапоги, летные очки. На кителях остались нарукавные знаки различия, по которым мы определили, что один из погибших был в звании капитана, а второй – старшего лейтенанта. Также в яму были сброшены разорванные взрывом обрывки штурманской планшетки, корочки каких-то документов (позже было установлено, что это пропуск на аэродром и удостоверение личности командного состава ВВС ВМФ).

Подъем останков из захоронения был очень тяжелым, так как сохранность костей была очень плохой, некоторые рассыпались прямо в руках, при легком касании. Сказывалась небольшая глубина залегания. К тому же между останками и листом дюраля осталась воздушная прослойка, которая осенью заполнялась грунтовыми водами, зимой промерзала, а летом высыхала. То есть на сохранность тел погибших более 80 лет назад летчиков повлияли постоянные перепады температуры и влажности.



Василий Гречишников у самолета ДБ-3.

Остальные участники в это время продолжали перебирать отвалы воронки, где все чаще стали попадаться различные мелкие и раздробленные костные фрагменты других членов экипажа самолета. Вместе с ними были найдены обрывки обмундирования и снаряжения: пуговицы с морскими якорями, карабины и пряжки от парашютной системы.

К вечеру первого дня можно было подвести главные итоги: найдены заводские номера, останки экипажа разложены на эксгумационных баннерах.

В дальнейшем, целый месяц по выходным дням, киришские поисковики возвращались на место падения: продолжали обследовать территорию разлета обломков самолета и проверять отвалы по краям воронки. Для этих целей сколотили специальные помосты с металлическими сетками, через которые промывалась, просеивалась земля. На сетку лопатами и ведрами накладывали извлеченный из воронки грунт, который поливали струей воды из шланга. Помпой качали воду из воронки, а после промывки она стекала обратно.



Нарукавные нашивки.



Перчатки летчика.



Летные очки.



Монеты и форменная морская пуговица.

После тщательного просеивания были обнаружены мелкие, раздробленные фрагменты останков летчиков, а также различные личные вещи, монеты, элементы обмундирования.

Одновременно с полевой работой продолжались попытки расслоить обнаруженные в могиле документы, восстановить нарукавные нашивки, найденные на обрывках форменной одежды летчиков. В итоге, очистив и высушив фрагменты знаков различия, мы подтвердили предположение, что один из захороненных был в звании капитана, а второй – старшего лейтенанта. Что соответствовало архивным данным о предполагаемом экипаже бомбардировщика: Василий Гречишников был капитаном, а Александр Власов – старшим лейтенантом. С документами оказалось сложнее, ведь они пролежали в очень плохих условиях 80 лет. Они были отправлены в Казань, специалистам Всероссийского информационно-поискового центра Рафику Салахиеву и Рузалю Хабибуллину. Им удалось отслоить картонные корочки этих документов, но расслоить постранично не удалось. Тем не менее специалисты установили: это удостоверение личности командного состава ВВС ВМФ и пропуск на аэродром. На листочках же был виден лишь типографский шрифт, а написанный от руки текст было невозможно прочесть.

В это же время был направлен официальный запрос в адрес начальника Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации, в котором мы просили оказать содействие в проведении архивного исследования с документами Центрального военно-морского архива – филиала ЦАМО РФ. Кроме этого, к работе по поиску архивных сведений подключились многие наши друзья и коллеги, оказавшие огромную помощь и поддержку в этом деле.

24 октября 2025 года, ровно через 84 года после гибели отважного экипажа, имена летчиков были установлены.

Сотрудниками ЦВМА и ЦАМО РФ была проведена огромная исследовательская работа, в результате которой были обнаружены документы, полностью подтвердившие предварительные выводы.

Поисковики Ленинградской области и Татарстана от всей души благодарят сотрудников Центрального архива МО РФ и филиала ЦАМО – Центрального военно-морского архива в городе Гатчина Ленинградской области. Отдельные слова благодарности начальнику ЦАМО РФ Олегу Дмитриевичу Панкову и главному документоведу по работе со СМИ и общественностью Юлии Владимировне Венгер, начальнику поискового центра ДОСААФ России, председателю Новгородской областной общественной организации «Поисковый отряд «Находка» Александру Петровичу Морзунову, внештатному сотруднику РОМО «Объединение «Отечество» РТ Юрию Абрамовичу Этингофу (г. Санкт-Петербург).

Архивные документы открыли нам очередную героическую страницу Великой Отечественной войны.

24 октября 1941 года самолет ДБ-3ф № 391106 с экипажем: командир 3-й авиаэскадрильи Герой Советского Союза капитан Гречишников Василий Алексеевич, штурман 3-й АЭ старший лейтенант Власов Александр Иванович, воздушный стрелок-радист, начальник связи 3-й АЭ лейтенант Семенков Матвей Потапович, воздушный стрелок краснофлотец Бураков Николай Анисимович, был подбит в районе Грузино.









Удостоверение личности офицера, обнаруженное с останками погибших.

От прямого попадания снаряда зенитной артиллерии противника в мотор самолет с правым креном пошел на снижение и взорвался. Экипаж погиб.

В оперативной сводке штаба 8-й авиабригады за 24 октября 1941 года эти события были описаны следующим образом: *«…в 14.23 два самолета ДБ-3ф 1-го МТАП ВВС КБФ с высоты 200 метров произвели бомбоудар по мотомехчастям противника на дороге Грузино-Оскуй. Сброшено ФАБ-100, 5 ФАБ-50, 1 ХАРП-500. Результат бомбометания не наблюдали. Над целью обстреляны сильным огнем ЗА и ЗП.*

ДБ-3ф летчик капитан Гречишников получил прямое попадание в мотор и с правым креном пошел на снижение, экипаж идущий в паре самолета наблюдал большой взрыв. Предположительно взрыв самолета Гречишникова».

Оперативная сводка полка была подробней.

«1-й авиаполк на 24.10.41г. имел задачу нанести бомбардировочный удар одиночными самолетами по мотомехчастям противника вдоль шоссейных дорог от м. Круг до Оскуй, в районе ст. Чудово. (…)

В 13.45 два самолета ДБ-3ф 3-й авиаэскадрильи (летчик командир АЭ Герой Советского Союза капитан Гречишников и старший лейтенант Дроздов) вылетели с аэродрома Н (Новая) Ладога для бомбоудара по мотомехчастям противника в районе Грузино – Оскуй. Удар произведён в 14.23, Н (высота) – 200 метров по мотомехчастям на дороге между дер. Грузино и Оскуй. Результаты удара экипажи не наблюдали. Над целью обстреляны сильным огнем ЗА и ЗП противника. Дб-3ф капитана Гречишникова от прямого попадания в мотор с правым креном ушел на снижение. Экипаж старшего лейтенанта Дроздова наблюдал большой взрыв, предположительно самолет Гречишникова. Самолет старшего лейтенанта Дроздова имеет пробоину в лонжероне левого крыла.

Общий налет одного вернувшегося самолета – 1 час 35 минут, расход ЗБ-74 – 520 кг, масла ост. 222 – 27 кг, бомб ФАБ-100 – 5 штук, ФАБ-50 – 5 шт., ХАРП-500 – 1 шт. (на самолете Гречишникова подвешен ХАРП-500), патрон – 200 шт.

Посадку самолет произвел на аэродроме Новинки в 15.20.

Состав невозвратившегося экипажа: летчик Герой Советского Союза капитан Гречишников В.А., штурман старший лейтенант Власов А.И., стрелок-радист начальник связи 3-й АЭ лейтенант Семенков М.П., второй стрелок – Бураков».



Летчик А.Т. Дроздов, штурман Н.Д. Котов и стрелок-радист В.М. Кузин на фоне бомбардировщика ДБ-3М. 1941 год.

Чуть позже в личном деле капитана Гречишникова появляется составленная после его гибели записка, в которой командование части выходит с ходатайством к вышестоящему командованию о присвоении имени геройского летчика 2-й авиаэскадрилье полка. *«24 октября 1941 года при выполнении задания по уничтожению мехчастей противника в районе п. Грузино Ленинградской области* (сейчас Новгородская область, которая образована 5 июля 1944 года. – Авт.) *самолет капитана Гречишникова был сбит ЗА противника, который горящим врезался в танковые колонны. Экипаж в составе 4-х человек погиб».*

Именно в этом документе, наверное, впервые прозвучали слова об огненном наземном таране. Уже позже в документах полка, бригады и флота стали появляться упоминания совершенного тарана. Видимо, на основе этих документов в послевоенное время во многих воспоминания летчиков-ветеранов Краснознаменного Балтийского флота повторилась речь о таране.

Нужно добавить, что экипаж в таком составе в августе 1941 года принимал участие в первых бомбардировках столицы фашистской Германии – города Берлина. Именно за эти вылеты Василию Алексеевичу Гречишникову Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 августа 1941 года было присвоено высокое звание – Герой Советского Союза. Штурман









Находки поисковиков.

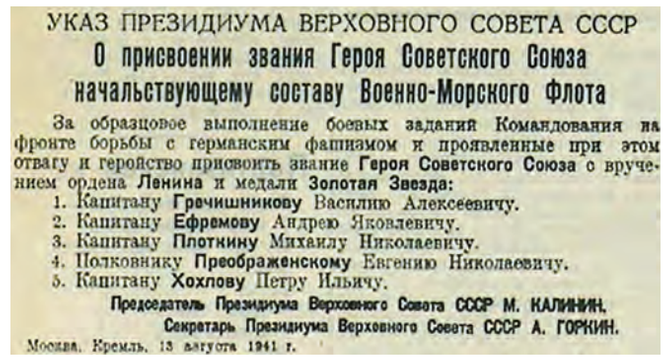
и начальник связи эскадрильи старший лейтенант А.И. Власов и лейтенант М.П. Семенков были награждены орденами Красного Знамени. К сожалению, воздушный стрелок экипажа краснофлотец Н.А. Бураков остался без награды.



О вылетах на Берлин в августе 1941-го написано много: воспоминания участников войны, исторические исследования, монографии и книги специалистов по военной истории. Неоспорим тот факт, что в страшном для нашей страны августе 1941 года, когда враг уже захватил Минск и подошел к Киеву, бомбежка столицы фашистского рейха стала историческим событием – рухнул миф о немецкой непобедимости. Совершенные советскими летчиками вылеты и нанесенные бомбовые удары может быть и были в масштабах войны не столь эффективными в плане тактических задач, но они показали всему советскому народу и всему миру, что Красная Армия сильна и готова продолжать борьбу. Это была политическая и психологическая Победа. Ведь это казалось невозможным. Вылетевшие вечером 7 августа 1941 года с аэродрома Кагул на острове Эзель (сейчас остров Сааремаа в Эстонии) 13 советских самолетов ДБ-3, совершив 1760-километровый полет над морем и над вражеской территорией, в ночь на 8 августа сбросили бомбы на Берлин. Все наши самолеты вернулись целыми на свой аэродром. Кроме бомбовых ударов были сброшены листовки, в которых ясно говорилось, кто совершил такой дерзкий налет. Немецкие радиостанции, правда, сообщили, что Берлин бомбили английские бомбардировщики, насчитали 150 самолетов! Но англичане поспешили язвительно заявить: «В связи с неблагоприятными погодными условиями над Британскими островами королевские ВВС над Берлином не летали…».



Подвешивание 500-килограммовых авиабомб на самолет ДБ-3ф.



УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О присвоении звания Героя Советского Союза начальствующему составу Военно-Морского Флота

За образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с германским фашизмом и проявленные при этом отвагу и геройство присвоить звание **Героя Советского Союза** с вручением ордена **Ленина** и медали **Золотая Звезда:**

1. Капитану **Гречишникову** Василию Алексеевичу.
2. Капитану **Ефремову** Андрею Яковлевичу.
3. Капитану **Плоткину** Михаилу Николаевичу.
4. Полковнику **Преображенскому** Евгению Николаевичу.
5. Капитану **Хохлову** Петру Ильичу.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль, 13 августа 1941 г.

После первого последовали и другие вылеты на Берлин, которые продолжались до 5 сентября 1941 года. Самолетами Краснознаменного Балтийского флота было совершено 86 самолетовылетов на бомбежку объектов на территории Германии. А тогда, в августе 1941 года, к морским летчикам присоединились экипажи бомбардировщиков дальней авиации. С Кагула вместе с авиацией КБФ работала специальная группа, сформированная из состава 40-й дальнебомбардировочной дивизии, на самолетах ДБ-3ф. С аэродрома города Пушкина под Ленинградом вылетали Пе-8 и Ер-2 из состава 81-й авиадивизии. До сих пор это остается примером мужества, отваги и силы, реального преодоления невозможного. Полеты на предельных высотах, в кромешной тьме, под крылом холодное море, занятая противником территория. Согласитесь, вернуться шансов слишком мало! Никогда не увидеть любимые глаза жен и детей, не услышать голоса верных боевых товарищей, оставшихся за линией фронта…

Кроме этого, именно экипаж капитана Гречишникова участвовал в попытках использовать крупнотоннажные авиабомбы. 20 августа 1941 года при попытке взлететь с полевого Кагульского аэродрома с бомбой ФАБ-1000 самолет Гречишникова хоть и оторвался от взлетной полосы, но подняться выше не смог, машина рухнула за линией аэродрома. По счастливой случайности экипаж тогда остался жив, хотя воздушная машина сгорела полностью. А вот борт старшего лейтенанта Г.Е. Богачева (из состава 53-го ДБАП 40-й ДБАД) при попытке взлететь с двумя бомбами в 500 кг упал и взорвался… Такой ценой ковалась наша Победа…

Как говорилось выше, первое упоминание о наземном таране появилось в документах капитана Гречишникова, когда командование части обращалось в политотдел ВВС КБФ с ходатайством о присвоении 2-й авиаэскадрилье полка имени геройски погибшего летчика. После этого в различных политических (агитационных) изданиях Красного Флота и Красной Армии, периодической печати, а еще позже и в мемуарной литературе стали появляться более развернутые статьи, очерки, рассказы, воспоминания об этих событиях. Но лучше всех об этом могли рассказать однополчане героев. О последнем вылете экипажа капитана Гречишникова в своей

книге «Над тремя морями» рассказывал генерал-лейтенант авиации (а в 1941-м – штурман 1-го МТАП ВВС КБФ) Петр Ильич Хохлов.



Хохлов П.И.

«Наш 1-й МТАП в те дни имел перед собой задачу – наносить бомбовые удары по колоннам 39-го фашистского корпуса на дорогах Будогощь – Тихвин. Базирование самолетов значительно приблизило их к этому району боевых действий. И экипажи действовали интенсивно, совершая по два-три вылета в сутки.

Пример оперативных вылетов и мощных ударов по противнику показывали многие, и в особенности экипаж Героя Советского Союза капитана В.А. Гречишникова. Днем ли, ночью, в ясную или ненастную погоду он выходил на любую цель. Вместе с Гречишниковым отважно действовал штурман эскадрильи – прекрасный специалист старший лейтенант А.И. Власов. Как и командир, он люто ненавидел фашистов и готов был на любой риск, на самопожертвование ради уничтожения гитлеровцев. За стрелка-радиста в экипаже летал начальник связи эскадрильи лейтенант М.П. Семенков – искусный снайпер. Воздушным стрелком здесь был краснофлотец Н.А. Бураков. Этот экипаж был гордостью всего полка.

Однажды – это было утром 24 октября – воздушная разведка донесла: в районе поселка Грузино движется большая танковая и механизированная колонны противника. Как тут стерпеть Гречишникову, всегда рвавшемуся в жаркую схватку! И на этот раз он подбежал к командиру полка:

– Разрешите, товарищ полковник, нам, двумя экипажами, нанести удар. Цель-то какая! Упустить никак нельзя.

– Цель – это да! Но ведь белого света не видно, – отряхивая падавший крупными хлопьями снег, сказал Преображенский. А взволнованное лицо и вся разгоряченная фигура Гречишникова говорили командиру полка – надо соглашаться. И Преображенский ответил коротко:

– Попробуйте, Василий Алексеевич. Желаю удачи! Два бомбардировщика тут же поднялись в воздух. Сплошная облачность прижимала их к самой земле.

И все же экипажи в этом, почти слепом, полете точно вышли на цель. Летчики разглядели большую колонну танков, артиллерии и мотопехоты противника, тянувшуюся от Грузино на Будогощь. Преодолевая зенитный огонь, бомбардировщики прошлись над этой зловещей цепочкой, покрывая ее точно рассчитанными взрывами бомб и поливая свинцовым пулеметным дождем.



Хохлов Петр Ильич в кабине самолета ДБ-3.

Дело сделано.

– Отходим от цели! – передал Гречишников команду ведомому экипажу.

Но отход сложился неудачно. В самолет Гречишникова ударил зенитный снаряд. Взрыв и пламя.

Как докладывали члены ведомого экипажа, Гречишников наверняка мог бы пролететь на горящем самолете несколько километров и посадить его в поле. Но все произошло иначе. Развернув горящий самолет, Гречишников резко повел его вниз, на вражескую колонну. Через считанные секунды бомбардировщик врезался в гущу фашистской техники. Мощный взрыв, вызванный огненным тараном, сотряс землю, взметнул ввысь пламя…»

Комментируя данное событие, поисковики подтверждают, что место обнаружения обломков самолета находится рядом со старой заросшей дорогой, ответвлении от основной трассы Грузино – Будогощь. То есть, можно предполагать, что самолет действительно упал в гущу вражеской техники, сконцентрированной вдоль крупной в то время дороги Грузино – Будогощь.

Причем косвенно и в немецких источниках этому можно найти подтверждение. Изучая трофейные документы Германии, которые сейчас хранятся в Национальном архиве США (документы оцифрованы и доступны на сайте архива), мы нашли интересующие нас сведения о событиях октября 1941 года: сводки и доклады воинских частей Вермахта, действовавших в указанном районе. Так, в оперативных документах 39-го армейского корпуса (позже танкового), 12-й и 8-й танковых дивизий, 21-й пехотной дивизии говорится, что в период немецкого наступления в октябре 1941 года на дороге Грузино – Будогощь скопилось большое количество техники, которая из-за ухудшения состояния дорожного полотна, из-за таяния снега, не может продвигаться дальше и становится отличной целью для авиации противника. Отмечается активность советской авиации, которая

постоянно пытается бомбить дорожные артерии с техникой. Также в документах 12-й танковой и 21-й пехотной дивизий есть сообщения, что 24 октября 1941 года около 15 часов был сбит советский самолет. А это соответствует времени, указанному в оперативной сводке ВВС КБФ, когда пара бомбардировщиков 1-го МТАП ВВС КБФ бомбила колонну противника.

Спустя 27 лет после войны по ходатайству Совета ветеранов ВВС КБФ Новгородским областным исполнительным комитетом КПСС и управлением культуры Новгородского облисполкома было принято решение об установке обелиска с именами погибших авиаторов. Местом размещения памятника было выбрано село Грузино Чудовского района, которое указано в донесении о гибели экипажа. Ветераны также провели огромную работу по поиску родных погибших и пригласили их на торжественное открытие.

24 октября 1968 года в селе Грузино появился обелиск, на котором золотыми буквами были нанесены имена четырех отважных пилотов.

Забегая вперед, скажем, что родственники Гречишникова и Власова, которых поисковикам удалось заново разыскать в 2026 году, рассказали, что в 1968 году не все смогли приехать на открытие памятника. Но в 1975 году дочь Василия Гречишникова Валентина Васильевна Туманова с сыном Вадимом Вадимовичем побывали в Грузино и поклонились родному человеку.

Позже память о подвиге Василия Гречишникова была увековечена и в других городах. Имя героя было присвоено Николаевскому профессиональному судостроительному лицею (г. Николаев, Украина), у здания которого установлен его бюст (2014). Мемориальные доски появились в городе Николаеве на судостроительном заводе и на доме, в котором жил герой (ул.Гречишникова, 17), в городе Петриков Гомельской области Республики Беларусь. В городе Всеволожске Ленинградской области была установлена мемориальная доска на доме, где жили балтийские авиаторы в 1941 году и памятный знак у березы, посаженной В. А. Гречишниковым после возвращения из «берлинской командировки» в сентябре 1941 года. Его именем названы улицы в Николаеве, Чудово, Грузино Новгородской области. Также его именем был назван траулер Министерства рыбного хозяйства СССР (1982).

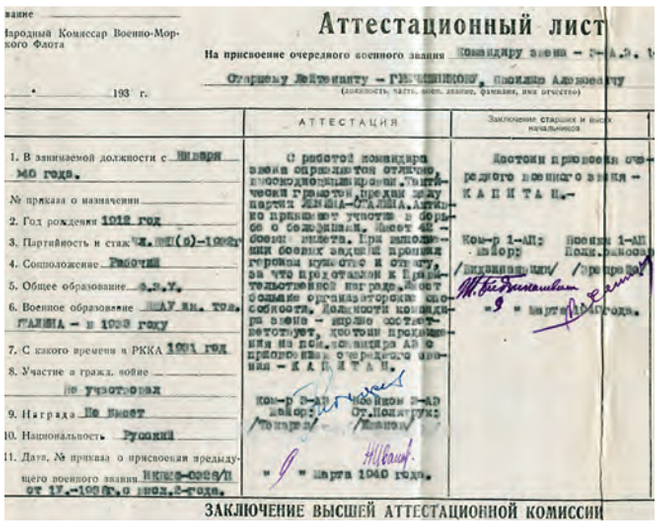
Сразу после установления личностей погибших мы приступили к поиску их родных и близких, чтобы пригласить на церемонию торжественного захоронения и для посещения места гибели бомбардировщика. К этой важной работе подключились многие наши коллеги-поисковики, но координацию розыскных мероприятий взяла на себя руководитель Общероссийской общественной организации Информационно-поисковый центр «Благовест» Наталья Юрьевна Дзюба. Были задействованы все ведущие специалисты центра: Н. Лебзина, Е. Осипова, С. Кучковская, Р. Абдулкаримов, а также другие поисковики: Е.Е. Халамов (г. Кириши), И.В. Филатова (г. Калачинск), Н.И. Некрасова (г. Новосибирск), Н. Андрияш (Украина). Огромную помощь в поиске родных оказывали сотрудники разных телекомпаний Смоленской, Новосибирской, Омской областей, ряда федеральных телеканалов.

Важную роль в поисках родных сыграл тот факт, что в День неизвестного солдата, 3 декабря, работники Центрального архива МО РФ разместили в Интернете на сайте poisk1941.mil.ru сведения из личных дел погибших летчиков. В документах содержались ранее неизвестные сведения о жизни и семьях.

Таким образом, к февралю 2026 года удалось разыскать и связаться с родными и близкими всех членов экипажа самолета. Забегая вперед, скажем, что



Учетные партийные карточки членов экипажа самолета.



Аттестационный лист

На присвоение очередного военного звания Командиру звена – [illegible]

Старшему лейтенанту – ГРЕЧИШНИКОВ, Василию Алексеевичу

АТТЕСТАЦИЯ

Заключение старших и высших начальников

1. В занимаемой должности с января 40 года.
2. Год рождения 1912 год
3. Партийность и стаж [illegible]
4. Социальное положение Рабочий
5. Общее образование 5 кл.
6. Военное образование [illegible] ГАШИЛА – в 1933 году
7. С какого времени в РККА 1931 год
8. Участие в гражд. войне не участвовал
9. Награда Не имеет
10. Национальность Русский
11. Дата, № приказа о присвоении предыдущего военного звания [illegible]

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ВЫСШЕЙ АТТЕСТАЦИОННОЙ КОМИССИИ

Аттестационный лист старшего лейтенанта Гречишникова В.А.

на торжественную церемонию захоронения прибыли родственники начальника связи авиаэскадрильи Матвея Семенкова и воздушного стрелка-радиста Николая Буракова. К сожалению, не смогли приехать близкие летчика Василия Гречишникова и штурмана Александра Власова. Но поисковики поддерживают с ними постоянную связь.

А сейчас мы приведем данные о каждом из членов экипажа бомбардировщика ДБ-3ф, дополнив их сведениями из личных дел, хранящихся в Центральном военно-морском архиве (филиале ЦАМО).

● Летчик самолета, Герой Советского Союза, командир 3-й авиаэскадрильи капитан ГРЕЧИШНИКОВ Василий Алексеевич родился 18 декабря 1912 года в городе Николаеве Херсонской губернии (в годы войны – Николаевская область Украинской ССР).



Кадровый, в Красной Армии с 1931 года. Участник советско-финляндской войны, где был награжден орденом Красного Знамени.

Женился в 1937 году. В начале войны супруга Ксения Николаевна вместе с дочерью Валентиной (1939 г.р.) и сыном Анатолием (1940 г.р.) проживали в городе Петриков на улице Розы Люксембург, д.27 (Гомельская обл. Белорусской ССР). В связи с быстрым наступлением немецких войск оказались на оккупированной территории. Сын Анатолий умер от болезни в 1941 году.

Благодаря документам, предоставленным работниками военного архива, мы можем ознакомиться с автобиографией Василия Алексеевича, которую он лично написал в 1938 году. Эти данные очень помогли в розыске родных и близких.

Из личной автобиографии на 1938 год (семья).

Родился 5 декабря 1912 года. Проживали: УССР, г. Николаев, ул. Мастерская, д.19, потом на ул. Военная д.17.

Отец Гречишников Алексей (умер в 1918 году).

Мать Гречишникова Ефросинья.

Брат Гречишников Михаил Алексеевич, 1901 г.р., проживал г. Николаев, ул. Петрова, д.7.

Брат Гречишников Николай Алексеевич, 1904 г.р., проживает г. Хабаровск.

Брат Гречишников Иван Алексеевич, 1907 г.р., работал летчиком сельхоз-авиации в Петрозаводске, умер в 1934 г.

Брат Гречишников Кузьма Алексеевич, 1910 г.р., жил в Николаеве, в июле 1938 года арестован, находится под следствием.

По данным с интернет-портала «Память Народа»: Гречишников Кузьма призван Сталинским РВК г. Николаева в августе 1941 года. Пропал без вести в октябре 1944г. (учтен п/б 05.1944г.). В донесении указана в/ч 129544 (принадлежность к конкретной воинской части установить не удалось). Сын Гречишников Виктор Кузьмич проживал: г. Николаев, ул. Одесская, д.99.

Брат Гречишников Георгий Алексеевич, 1916 г.р., жил в г. Николаеве, на 1938 год проходит службу в РККА.

Жена Медведева (Гречишникова) Ксения Николаевна, 1917 г.р. Ранее проживала у родителей: БССР, Гомельская область, г. Петриков, ул. 3-го Интернационала, д.23.

Брат жены: Медведев Николай Николаевич, 1916 г.р. На 1938 год курсант Артиллерийской школы в г. Рязань (РККА).

По данным интернет-портала «Память Народа»: Медведев Н.Н. в 1985 году был награжден орденом Отечественной войны II степени. Адрес: БССР, Полесская область, г. Петриков.

Отец жены: Медведев Николай Яковлевич, жил в г. Петриков.

Мать жены: Медведева Прасковья Федоровна, жила в г. Петриков.

● Штурман авиаэскадрильи старший лейтенант ВЛАСОВ Александр Иванович родился 26 мая 1910 года в городе Нижний Новгород (в 1941 году – г. Горький). Кадровый военный, в Красной Армии с 1932 года. В начале войны семья – жена Зинаида Ивановна, сыновья Виктор (1935 г.р.) и Борис (1937 г.р.) – жила в городе Бийске Алтайского края (ул. Шевченко, д.76), затем в городе Новосибирске по ул. Саратовская, д.27. А мать



Мария Герасимовна (1877 г.р.) проживала в городе Сталино (с 1961 года – г. Донецк УССР), Куйбышевский р-н, ул. Линейная, д.2, кв.7.

Участник советско-финляндской войны, где был награжден орденом Красной Звезды. За вылеты по бомбардировке города Берлина в августе 1941 года был награжден орденом Красного Знамени.

Из личной автобиографии на 1938 год (семья):

Родился 26 мая 1910 года.

Отец – Иван, умер в 1937 г. в г. Ейск.

Мать – Власова Мария Герасимовна, 1875 г.р. (На 1938 год проживала: Ленинградская область Ораниенбаумский район ст. Калище, по месту службы сына).

В письме сын Власова А.И. Виктор сообщил, что бабушка умерла 3 апреля 1960 года (наверное, в г. Новокузнецке).

Сестра: Власова (Толстогузова) Александра Ивановна, 1901 г.р. Замужем. На 1938 год проживала: г. Кузнецк (г. Новокузнецк), Новосибирская область, ул. Литейная, д.33, кв.7.

Умерла в 1986 году. В 1968 году адрес проживания: Кемеровская область, г. Новокузнецк, ул. Линейная, д.22.

Сестра: Власова (Епрева) Клавдия Ивановна, 1907 г.р. Замужем. На 1938 год проживала: г. Саратов, ул. Кирпичная, д.130. Умерла в 1937 году.

Женился в 1934 году. Жена Власова Зинаида Ивановна, 1911 г.р., уроженка г. Новосибирска.

Дети: Виктор Александрович, 1935 г.р., и Борис Александрович, 1937 г.р.

● Начальник связи авиаэскадрильи лейтенант СЕМЕНКОВ Матвей Потапович родился в 1912 году в деревне Росляки Поречского уезда Смоленской губернии (в годы войны – Понизовский район Смоленской обл.).



Кадровый военный, в Красной Армии с 1934 года. Участник советско-финляндской войны. За вылеты по бомбардировке столицы фашисткой Германии в августе 1941 года награжден орденом Красного Знамени, а в сентябре 1941 года – орденом Красной Звезды.

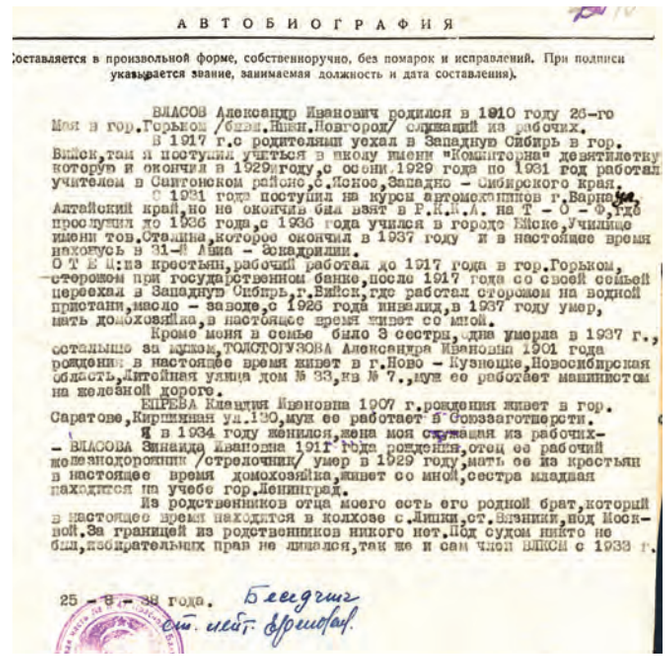
На начало войны мать Евдокия Тарасовна Семенкова проживала в городе Москве-40, ул. Бесовая, д.7, барак 2, комната 3. А отец Потап Матвеевич – в деревне Шавни Понизовского района Смоленской области. Жена Исакова Антонина Петровна жила в городе Омске по адресу: 5-я линия, д.44.

Из личной автобиографии на 1938 год (семья):

Родился 25 декабря 1912 года.

Отец – Семенков Потап Матвеевич.

Родственники добавили: раньше у отца была фамилия Семяшин, после войны он жил в деревне Фащево Руднянского района Смоленской области до самой смерти. Его хоронила дочь Тимофеева Прасковья Потаповна. Родилась в апреле 1898 года. Жила там же в д. Фащево, работала в колхозе «Рассвет». Умерла в 1981 году.



АВТОБИОГРАФИЯ

Составляется в произвольной форме, собственноручно, без помарок и исправлений. При подписи указывается звание, занимаемая должность и дата составления).

ВЛАСОВ Александр Иванович родился в 1910 году 26-го Мая в гор.Горьком /быв.Нижн.Новгород/ служащий из рабочих.
В 1917 г.с родителями уехал в Западную Сибирь в гор. Вийск,там я поступил учиться в школу имени "Коминтерна" девятилетку которую и окончил в 1929году,с осени 1929 года по 1931 год работал учителем в Сантонском районе,с.Моное,Западно – Сибирского края.
С 1931 года поступил на курсы автомехаников г.Барнаул Алтайский край,но не окончив был взят в Р.К.К.А. на Т – О – Ф,где прослужил до 1936 года,с 1936 года учился в городе Ейске,Училище имени тов.Сталина,которое окончил в 1937 году и в настоящее время нахожусь в 31-й Авиа – эскадрилии.
О Т Е Ц:из крестьян,рабочий работал до 1917 года в гор.Горьком, стороном при государственном банке,после 1917 года со своей семьей переехал в Западную Сибирь,г.Вийск,где работал сторожем на водной пристани,масло – заводе,с 1926 года инвалид,в 1937 году умер, мать домохозяйка,в настоящее время живет со мной.
Кроме меня в семье было 3 сестры,одна умерла в 1937 г., осталные за мужем,ТОЛСТОГУЗОВА Александра Ивановна 1901 года рождения,в настоящее время живет в г.Ново – Кузнецке,Новосибирская область,Литейная улица дом № 33,кв № 7.,муж ее работает машинистом на железной дороге.
ЕПРЕВА Клавдия Ивановна 1907 г.рождения живет в гор. Саратове,Кирпичная ул.130,муж ее работает в Совхозаготсерсти.
Я в 1934 году женился,жена моя служащая из рабочих– – ВЛАСОВА Зинаида Ивановна 1911 года рождения,отец ее рабочий железнодорожник /стрелочник/ умер в 1929 году,мать ее из крестьян в настоящее время домохозяйка,живет со мной,сестра младшая находится на учебе гор.Ленинград.
Из родственников отца моего есть его родной брат,который в настоящее время находится в колхозе с.Ашихи,от.Вязники,под Москвой.За границей из родственников никого нет.Под судом никто не был,избирательных прав не лишался,так же и сам член ВЛКСМ с 1933 г.

25 – 8 – 38 года. Благдчш
Ст. лейт. Фрегат

Во время войны Матвей Потапович Семенков был награжден орденом Красного Знамени, а в сентябре 1941 года – орденом Красной Звезды.

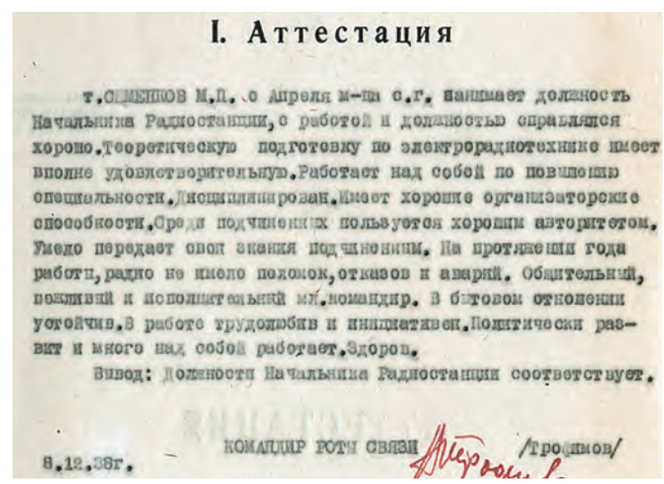
Мать – Семенкова Евдокия Тарасовна.

Проживала в д. Сельцо Понизовского района. Умерла в 1952 году.

Сестра – Семенкова Сима Потаповна. (Ефросинья)

Брат – Семенков Андрей Потапович. На 1938 год служащий 3-го военно-топографического отряда (г. Ленинград).

В музее-заповеднике «Город Смоленск» сохранился номер газеты «Заветы Ильича» (орган Руднянского РК КПСС и районного Совета депутатов трудящихся Смоленской области) от 6 января 1970 года со статьей гвардии майора И.Т. Шевченко «Первый удар по Берлину». В ней рассказывалось о совершенных экипажем Гречишников – Власов – Семенков – Бураков вылетах по бомбардировке Берлина.



I. Аттестация

т.СЕМЕНКОВ М.П. с Апреля м-ца с.г. занимает должность Начальника Радиостанции,с работой и должностью справляется хорошо.Теоретическую подготовку по электрорадиотехнике имеет вполне удовлетворительную.Работает над собой по повышению специальности.Дисциплинирован.Имеет хорошие организаторские способности.Среди подчиненных пользуется хорошим авторитетом. Умело передает свои знания подчиненным. На протяжении года работы,радио не имело поломок,отказов и аварий. Общительный, вежливый и исполнительный мл.командир. В бытовом отношении устойчив.В работе трудолюбив и инициативен.Политически развит и много над собой работает.Здоров.

Вывод: должности Начальника Радиостанции соответствует.

8.12.38г. КОМАНДИР РОТЫ СВЯЗИ /Тропимов/

Статья посвящена двум уроженцам Смоленской области – Семенкову и Буракову. На газетной странице, в левом верхнем углу, рукой автора есть дарственная надпись: *«Другу моему Андрею Потаповичу Семенкову, в знак моего безграничного уважения к его брату Герою Берлина и Грузино – Семенкову Матвею Потаповичу.*

Гвардии майор запаса И. Шевченко. 17.01.1970г., г. Калининград».

Иван Трофимович Шевченко в годы войны был оперуполномоченным Особого отдела НКВД 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС КБФ. В 1968 году И.Т. Шевченко проживал в г. Калининграде, ул. Георгия Димитрова, д.11, кв.5. Удалось разыскать его внука Алексея Бадосова.

Брат Матвея Семенкова – Андрей Потапович – умер в 1981 году в Ленинграде.

● Воздушный стрелок краснофлотец БУРАКОВ Николай Анисимович родился в 1920 году в деревне Кривино Смоленского уезда Смоленской губернии (в годы войны – Руднянский район Смоленской области). На начало войны его родители жили в соседней деревне Заречье Руднянского района. А в деревне Кривино осталась жена Варвара Яковлевна. Призван в РККА в 1940 году Руднянским РВК.



Из алфавитной карточки на 1940 год:

Родился в 1920 году в д. Заречье Руднянского района Смоленской области. Окончил 7 классов. Работал в колхозе имени 13-й годовщины Октября. В Красную Армию призван в 1940 году.

По данным интернет-портала «Память народа»:

Брат – Бураков Емельян Анисимович, 1913 г.р. Призван Руднянским РВК 01.01.1940г., оружейный техник 221 гв. сп 77 гв. сд. Гвардии лейтенант. За годы войны был награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны I степени (посмертно), медалью «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда». Умер от ран 9 февраля 1945 года, похоронен д. Шватиг, г. Франкфурт-на-Одере, Германия. Жена Емельяна, Христина Ивановна, проживала в д.Кривино Руднянского района.

Брат – Бураков Кирилл Анисимович, 1911 г.р. Призван: Талды-Курганский РВК, Алма-Атинская область, Казахская ССР. Его жена Анна Васильевна проживала: Смоленская обл., Всходский район, д. Всходы. Красноармеец. 219 сп 11 сд. Убит в бою 25 января 1942 года в районе станции Погостье, похоронен – могила № 6 ст. Погостье. Был увековечен на мемориале «Новая Малукса». Но по донесению ЭГ № 2865 военнослужащий 219 сп сержант Бураков Кирилл Анисимович демобилизован 30.06.1942 г. В свидетельстве о болезни того же госпиталя (ЭГ № 2865 дислоцировался в этот период в Мантурово Горьковской обл.) стоит запись: выбыл из госпиталя 23.06.1942г.

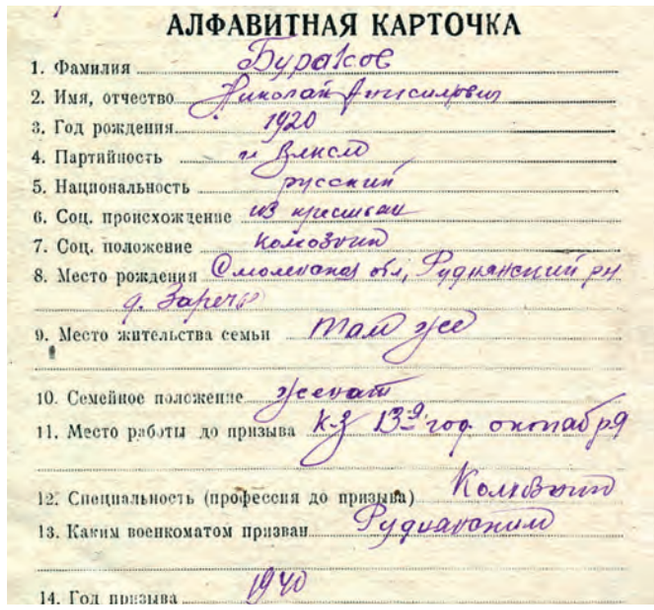
Жена – Буракова Варвара Яковлевна, 1923 г.р. Сын Сергей (1941 г.р.) умер в шесть или семь лет, и Варвара от горя хотела покончить жизнь самоубийством. Но свекровь ее уберегла, сказала ей: езжай в Карелию (на заработки, на комсомольскую стройку), «встретишь там нового мужа». Так и вышло: там Варвара познакомилась с мужчиной и вышла второй раз замуж за Леонида Шкляра, у них родились две девочки, Мария и Татьяна. Позже из Карелии вернулись в Смоленскую область и до сих пор живут там. Варвара Яковлевна умерла в 1999 году. Ее дочь, Татьяна Леонидовна Погадаева (Шкляр), помнит, как мама рассказывала о первом муже. И сестры всегда считали его близким для семьи человеком! Очень обрадовались известию, что поисковики нашли место падения самолета, ведь в семье о Николае Анисимовиче помнили всегда.

* * *

Во время поиска родных и близких экипажа стало понятно, что во всех семьях бережно хранят память о своих героических предках.

Когда была поставлена окончательная точка в установлении имен экипажа бомбардировщика ДБ-3ф, органы исполнительной власти Ленинградской области направили ходатайство в адрес руководства Министерства обороны Российской Федерации с предложением провести торжественное захоронение обнаруженных останков экипажа самолета на Федеральном военном мемориале «Пантеон защитников Отечества» – крупнейшем военном кладбище России.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г № 105 «О Федеральном военном мемориальном кладбище»



АЛФАВИТНАЯ КАРТОЧКА

1. Фамилия Бураков
2. Имя, отчество Николай Анисимович
3. Год рождения 1920
4. Партийность не член
5. Национальность русский
6. Соц. происхождение из крестьян
7. Соц. положение колхозник
8. Место рождения Смоленская обл., Руднянский р-н д. Заречье
9. Место жительства семьи там же
10. Семейное положение холост
11. Место работы до призыва к-з 13-й год. октября
12. Специальность (профессия до призыва) колхозник
13. Каким военкоматом призван Руднянским
14. Год призыва 1940

решение о захоронении мог принять только Президент РФ. 10 февраля 2026 года на обращении Министра обороны РФ А. Р. Белоусова появилась размашистая резолюция Владимира Владимировича Путина: «Согласен».

Но перед этим было принято решение о проведении антропологической и генетической экспертиз. В декабре 2025 года заместитель председателя Комитета по молодежной политике Ленинградской области Васильева Екатерина Сергеевна доставила в Москву останки погибшего экипажа. А оттуда по направлению заместителя директора Департамента Министерства обороны РФ по увековечению памяти погибших при защите Отечества Таранова Андрея Леонидовича они были отправлены в Казань. 3 января 2026 года представители молекулярно-генетической лаборатории Всероссийского информационно-поискового центра (ВИПЦ) РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан (заведующая лабораторией Иогансон Елена Викторовна) совместно со специалистами по антропологии Государственного автономного учреждения здравоохранения РТ «Республиканское Бюро судебно-медицинской экспертизы» (заместитель начальника по организационно-методической работе Жолобов Альберт Иванович) провели сравнительные антропологические измерения. В результате исследований было установлено, что в доставленных в Казань костных останках было определено наличие фрагментов трех разных индивидуумов. Причем у одного из погибших на левой плечевой кости был выявлен старый сросшийся перелом.

Тогда же специалисты лаборатории приступили к выделению ДНК из костных останков, а также определению профилей ДНК из образцов биологического материала, который стал поступать от найденных родственников летчиков, для проведения сравнительного анализа.



Антропологическая экспертиза в городе Казани.

* * *

А сейчас обещанный в начале статьи рассказ о том, какие же истории поисковики услышали от местных жителей.

Еще в 2005 году учительница математики Будогощской средней школы, Антонина Антоновна Симонова, которая в 1941 году вместе с матерью проживала в деревне Кровяное Сельцо, рассказывала поисковикам: в могиле рядом с воронкой захоронены летчики с самолета Ил-2, который был сбит немцами 21 октября 1941 года. Сама она не была свидетельницей гибели самолета, но слышала, как об этом вспоминали старожилы деревни Васильково. Еще говорили, что двое летчиков выпрыгнули с парашютами, но их расстреляли в воздухе немцы, потом их нашел лесник и похоронил. А через несколько лет после войны школьники поставили на этом месте памятник.

То есть учительница почти точно назвала дату гибели. За прошедшие десятилетия один-два дня могли и перепутаться в памяти. 21 октября 1941-го немцы еще не заняли эту территорию, а вот 23 октября колонны вражеской техники как раз прошли через Васильково и заняли Будогощь.

Второй рассказ поисковики услышали уже в 2025 году. Двое деревенских жителей, узнав, что на месте падения самолета проходит поисковая экспедиция, пришли в лагерь. Они, конечно, тоже не были очевидцами событий военных лет, а пересказали услышанные от близких и знакомых легенды: в 1941-м видели, как из сбитой крылатой машины выпрыгнул один человек на парашюте. Когда же здешние жители прибежали к месту катастрофы, рядом еще догорали какие-то фосфорные боеприпасы. А валявшийся рядом парашют немцы не дали деревенским забрать – это очень хорошо запомнили, так как парашютный шелк очень ценился в то время, ведь попади он в руки умельцев, из него нашили бы женщинам белья, а мужчинам рубах. Правда, деревенские мужчины не знали, кто и когда захоронил тела погибших, но сказали, что могила появилась позднее и в ней был похоронен летчик, который спускался на парашюте. И снова в разговоре прозвучало, что это место падения штурмовика Ил-2.

Почему сельчане так уверенно говорят о типе самолета – Ил-2, тоже можно объяснить. Вероятно, вернувшиеся после войны фронтовики, разбирающиеся в технике, собирая обломки дюраля на металлолом, в разговорах называли тип разбившегося самолета – «Ил», подразумевая, что это бомбардировщик Ил-4. А позже, когда стали говорить о двух похороненных в могиле летчиках, бомбардировщик Ил-4 трансформировался в двухместный штурмовик Ил-2.

А теперь еще расскажем об интересной детали, которая всплыла в деревенских «легендах», наших поисковых находках и в архивных документах.

Первое. Старожилы вспоминали, что прибежавшие к месту катастрофы самолета люди увидели

какие-то дымящиеся штуки – догорающие фосфорные боеприпасы.

Второе. Во время поисковой экспедиции, когда просеивали грунт из воронки, мы нашли небольшие (с ладонь) шары, из которых шел небольшой беловатый дымок (шарики эти достали из влажного грунта, да и день был дождливый).

Ответ на загадку о «догорающем фосфоре» и дымящихся шарах мы нашли в архивных документах. В оперативной сводке полка указывалось, что под самолет Гречишникова был подвешен ХАРП-500. Что это такое? Это аббревиатура – сокращение названия «химический авиационный разовый прибор». Данный прибор позволял разбрызгивать ядовитые жидкости и разбрасывать зажигательные термитные шары. Фактически это бомба рассеивающего действия. В работе Льва Александровича Федорова «От хлора и фосгена до «Новичка». История советского химического оружия» говорилось.

«Во второй половине 30-х гг. работы по химизации авиации достигли такого уровня, что в руководстве Красной армии пришли к мысли о создании целой серии химизированных самолетов. (…)

Промышленности было поручено создать опытные образцы группы химических самолетов – химического штурмовика СБ с приборами ВАП-500 и УХАП-1000, а также химических бомбардировщиков ТБ-3 с приборами ВАП-1000 и ДБ-3 с ВАП-500. (…)

Новая авиационная техника была предназначена для поражения живой силы противника ОВ и ЗВ (зажигательными веществами), а также для заражения местности ОВ. Было предусмотрено оснащение самолетов каждого типа несколькими авиаприборами большого объема для использования с больших высот – ВАП-500, ВАП-1000, УХАП-500 и УХАП-1000. (…)

В 1936–1937 гг. авиационный институт ЦАГИ (в нем была создана специальная бригада, занимавшаяся «химизацией» самолетов) и заводы № 145 и 22 создали и испытали образцы выливных приборов ВАП-500, ВАП-1000, УХАП-500 и других, предназначавшихся для вооружения этих самолетов. Началось и серийное производство самолетов с обязательным комплектованием их химическими устройствами. Образцы ВАПов начали выпускаться серийно: ВАП-500 – в 1936 г., ВАП-1000 – в 1937 г., ХАРП-500 – в 1940 г.

Серьезным этапом для Красной армии было создание в середине 30-х гг. химавиабомб крупных калибров – ХАБ-200, ХАБ-500 и ХАБ-1000 – в снаряжении НОВ (в первую очередь фосгеном, хотя в 1940 г. дошло дело и до синильной кислоты) и СОВ (ипритом и разными смесями иприта и люизита). (…)

Химавиабомба ХАБ-500 УД (УД – ударного действия. – Авт.) *в снаряжении фосгеном была испытана в 1934–1935 гг. в зимних и летних условиях на ЦВХП в Шиханах. Ее предназначали для создания*



Экипаж Гречишникова В.А.

отравленной атмосферы с целью поражения ж/с противника при скоростях ветра до 6 м/с и для создания «газового болота» при слабых ветрах и в закрытых местах (овраги, населенные пункты, лес). Зимой компактное облако фосгена перемещалось на расстояние 2,5–3 км, причем поражение в отравленной атмосфере достигалось: в тяжелой степени – в 61–66 % случаев (опыты на животных), в легкой степени – в 22–39 % случаев. В летних условиях площадь поражения достигала 29–39 га. Нормы расхода ХАБ-500 в снаряжении фосгеном: на 1 км 2 – 5 бомб, на 1 км фронта – 7 бомб. В конце 1935 г. ХАБ-500 была представлена на вооружение (в снаряжении фосгеном). Дистанционная бомба ХАБ-500 при разрыве на высоте 150–170 м заражала площадь до 4 га (при плотности 5 г/м2). Испытания все новых и новых образцов ХАБ-500 продолжились и в 1939–1940 гг. (…)

Прибор ХАРП-500 мог сбрасываться с самолета с больших высот, а его вскрытие силою пороховых газов должно было происходить на высоте, удобной для химической атаки. Впервые этот прибор был испытан в июле 1938 г., и он показал «безотказное действие и удовлетворительный боевой эффект с СОВ для поражения живой силы». Полигонные испытания 1939 г. в Шиханах привели к заключению, что он может быть рекомендован к войсковым испытаниям в снаряжении ватными тампонами,

пропитанными СОВ. Прибор устанавливался и на химических штурмовиках, и на бомбардировщиках (СБ, ДБ-3 и др.). (…)

В 1940 г. фосфорные гранулы попробовали рассеивать с помощью прибора ХАРП-500, запущенного в небольшую серию в том же году. Фактически это была кассетная бомба, предназначавшаяся для внутренней и наружной подвески на СБ и ДБ-3. Ее сбрасывали с высоты 4000 м, примерно на 500-600 м пиротехнический механизм с дистанционной трубкой отрывал крышку, разбрасывая содержимое. Одна кассета позволяла накрыть площадь примерно в 4 га. Часть гранул вспыхивала сразу после падения, но некоторые загорались очень нескоро – с задержкой до 12 часов…»

Изучив архивные документы и наши находки, мы поняли, что рядом с безвестной могилой нашлись остатки от кассеты прибора ХАРП-500, а дымящиеся шарики в раскопе оказались фосфорными гранулами (авиационные ампулы АЖ-2 образца 1940 года).

Выходит, экипаж Гречишникова не смог сбросить фосфорную авиабомбу на противника. В оперативной сводке говорилось, что высота, на которой находились советские самолеты при нанесении бомбоштурмового удара, была всего 200 метров. В тот день была отвратительная погода, о чем вспоминают многие ветераны-авиаторы ВВС КБФ, облачность и снег прижимали самолеты к земле. Поднявшись выше, летчики не увидели бы колонны противника и куда сбрасывать бомбы. Поэтому при первом заходе были сброшены бомбы мелкого калибра. Потом экипаж, видимо, планировал по вычислениям штурмана зайти на второй заход и уже с большой высоты сбросить кассету с зажигательными капсулами на врага (напомним, ХАРП-500 рекомендовалось сбрасывать с высоты более 2000 метров).

Теперь можно реконструировать события 24 октября 1941 года путем обобщения старых легенд от местных жителей, результатов полевых поисковых работ и данных архивных исследований.

Если внимательно изучить карту по 1941 году, на которой видна полоса дороги Грузино – Оскуй и далее на Будогощь, то можно увидеть, что этот прямой отрезок проходит в направлении северо-востока, а после Оскуя дорога поворачивает восточнее. В оперативных сводках 1-го МТАП и 8-й АБр ВВС КБФ говорится, что подбитый самолет от Оскуя стал уходить с правым креном. Если наложить базисную линию полета на карту, то мы получим предполагаемую точку падения самолета – район деревни Васильково.

При нанесении бомбоудара по мотомехчастям противника на дороге между населенными пунктами Грузино – Оскуй бомбардировщик ДБ-3ф был подбит зенитным огнем, получив прямое попадание в мотор при первом же заходе на цель. С правым креном он пошел на снижение, а через некоторое время идущий в паре экипаж старшего лейтенанта Дроздова наблюдал большой взрыв. Видимо, при падении сдетонировали и зажигательные капсулы, которые были подвешены под фюзеляжем самолета.

В указанных выше оперсводках читаем, что бомбоудар наносился с высоты 200 метров, что уже критично для экипажа при попытке выброситься с парашютом. А подбитый самолет стал уходить со снижением, то есть высота еще падала. При обследовании близлежащей территории у места катастрофы в 2025 году киришские поисковики, расширив диаметр поиска, наткнулись на незначительный шлейф из обгоревших обломков самолета, которые отрывались от горящей машины еще в воздухе, до удара о землю и последующего взрыва. Разлет обломков тянулся от точки взрыва более чем на 300 метров. Скорее всего, именно на этом отрезке местности, уже на подлете к деревне Васильково, один из летчиков смог выброситься с парашютом, но из-за малой высоты разбился о землю. Должно быть, именно его парашют видели деревенские жители.

Напомним, все события происходили в промежуток с 14.23 по 14.30 часов. Заход солнца 24 октября 1941 года – в 17.26, а в это время еще светло, даже несмотря на облачную погоду в этот день, о чем рассказывали очевидцы. То есть, жители Васильково точно могли видеть прыжок парашютиста перед гибелью самолета.





Торжественное захоронение на Федеральном военном мемориале «Пантеон защитников Отечества».

Наши находки и исследования позволяют сделать вывод, что на этом месте погибли три члена экипажа. Во-первых, мы обнаружили лишь три комплекта парашютных систем. Во-вторых, при проведении антропологических исследований установлено наличие фрагментов трех человек. Дальше. При эксгумации неучтенной могилы были определены воинские звания похороненных – капитана и старшего лейтенанта, что соответствует званиям Гречишникова и Власова. А в самой воронке еще в 2005 году была найдена форменная пряжка с якорем, которая могла принадлежать лишь краснофлотцу Буракову – воздушному стрелку самолета. Из этого мы делаем вывод, что на парашюте на малой высоте выбросился начальник связи авиаэскадрильи лейтенант Семенков, который летал в составе экипажа, выполняя функции воздушного стрелка-радиста.

* * *

22 февраля 2025 года в Мытищах, на Федеральном военном мемориале «Пантеон защитников Отечества» состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков погибшего экипажа.

В этот день в церемониальном зале собрались поисковики Ленинградской, Новгородской, Московской областей, Республики Татарстан, города Москвы, представители средств массовой информации. Делегацию Министерства обороны Российской Федерации возглавил заместитель министра обороны России генерал-полковник Александр Санчик. Кроме того, на захоронении присутствовали представители центральных органов военного управления Минобороны России, администрации Ленинградской области, ветеранских организаций ВС РФ, курсанты военно-учебных заведений Минобороны России и юнармейцы.

Слова благодарности были произнесены родственниками воздушного стрелка-радиста краснофлотца Николая Буракова и начальника связи авиационной эскадрильи лейтенанта Матвея Семенкова.

Обряд отпевания был проведен священником ставропигиального храма преподобного Сергия Радонежского Сергиево-Посадской епархии Московской митрополии Русской Православной Церкви. Слова заупокойной молитвы «и сотвори им Вечную Память» звучали прощальным набатом в память о всех, кто в страшные годы войны встал грудью на защиту Отечества…



Николай Бураков, Василий Гречишников, Матвей Семенков.

Свершилась великая справедливость по отношению к памяти погибших воинов. Их останки, пролежавшие более 80 лет на месте гибели в ленинградских болотах, теперь торжественно захоронены со всеми военными и духовными почестями. А их имена золотыми буквами вписаны в историю «Пантеона защитников Отечества».

Завершая рассказ, добавим, что сейчас в целях сохранения и увековечения памяти погибших летчиков принято решение о сооружении мемориала на месте их гибели. И в первую очередь рассматривается проект, предложенный Екатериной Кроман, внучатой племянницей Матвея Семенкова.



Почетный караул у останков погибшего экипажа.



Проект мемориала на месте гибели экипажа.

Отзывы о первых двух томах книги

Как вы помните, уважаемые читатели, первый том книги «Крылья Татарстана» вышел в 2019 году, второй – в 2024-м. Все книги были преподнесены в дар поисковикам, историкам авиации и родственникам установленных членов экипажей самолетов. Сейчас мы решили разместить несколько небольших откликов наших читателей, их отзывы о книге…

Любовь Владимировна Агеева, историк, краевед, автор интернет-канала «Истории Казани» (Казань):



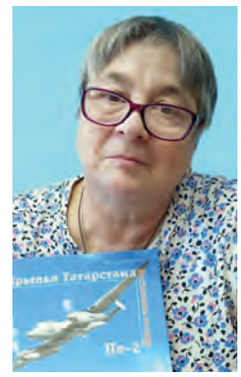
– Первый том «Крылья Татарстана. Восстановить легенду» вышел пять лет назад. Тогда мы впервые узнали об этом крупномасштабном проекте Объединения «Отечество». Издание подобного рода возможно лишь в том случае, когда оно обобщает итоги работы большого коллектива, занятого общим делом.
Имена поисковиков редко называют даже на презентациях книг. Илья Прокофьев на страницах книги представляет практически всех, и в тексте, и на многочисленных фото, сделанных в экспедициях. В книгах есть фотогалерея всех участников поисковых работ, и мы можем увидеть каждого. Эти люди не могут не вызвать восхищения и уважения. Каждый год, предпочтя мягкому уюту теплого дома топи болот с комарами и непроходимые лесные чащи, десятилетия хранящие обломки самолетов и останки авиаторов, они отправляются в экспедиции, чтобы по крупицам собрать память о военных годах и тем самым напомнить ныне живущим о тех, кто приближал нас к 9 мая 1945 года. Увы, среди нас много людей, которые не хотят или не способны это помнить.
Обе книги – это сообщения о конкретных экспедициях, с адресами, технической характеристикой найденных фрагментов самолетов, где-то с подробностями боев, с именами членов экипажей, которые удалось восстановить и их биографиями. Каждый такой адрес на карте страны, выделенный в отдельный текст, – это не только детали поиска и подъема того, что осталось не тронутым с военного времени, но и долгие исследования в архивах, которые завершаются скупыми строчками в книгах».

Сергей Юлианович Пширков, военный историк (Москва):



– Когда я прочитал подаренную мне Ильей Прокофьевым книгу «Крылья Татарстана», мне показалось, что это настоящий роман, написанный в жанре «Книга путешествий». Но не художественная книга с выдуманными героями, и не книга, описывающая исключительно дорогу и открытия неизвестных мест. (…) Герой в путешествии узнает много нового, размышляет, делится своими мыслями, его душа изменяется… Не корите меня за такие литературоведческие выводы, но, когда я высказал их в узком кругу, то со мной согласились.

Наталья Изотовна Некрасова, начальник поисковой экспедиции «Поиск «МГиВ» (Новосибирск):



– Каждый раз, беря в руки новую книгу Ильи Геннадьевича Прокофьева, восстанавливающего вместе с товарищами судьбы летчиков, воздушных стрелков, полков, дивизий, мысленно возвращаюсь в питерские болота, где наш отряд вместе с ним поднимает не вернувшиеся с боевого задания самолеты: Ил-2, И-16, ДБ-3, Пе-2.
Илья Геннадьевич – уникальный автор, который перелистал тысячи страниц донесений в Подольском архиве, прошагал тысячи километров по лесам и болотам, вытащил тысячи ведер болотной жижи, чтобы на семиметровой глубине найти неопровержимые доказательства подвига советских летчиков и восстановить историческую правду и справедливость.

Вячеслав Валерьевич Казаков, руководитель п/о «Амулет» (Владимир):



– Данная книга пример всем нам, как надо оформлять и рассказывать о нашей поисковой работе. Пример, к уровню которого мы все стремимся. А быть причастным к этой работе и внести малую толику вдвойне почетно. Спасибо.

Артём Валерьевич Хуторской, руководитель поисковой группы Русского географического общества (Москва):

– Когда держишь в руках подаренную Ильей Прокофьевым книгу «Крылья Татарстана. Восстановить легенду», да ещё сразу оба её тома, кажется, что это просто огромные и тяжеленные книги. Но если прочесть их «от корки до корки», то становится очевидным, какая гигантская работа была проведена, какой героический труд выполнен тысячами поисковиков в болотах, полях и лесах России, сколько пыльных папок с архивными документами изучено, сколько пройдено адресов возможного проживания родных погибших лётчиков.



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

Адамов Евгений Петрович .. 7
Аисов Загит Зиннатович .. 55, 58, 59, 60
Баранов Сергей Григорьевич .. 177, 178, 180, 181
Бережнов Иван Самойлович .. 55, 57, 61
Бойцов Иван Николаевич .. 78, 79, 80, 88, 165
Бройтман Цезарь Петрович .. 159, 160, 161, 163, 165, 169, 170, 173, 174
Васильев Александр Емельянович .. 185, 192
Воронин Семен Семенович .. 238–242, 244
Гаранин Николай Павлович .. 239, 246
Глазунов Зелих Ильич .. 45, 46, 48, 49
Голенко Тихон Иванович .. 264–267
Григорьев Василий Васильевич .. 177–182
Грудин Василий Александрович .. 78, 79, 88, 89, 165
Давыдов Петр Васильевич .. 275
Данилов Анатолий Романович .. 72, 76
Демин Алексей Кузьмич .. 39–41
Дробный Иван Михайлович .. 159, 161, 165, 172, 173
Еременко Иван Петрович .. 178, 181
Журбаев Константин Дмитриевич .. 42–49, 51, 52
Захаров Сергей Никитович .. 197–199, 201
Зубков Василий Иванович .. 94, 98–100
Капустин Анатолий Иванович .. 17–19, 25
Климов Виктор Александрович .. 55, 59–61
Кожушко Григорий Терентьевич .. 39–41
Кондрашов Дмитрий Зотович .. 93, 95, 96, 97
Костюковский Григорий Зельманович .. 207, 208, 209, 212, 214, 215
Косымалиев Турдукоджо .. 29, 30
Крылов Анатолий Михайлович .. 17, 18, 19, 25
Лобов Борис Антонович .. 248, 250
Лудцев Степан Федорович .. 78, 79, 88, 165
Маймистов Александр Александрович .. 272, 274–276
Малов Николай Григорьевич .. 248, 249, 251
Матюхин Владимир Егорович .. 55, 57, 58, 61
Мирхайдаров Абдулла Мухаметович .. 203, 204
Моисеев Павел Федорович .. 151–154
Мошкарь Леонид Федорович .. 115, 118, 122, 125, 129
Нескоромный Иван Иванович .. 93, 95, 97
Никульников Николай Михайлович .. 224, 230–233
Новиков Иван Никифорович .. 159–163, 165, 171
Новиков Николай Семенович .. 93, 95, 96
Овчаров Иван Григорьевич .. 258–261
Олешко Иван Михайлович .. 197–200
Остроухов Иван Алексеевич .. 258–260, 262
Пантелеев Александр Павлович .. 197–201
Пеньковский Леонид Иванович .. 220–222, 224, 228, 235
Печников Алексей Васильевич .. 7
Пискарев Иван Иванович .. 29, 30
Пискунов Василий Евстафьевич .. 272, 274, 275
Полуянов Николай Михайлович .. 27, 28
Поляков Александр Михайлович .. 139, 140, 141, 147
Попов Иван Георгиевич .. 63, 64, 68, 72, 73, 76
Посудневский Кузьма Максимович .. 115, 117, 118, 121, 122, 123, 125, 126, 127
Пронин Борис Петрович .. 7
Прохоров Константин Павлович .. 139, 140, 142, 143, 146, 147
Пушкарев Николай Александрович .. 224, 230–233, 235
Пыхтунов Василий Иванович .. 139–142, 147
Розанов Николай Иванович .. 151–155
Романенко Филипп Егорович .. 185, 186, 189, 190, 192
Русаков Иван Андреевич .. 94, 98–100
Салбиев Андрей Казкирьевич .. 264, 265, 267
Сальников Юрий Иванович .. 64, 71, 74, 75
Свириденко Иван Ермолаевич .. 78–82, 87, 88, 160, 165
Семенов Михаил Алексеевич .. 64, 66, 67, 71, 73–77
Сергеев Георгий Ефимович .. 207–209, 215
Серов Сергей Александрович .. 185, 186, 189, 190, 192, 193
Сидоров Александр Дмитриевич .. 258–262
Сизов Алексей Иосифович .. 29, 30
Синев Евдоким Лукич .. 239, 245, 246
Скопцов Иван Павлович .. 64, 67, 69, 71, 72, 76, 77
Слепченко Степан Кузьмич .. 264–268
Смирнов Алексей Алексеевич .. 17, 19–25
Смыков Петр Петрович .. 27, 28
Соколов Михаил Дмитриевич .. 159, 161, 163, 165, 170, 171
Старостин Виктор Иванович .. 27, 28
Степанов Сергей Николаевич .. 203
Стерин Григорий Абрамович .. 159–161, 163, 165, 174, 175
Стрелков Федор Васильевич .. 64, 71, 74, 75
Тельнов Василий Тимофеевич .. 108, 110–112
Теплов Николай Николаевич .. 64, 73, 76
Титков Петр Иванович .. 248, 249, 251
Тренов Анатолий Иванович .. 151–153, 155–157
Туликов Григорий Захарович .. 222, 224, 228, 235
Турчановский Александр Андреевич .. 63, 64, 66, 69, 72, 74, 75
Федотов Николай Константинович .. 108, 111, 112
Филиппов Михаил Иванович .. 39–41
Черный Василий Иванович .. 207–211, 213
Чернышев Петр Владимирович .. 108, 110, 111
Чубинидзе Александр Иванович .. 115, 117, 118, 121–127, 129
Шалашов Василий Яковлевич .. 94, 98, 100
Шестеркин Василий Николаевич .. 43–45, 48–52
Шкуратов Николай Иванович .. 203–206

Самолет ЛаГГ-3 Мерлин Алексей Иванович .. 183

Самолет ДБ-3ф Гречишников Василий Алексеевич .. 280–288, 291, 292, 293
Власов Александр Иванович .. 281, 282, 284–288, 293
Семенков Матвей Потапович .. 281–285, 287–289, 293
Бураков Николай Анисимович .. 281–285, 287–289, 293

Особую благодарность за помощь и поддержку в реализации проекта «Крылья Татарстана» поисковики и инициативная группа проекта выражают:

Миниханову 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 Наилю Ульфатовичу – генеральному директору ПАО «Татнефть»
Кадырову Азату Рифгатовичу – министру по делам молодежи Республики Татарстан
Таранову Андрею Леонидовичу – заместителю начальника Управления Министерства обороны Российской Федерации по увековечению памяти погибших при защите Отечества
Панкову Олегу Дмитриевичу – начальнику Центрального архива Министерства обороны РФ
Венгер Юлии Владимировне – главному документоведу ЦАМО РФ по работе со СМИ и общественностью
Прокопчуку Павлу Николаевичу – начальнику Центрального военно-морского архива – филиала Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации
Руденко Ольге Николаевне – заведующей читальным залом ЦВМА РФ
Яценко Ивану Борисовичу – генеральному директору вертолетного центра «Хели-драйв»
Барскову Игорю Александровичу – первому заместителю полномочного представителя Республики Северная Осетия – Алания при Президенте Российской Федерации
Горнову Александру Александровичу – генеральному директору Аэроклуба Ветеранов Военной Службы
Брок-Бельцовой Галине Павловне – ветерану Великой Отечественной войны, штурману пикирующего бомбардировщика Пе-2 полка имени Марины Расковой

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 (г. Владимир)
Агеева Любовь Владимировна (г. Казань)
Азаров Андрей Александрович (г. Жиздра)
Александров Александр Александрович (г. Казань)
Антонов Михаил Александрович (г. Кремёнки)
Артемьев Андрей Леонидович (г. Казань)
Арбузов Олег Владимирович (г. Казань)
Арсентьев Петр Васильевич (с. Ерыкла)
Бандура Артём Николаевич (г. Южно-Сахалинск)
Бандуркин Дмитрий Олегович (г. Москва)
Барсков Игорь Александрович (г. Москва)
Буевич Константин Эдуардович (г. Псков)
Валеев Ильдар Анварович (г. Казань)
Василевич Вадим Николаевич (г. Мурманск)
Васильев Станислав Брониславович (г. Санкт-Петербург)
Васильева Екатерина Сергеевна (г. Санкт-Петербург)
Веремейченко Николай Николаевич (г. Казань)
Вдовин Александр Николаевич (г. Кремёнки)
Вдовин Евгений Николаевич (г. Кремёнки)
Ворона Павел Павлович (п. Рябово)
Галимов Ильдар Ринатович (г. Казань)
Галимов Ринат Рафаэльевич (г. Казань)
Гартман Александр Владимирович (п. Лазаревское)
Геуст Карл-Фредрик (Финляндия)
Горева Ирина Георгиевна (г. Калининград)
Горнов Александр Александрович (г. Кубинка)
Давыдов Борис Владимирович (г. Москва)
Дворецкий Виктор Иванович (г. Петрозаводск)
Дудин Виктор Николаевич (г. Санкт-Петербург)
Дьяков Иван Александрович (г. Вологда)
Дьякова Оксана Андреевна (г. Вологда)
Дякин Святослав Михайлович (г. Москва)
Жолобов Альберт Иванович (г. Казань)
Журавлев Андрей Алексеевич (п. Нурма)
Загеров Айдар Рафаилевич (г. Казань)
Зиярова Фарида Амировна (г. Бавлы)
Ибрагимов Фаиль Фаизович (г. Ижевск)
Иванов Николай Григорьевич (с. Столбище)
Игнатьев Павел Вениаминович (г. Санкт-Петербург)
Ильинский Александр Александрович (п. Зеленоборский)
Индиенко Станислав Александрович (г. Кириши)
Иогансон Елена Викторовна (г. Казань)
Ионенкова Ирина Геннадьевна (г. Казань)
Казаков Вячеслав Валерьевич (г. Владимир)
Казаков Григорий Иванович (г. Москва)
Калинин Евгений Викторович (г. Казань)
Катков Сергей Михайлович (г. Москва)
Каширский Анатолий Викторович (г. Мурманск)
Кваша Евгений Алексеевич (г. Кириши)
Кислицина Татьяна Николаевна (г. Казань)
Коноплев Александр Юрьевич (г. Казань)
Комаров Александр Борисович (п. Умба)
Копытков Андрей Леонидович (п. Сафоново)
Корольков Геннадий Владимирович (г. Псков)
Костюкович Виктор Викторович (г. Кингисепп)
Котилевский Сергей Сергеевич (г. Великий Новгород)
Котенков Артур Владимирович (г. Нижнекамск)
Котенков Владимир Викторович (г. Нижнекамск)
Котенков Глеб Владимирович (г. Нижнекамск)
Котенкова Милеуша Муллахметовна (г. Нижнекамск)
Круглова Наталья Юрьевна (г. Керчь)
Кузьмин Михаил Юрьевич (г. Северодвинск)
Куксенко Сергей Сергеевич (г. Кириши)
Кун Игорь Викторович (г. Великий Новгород)

Кун Юрий Юрьевич (г. Великий Новгород)
Куприянов Евгений Анатольевич (г. Кириши)
Кутышев Вадим Михайлович (г. Казань)
Кутышева Ирина Михайловна (г. Казань)
Кушелев Геннадий Юрьевич (г. Санкт-Петербург)
Ланцова Ольга Николаевна (г. Нижнекамск)
Лебедев Кирилл Геннадьевич (г. Санкт-Петербург)
Лейко Олег Юрьевич (г. Москва)
Логвинов Андрей Иванович (г. Мурманск)
Лукашов Руслан Витальевич (г. Гагарин)
Макаров Сергей Валерьевич (г. Казань)
Малышева Елена Петровна (г. Москва)
Марзоева София Мансуровна (г. Казань)
Маркин Александр Эдуардович (г. Псков)
Механиков Николай Николаевич (г. Петрозаводск)
Механикова Тамара Табриковна (г. Петрозаводск)
Мидхатов Ильхам Ильдусович (г. Казань)
Миронов Эдуард Анатольевич (г. Североморск)
Метелкин Александр Юрьевич (г. Вологда)
Метелкина Ирина Игоревна (г. Вологда)
Мирошник Руслан Вячеславович (г. Алушта)
Михайлов Николай Анатольевич (г. Санкт-Петербург)
Морзунов Александр Петрович (д. Валуево)
Мосейчук Петр Петрович (п. Нурма)
Москвин Константин Юрьевич (г. Колпино)
Нагибина Ольга Николаевна (г. Северодвинск)
Некрасова Наталья Изотовна (г. Новосибирск)
Ничипорук Альберт Николаевич (г. Заполярный)
Нудьга Андрей Владимирович (г. Гдов)
Ольховский Артур Валерьевич (г. Тюмень)
Осиев Александр Николаевич (г. Петрозаводск)
Осиева Марина Владимировна (г. Петрозаводск)
Павлов Дмитрий Сергеевич (п. Любань)
Поляков Андрей Владимирович (г. Казань)
Порфирьев Евгений Александрович (г. Краснодар)
Пустовалов Андрей Николаевич (г. Мурманск)
Пустовалов Игорь Николаевич (г. Мурманск)
Пущин Федор Вадимович (г. Наро-Фоминск)
Пширков Сергей Юлианович (г. Москва)
Ратников Кирилл Сергеевич (г. Петрозаводск)
Решетов Евгений Владимирович (г. Мурманск)
Рован Ксения Олеговна (г. Кремёнки)
Романов Андрей Владимирович (г. Калуга)
Романов Михаил Николаевич (г. Пустошка)
Рыбин Юрий Валентинович (г. Москва)
Рыбьяков Виктор Вениаминович (г. Москва)
Румянцев Олег Михайлович (п. Алакуртти)
Румянцев Сергей Олегович (п. Мга)
Сакс Герман Юрьевич (г. Санкт-Петербург)
Салахиев Рафик Рашитович (г. Казань)
Салахиева Мария Юрьевна (г. Казань)
Салихов Инсаф Гаптелхаевич (с. Сарманово)
Санаев Марат Тешабаевич (г. Стрежевой)
Сапожников Максим Викторович (г. Калуга)
Свойский Юрий Михайлович (г. Москва)
Сергеев Сергей Борисович (п. Калашниково)
Скоков Вячеслав Геннадьевич (г. Санкт-Петербург)
Скорюков Анатолий Николаевич (г. Казань)
Смирнов Валерий Федорович (г. Тверь)
Смирнов Константин Серафимович (г. Сергиев Посад)
Соловьев Сергей Николаевич (г. Анапа)
Сотников Алексей Васильевич (г. Курск)
Спичкин Олег Евгеньевич (г. Казань)
Стрельбицкий Константин Борисович (г. Москва)
Тарасов Константин Станиславович (с. Ямм)
Тимин Михаил Валерьевич (г. Москва)
Тихомиров Сергей Иванович (п. Зеленоборский)
Торгашев Антон Игоревич (г. Москва)
Торгашев Дмитрий Антонович (г. Москва)
Тумашев Виктор Михайлович (г. Набережные Челны)
Тютюнников Вячеслав Михайлович (г. Тотьма)
Филатова Ирина Васильевна (г. Калачинск)
Филиппов Вячеслав Викторович (г. Москва)
Хабибуллин Рузаль Масхудович (г. Казань)
Хаертдинов Ильгизар Миннисламович (г. Ульяновск)
Хакимов Антон Сергеевич (г. Нижнекамск)
Халамов Евгений Васильевич (г. Кириши)
Халамов Евгений Евгеньевич (г. Кириши)
Хитущенко Андрей Витальевич (г. Санкт-Петербург)
Хуторская Екатерина Юрьевна (г. Москва)
Хуторской Артём Валерьевич (г. Москва)
Цема Олег Игоревич (г. Москва)
Чекмарёв Кирилл Владимирович (г. Москва)
Чернего Максим Янович (г. Подольск)
Чернышов Валерий Петрович (г. Воронеж)
Чернышов Владимир Валерьевич (г. Мурманск)
Чурбанова Янина Валерьевна (г. Казань)
Чугуров Андрей Анатольевич (с. Билярск)
Чуприн Владимир Васильевич (с. Рождествено)
Шульц Валентин Владимирович (г.Альметьевск)
Шумских Владимир Петрович (г. Альметьевск)
Щёкотова Юлия Владимировна (г. Вологда)
Щигринцов Денис Александрович (г. Кремёнки)
Этингоф Юрий Абрамович (г. Санкт-Петербург)

Использованные источники и литература

Архивы:

Центральный архив Министерства обороны РФ (г. Москва)
Филиал Центрального архива Министерства обороны РФ (архив Военно-морского флота) (г. Гатчина)
Филиал Центрального архива Министерства обороны 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

Анисимов В.Т. Штурман пикирующего бомбардировщика. — Гатчина, 2006 г.
Анисимов В.Т. Судьба пикирующего бомбардировщика. — Москва. Яуза, Эксмо, 2009 г.
Бондаренко В.А. Самолеты возвращаются на базу. — Мурманск, 2011 г.
Виноградов Ю.А. Операция Б. — Москва, 1992 г.
Военная энциклопедия, Воениздат. — Москва. В 8 томах. 2004 г.
Гапеёнок Н. И. Дороги победы. Боевой путь 81-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Книга памяти. — Щелково: МУП «Редакция журнала «Щёлково», 2002 г.
Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь. В 2 томах. — Москва, 1987 г.
Гланц Д. М. Советское военное чудо 1941–1943. Возрождение Красной Армии. — Москва: Яуза, Эксмо, 2008 г.
Дриг Е. Ф. Сталинские танкисты. Организация войск, прохождение службы, униформа. — Москва, 2020 г.
Ефремов А. Шаг в бессмертие. — «Новгородская правда», 1975 г.
Карпова Д.С., Карпова Т.И. Помните нас… 40 новгородских рассказов о войне. — Великий Новгород, 2010 г.
Книга Памяти: Новгородская область в годы Великой Отечественной войны: материалы, документы, исследования. — Новгород, 1996 г.
Львов М.Л. Пароль – Балтика. — Калининград, 1984 г.
Марданов А.А. Восемь пишем, два в уме. — «Авиамастер», № 1, 2006 г.
Марданов А.А. 1942. Воздушная война в Заполярье. Книга Первая (1 января – 30 июня). — Москва, ООО «Яуза-каталог», 2020 г.
Натыкин В. Помните их имена: заметки о Героях Советского Союза, удостоенных этого звания в боях против фашистских захватчиков на Новгородской земле. — Новгород, «Новгородская правда», 1981 г.
Николаев С. Экипаж шел на таран. — Новгородский комсомолец. 1984 г.
Перчаткин С.Н. Чудово. — Ленинград, 1984 г.
Полынин Ф.П. Боевые маршруты. — Москва, Воениздат, 1972 г.
Рыбалко Н.Я. Старорусцы. — Киев, 1994 г.
Терентьева И.В. Именем героя названы: рекомендательный указатель литературы. — Ленинград, 1979 г.
Тяжелые истребители Второй мировой войны. Часть 1. Самолеты СССР. Авиационный сборник N 18 (Приложение к бюллетеню ЦАГИ «Техническая информация»). — 2003 г.
Федоров Л.А. От хлора и фосгена до «Новичка». История советского химического оружия. — г. Москва, «Родина», 2018 г.
Хвощевский Г.И. Страницы истории авиационного завода № 39 им. Менжинского: от Москвы до Иркутска. — Иркутск, «Иркут», 2012 г.
Хохлов П.И. В августе сорок первого. — Книга Памяти [Чудовский район]. Новгород, 1995 г.
Хохлов П.И. Над тремя морями. — Ленинград, 1988 г.
Цапов И.И., Конев В.Н., Мясников Ю.А. Гвардейцы Балтики крылатой. — Москва, ООО «Дельта НБ», 2006 г.

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 РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан (www.отечестворт.рф).
Сайт Авиаторы Второй мировой (www.allaces.ru).
Сайт Всероссийского информационно-поискового центра (www.v-ipc.ru).
Сайт «Авиация СГВ» (www.sgvavia.ru/forum).
Сайт Проза.ру – российский литературный портал. Андрей Морковкин «Пешка третья» (proza.ru).
Сайт Сергея Красильникова Sk16rus, посвященный памяти летчиков – защитников Советского Заполярья (www.sk16.ru).

Оглавление

От автора 3

Листая страницы: деревня Кощаково, Татарстан 6

Листая страницы: Август – сентябрь 2018-го.
Сегежский район Республики Карелии 8

Самолет Пе-2 в районе Чаусово
Жуковского района Калужской области 13

Самолет Пе-2 в районе Варваровщины,
Гдовский район Псковской области 17

Три самолета Пе-2. Воронежская область 26

Самолет Пе-2 в районе деревни Захожа
Тихвинского района Ленинградской области 32

Самолет Пе-2 в районе реки Титовка,
Печенгский район Мурманской области 39

Самолет Пе-2, Поныровский район
Курской области 42

Самолет Пе-2 в районе поселка Чупа
Лоухского района Республики Карелия 54

Самолет Пе-2, Тешемлинское болото,
Бабаевский район Вологодской области 62

Самолет Пе-3 в районе озера Бабозеро,
Терский район Мурманской области 78

Два самолета Пе-2.
Жиздринский район Калужской области 93

Самолет Пе-2, Лютицкое болото,
Демянский район Новгородской области 101

Самолет Пе-2 в районе Судачьего озера,
Кингисеппский район Ленинградской области 114

Три самолета Пе-2 с острова Итуруп,
Сахалинская область 132

Самолет Пе-2 в районе Форносово,
Тосненский район Ленинградской области 137

Два самолета Пе-2,
Гагаринский район Смоленской области 148

Самолет Пе-3 в районе Мельничного ручья,
Терский район Мурманской области 158

Самолет Пе-2 в районе поселка Рамушево
Старорусского района Новгородской области 176

Самолет Пе-2 в районе деревни Дуброви
Демянского района Новгородской области 183

Самолет Пе-2 в районе деревни Селеево
Поддорского района Новгородской области 195

Самолет Пе-2 в районе деревни Большие Савки
Кировского района Калужской области 202

Самолет Пе-2 в урочище Кородыня,
Тосненский район Ленинградской области 207

Самолет Пе-2 в районе реки Кородынька,
Тосненский район Ленинградской области 216

Самолет Пе-3 в районе озера Вайявр,
Кольский район Мурманской области 220

Самолет Пе-3 в районе горы Намвара,
Печенгский район Мурманской области 229

Самолет Пе-2 в районе станции Лоймола,
Суоярвского района Республики Карелия 237

Самолет Пе-2, полуостров Рыбачий,
Печенгский район Мурманской области 247

Самолет Пе-2, Зимняя Мотовка,
Кольский район Мурманской области 254

Самолет Пе-2, болото Ширинский мох,
Киришский район Ленинградской области 263

Пе-2 в районе Чудского Бора
Тосненского района Ленинградской области 269

Самолет ДБ-3ф в районе деревни Васильково
Киришского района Ленинградской области 277

Отзывы о первых двух томах книги 294

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 295

Благодарности 296

Использованные источники и литература 298

Историко-мемориальное издание

Прокофьев Илья Геннадьевич

«Крылья Татарстана». Восстановить легенду
Том 3

Редактор, художественное оформление, компьютерная верстка:
Кислицина Т.Н.

Подписано в печать 21.10.2026. Формат 60×84 1/8.
Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура «OfficinaSerifC». Усл. печ. л. 34,88.
Тираж 500. Заказ 10-26/09-1.

Издательство «Отечество»
420032, г.Казань, ул. Шоссейная, 22а
Тел./факс: (843) 554-37-22
E-mail: otechestvo_poisk@mail.ru

ЛОГОС
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ
им. академика В.И. Андреева

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