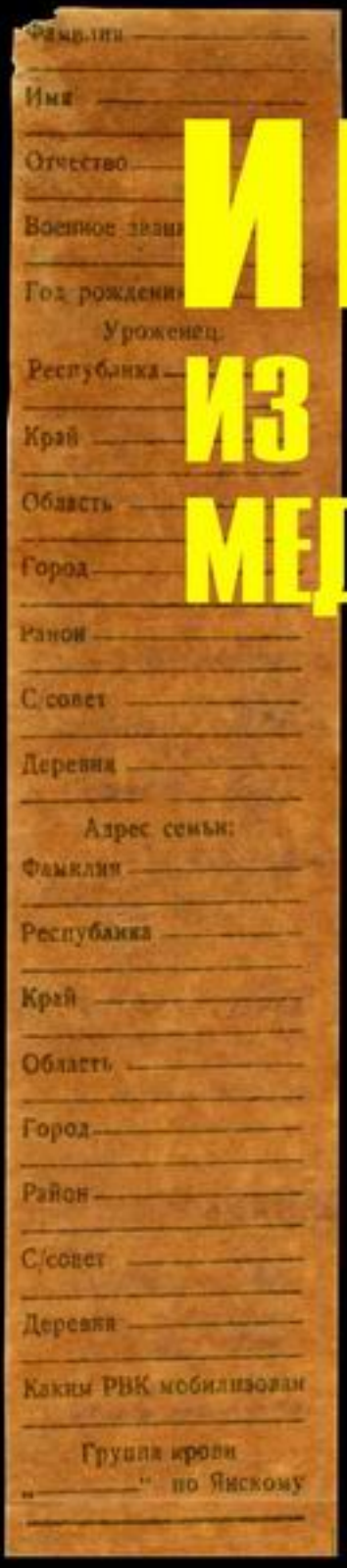
ИМЕНА ИЗ СОЛДАТСКИХ МЕДАЛЬОНОВ

9

ИМЕНА ИЗ СОЛДАТСКИХ МЕДАЛЬОНОВ



Федеральное агентство по делам молодежи
Федеральное государственное бюджетное учреждение
«Российский центр гражданского и патриотического воспитания детей и молодежи»
Министерство по делам молодежи Республики Татарстан
Общероссийское общественное движение «Поисковое движение России»
Объединение «Отечество» Республики Татарстан
Всероссийский информационно-поисковый центр «Отечество»

ИМЕНА ИЗ СОЛДАТСКИХ МЕДАЛЬОНОВ

9 том

Специальный выпуск

Авиация

Казань
«Отечество»
2019

ББК 63.3(2)622,88
УДК 947.085
И 51

Издается с использованием гранта в рамках реализации
государственной программы «Патриотическое воспитание граждан
Российской Федерации на 2016-2020 годы»

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

И 51 **Имена из солдатских медальонов. Т. 9. Авиация** / Прокофьев И.Г. —
Казань: «Отечество», 2019. — 352 с., илл.

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

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

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

ISBN 978-5-9222-1349-3

© И.Г. Прокофьев, 2019
© «Отечество», 2019

Галина Павловна Брок–Бельцова,
гвардии старший лейтенант,
штурман экипажа
125-го гвардейского бомбардировочного
авиационного Борисовского
ордена Кутузова полка
имени Героя Советского Союза
Марины Расковой.

Уважаемые читатели!

С чувством глубокого волнения прикасаюсь к страницам очередного, авиационного, тома книги «Имена из солдатских медальонов». Нахлынувшие воспоминания возвращают к периоду Великой Отечественной войны, которая длилась 1418 дней и ночей. Мы верили в победу и с врагом бились насмерть. Помогала техника, различные виды вооружений всех родов войск, в том числе и авиация с ее новейшими тогда самолетами Пе-2, Ил-2, Як-3.

Наш командир – Марина Михайловна Раскова – сформировала из женщин-авиаторов знаменитые авиаполки ВВС Красной Армии. Враг нес ощутимые потери, летчиц 46 полка прозвал «ночными ведьмами», а штурмовиков – «черной смертью». За одну ночь иногда совершалось до трехсот боевых вылетов. В 46 полку звания Героя Советского Союза были удостоены 24 пилота. Поражая бомбовым огнем позиции врага, порой и сами сгорали над целью. Так уходили наши боевые подруги. Это горько и тяжело, но у нас было железное правило – отмечать на карте места падения самолетов с экипажем на борту, и найденный позже прах перевозить к месту дислокации воинской части. Но не всегда и не всем это удавалось сделать.

Поэтому сегодня, чем дальше уходят от нас военные годы, тем значимей становится поисковая деятельность по увековечиванию памяти погибших при защите Отечества. Каждое установленное имя дорого нам, ведь это имя из истории нашей многонациональной Родины, написанное кровью и ценой жизни.

Именно поэтому 2020 год объявлен Годом Памяти и Славы.

Дорогие поисковики, результаты вашей чрезвычайно ответственной, кропотливой, трудной, но благородной работы не могут не обнадеживать нас, ветеранов, в том, что НИКТО НЕ ЗАБЫТ И НИЧТО НЕ ЗАБЫТО!

От автора

Уважаемые читатели!

Второй специальный выпуск «Авиация» серии книг «Имена из солдатских медальонов» выходит спустя восемь лет после первого. Как вы помните, первый выпуск, 5-й том, содержал очерки о 186 авиаторах Великой Отечественной войны, чьи подбитые в боях самолеты были найдены в ходе полевых экспедиций на территории Ленинградской области. Всего было рассказано о 113 экипажах самолетов. Мы вместе увидели все перипетии поисковой работы по установлению имен и судеб этих экипажей. Данные истории сопровождались большим количеством фотографий как из поисковых экспедиций, так и снимками, хранящимися в семейных архивах и архивах Министерства обороны (ЦАМО и ЦВМА).

В новой книге мы по традиции рассказываем о судьбах еще 126 воинов-авиаторов. Это летчики, штурманы, воздушные стрелки, стрелки-радисты и другие специалисты авиационно-технических специальностей из составов 67 экипажей самолетов, чьи места падений и вынужденных посадок нашли поисковики в Ленинградской области.

В книге представлен колоссальный труд поисковиков в экспедициях: в полях, лесах, болотах, водоёмах, а также архивных исследователей, которые по крупицам собирают, систематизируют, анализируют информацию из архивов и других источников.

К сожалению, печатный формат не дает возможности рассказать о всех найденных самолетах и установленных именах членов экипажей. Так, только в моей базе данных по Ленинградской области имеются сведения о 684 найденных местах падений советских самолетов. В большинстве случаев обстоятельства их потерь установлены, известны имена членов экипажей этих самолетов.

Отрадно, что с 2016 года Общероссийским общественным движением по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России» реализуется масштабный проект «Небо Родины», который объединяет информационные, методические и организационные ресурсы специалистов, занимающихся поиском пропавших в боях Великой Отечественной войны самолетов. Только за 2019 год поисковиками в рамках проекта обнаружены и обследованы места падений и вынужденных посадок 98 самолетов.

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

И.Прокофьев.

Абрамишвили Мириан Иосифович

Абрамишвили М.И.

Летчик 230-го штурмового авиационного полка 232-й штурмовой авиационной дивизии 14-й воздушной армии младший лейтенант АБРАМИШВИЛИ Мириан Иосифович, 1918 г.р., уроженец: Грузинская ССР, город Тбилиси. Кадровый, в РККА с 1937 года.

4 февраля 1943 года на самолете Ил-2 (заводской номер 4027) подбит зенитной артиллерией противника над линией фронта, перетянул на свою территорию и совершил вынужденную посадку в районе Лепсари Всеволожского района Ленинградской области. Самолет разбит, летчик ранен, доставлен в госпиталь.

Войну закончил в звании гвардии старшего лейтенанта на должности летчика 18-го гвардейского истребительного авиационного полка.

Место падения самолета Ил-2 в районе озера Сокольи (новые торфоразработки Рахья, рядом с бетонкой от Борисовой гривы на Матоксу) Всеволожского района Ленинградской области было обнаружено в январе 2007 года группой молодых людей (любителей авиационной истории на сайте http://95ishap.borda.ru). После посещения места падения самолета они разместили информацию в Интернете, где рассказали, что при обследовании обнаружили обломки самолета: стойки шасси, остатки брони, фрагменты радиатора. По мнению нашедших, самолет совершил вынужденную посадку, но в послевоенное время подвергся разграблению и, возможно, был передвинут от истинного месторасположения.

После этого поисковики Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области связались с нашедшими, и 14 мая 2007 года место падения было дополнительно обследовано, теперь уже смешанной командой. При опросе местного населения выяснилось, что самолет был почти целый, но в конце 80-х годов был распилен и вывезен в металлолом. Номеров, которые смогли бы помочь установить судьбу самолета и экипажа, найти не удалось.

10 июля 2010 года место падения было дополнительно обследовано нашедшими (Дмитрий Кугай) и поисковой группой Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района Ленинградской области). В результате удалось обнаружить рваный щиток шасси, на котором сохранилась шильда с выбитым на ней заводским номером самолета – 4027.

По возвращении из леса Михаил Кельбин оперативно сообщил об установлении номера самолета.

Проверкой этого номера по базе данных, составленной на основе архивных документов, было установлено, что на самолете

Место падения самолета.

Абрамишвили М.И.

Ил-2 № 4027 из состава 230-го штурмового авиационного полка 232-й штурмовой авиационной дивизии 4 февраля 1943 года не вернулся с боевого задания летчик младший лейтенант Абрамишвили. В архивных документах говорилось: «...подбит зенитной артиллерией противника, после атаки ушел в направлении Московская Дубровка, над Невой развернулся на 360 градусов и ушел на север. Самолет обнаружен в районе Лепсари. Экипаж: младший лейтенант Абрамишвили – в госпитале...».

История обнаружения этого самолета и установления судьбы летчика – наглядный пример, какие бывают интересные и познавательные открытия при изучении истории каждого отдельного (совсем небольшого в масштабе всей войны) боевого эпизода Великой Отечественной войны. Могли бы поисковики предположить, что обнаружение этого самолета и установление имени пилота, который им управлял, сможет связать их с историей одного из прославленных авиационных полков Красной Армии – 18-го гвардейского истребительного, а через него и с французским полком «Нормандия-Неман»!

Из архивных документов следовало, что летчик самолета младший лейтенант Абрамишвили получил ранение и был направлен в госпиталь. Тем самым, поисковики установили, что на самолете, обломки которого они обнаружили во Всеволожском районе Ленинградской области, к счастью, летчик остался жив.

Для полного завершения истории оставалось найти сведения о самом летчике, установить его полные данные и постараться проследить всю его судьбу, узнав о нем как можно больше.

Летчики 18-го гв. ИАП. 1944 год. Абрамишвили – стоит четвертый справа.

Небольшой помехой для этого послужил тот факт, что в архивном документе, в котором указывалась судьба самолета Ил-2 № 4027, фамилия летчика была записана с ошибкой – Абрамошвили.

В нашем архиве, который накопился за десятилетия работы по установлению судеб пропавших без вести и погибших летчиков Красной Армии, были сведения о 230-м штурмовом авиационном полку. Появление этих документов связано с историей установления судьбы сбитого 17 февраля 1943 года и попавшего в плен в районе Смердыни лейтенанта Федора Клишевича, чей самолет также был обнаружен поисковиками. Так вот, в документах, которые нам передали родные Федора Климентьевича, было несколько стенгазет, выполненных в годы войны с фотокарточками летчиков 230-го ШАП. На одном из таких плакатов была фотография интересующего нас летчика, и под ней была подпись – Абрамишвили. Кроме того, стенгазета была посвящена награждению этих летчиков правительственными наградами за участие в прорыве блокады Ленинграда. По информации из газеты младший лейтенант Абрамишвили был награжден орденом «Красной Звезды».

Воспользовавшись сведениями, размещенными на интернет-портале Министерства обороны Российской Федерации «Подвиг Народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», мы узнали о награждении Абрамишвили Мириана Иосифовича. И благодаря этим документам удалось установить весь боевой путь летчика.

Мириан Иосифович Абрамишвили родился в 1918 году в городе Тбилиси Грузинской ССР. В 1936 году окончил индустриальный институт.

Кадровый военный, на службу в РККА поступил в 1938 году через Ленинский РВК города Тбилиси. В 1940 году окончил обучение в военной школе летчиков первоначального обучения и был переведен на должность курсанта в Омскую военную авиационную школу пилотов. В 1941 году окончил обучение с присвоением воинского звания сержант и направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 43-го запасного авиационного полка.

На фронт Отечественной войны он прибыл в составе 230-го штурмового авиационного полка (переформированного из

скоростного бомбардировочного авиаполка с таким же номером в городе Сальске Ростовской области) 22 октября 1942 года на Калининский фронт в состав 3-й воздушной армии.

В январе–феврале 1943 года 232-я штурмовая авиационная дивизия в составе 230-го, 704-го и 801-го штурмовых авиаполков была переброшена с Калининского фронта для участия в операции по прорыву блокады Ленинграда на Волховский фронт, в состав 14-й воздушной армии.

Именно здесь 4 февраля 1943 года был подбит самолет Ил-2, который пилотировал Абрамишвили, и обломки которого впоследствии, через 70 лет, найдут поисковики Ленинградской области. Здесь следует отметить, что буквально за два дня до этого (2 февраля 1943 года) Мириану Иосифовичу было присвоено первое офицерское звание младший лейтенант.

Скорее всего, ранение, которое получил Мириан Иосифович, было не тяжелым, так как уже 11 февраля 1943 года он участвовал в боевом вылете на уничтожение минометных позиций немцев в районе Смердыни, в ходе начавшейся Смердынской операции, которую проводили войска 54-й армии Волховского фронта.

Приказом по 232-й ШАД от 4 марта 1943 года младший лейтенант М.И.Абрамишвили был награжден первой правительственной наградой – орденом Красной Звезды. В наградных материалах говорилось, что за время пребывания на Калининском и Волховском фронтах произвел 20 боевых вылетов (из них: на Калининском фронте – 3, на Волховском – 17). Особо отмечались вылеты 17 января 1943 года в район Чудово – Тосно по уничтожению железнодорожных эшелонов противника, далее 19-го, 26-го января 1943 года в ходе операции «Искра», в результате которой войскам Ленинградского и Волховского фронтов удалось прорвать блокаду Ленинграда. Причем командир полка представлял М.И.Абрамишвили к ордену Красного Знамени.

После боев под Ленинградом 232-ю штурмовую авиационную дивизию передислоцируют на Западный фронт. 31 августа 1943 года М.И.Абрамишвили присвоено воинское звание лейтенант.

Второе награждение Мириана Иосифовича произошло на Западном фронте. Приказом командующего 1-й ВА от 6 октября 1943 года командир звена 130-го гв. ШАП гвардии лейтенант Абрамишвили был награжден орденом Красного Знамени. В это время 130-й гвардейский штурмовой авиационный полк (бывший 230-й ШАП, получивший звание гвардейского) был в составе 1-й воздушной армии. К этому времени летчик совершил 29 боевых вылетов (10 из них на Западном фронте). В наградном листе говорилось:

Личный состав 18 гв.ИАП. Абрамишвили внизу второй справа.

«...1 сентября 1943 года, после выхода из атаки цели в районе Ельни группа была атакована 30 истребителями противника. Лейтенант Абрамишвили был атакован 10 истребителями. В этой неравной схватке лично сам сбил одного Ме-109 и другой – его стрелок. Горящий и поврежденный самолет повел на свою территорию. Стрелок получил 13 пулевых ранений, а лейтенант Абрамишвили легко контуженный прибыл в свою часть...».

В этом бою Мириан Иосифович Абрамишвили получил не только контузию, но и ожоги (причем в различных документах характеристика ранения различается, в некоторых бумагах записано, что летчик получил тяжелое ранение, в других справках, что легкое). Тем не менее, летчика направляют в полевой госпиталь, где он знакомится с летчиком 18-го гвардейского истребительного авиационного полка (будущим Героем Советского Союза) Николаем Григорьевичем Пинчуком.

То ли рассказы истребителя Пинчука (который оказался в госпитале после совершенного им тарана немецкого самолета 30 августа 1943 года), то ли горячее желание самого Абрамишвили перейти из штурмовой авиации в истребители (сейчас

Абрамишвили М.И.

установить это невозможно), но в октябре 1943 года оба летчика прибывают в штаб 18-го гвардейского истребительного авиационного полка. Вот так летчик-штурмовик стал истребителем.

Именно так судьба свела Мириана Иосифовича Абрамишвили с летчиками 18-го гвардейского истребительного авиационного полка. Этот полк продолжительное время сражался совместно с французскими летчиками. В это время отдельная авиационная эскадрилья «Нормандия-Неман» (впоследствии полк) уже входила в состав 303-й истребительной дивизии и базировалась на одном аэродроме с 18-м гв. ИАП. Так до самой Победы, их фронтовые пути пересекались в огненном небе Белоруссии, Литвы и Восточной Пруссии.

Здесь необходимо добавить, что в декабре 1943 года М.И.Абрамишвили наградили медалью «За оборону Ленинграда».

Воспоминания об этом периоде оставили многие летчики 18-го гвардейского истребительного полка – начальник штаба полка Федор Семенович Гнездилов в книге «На высотах мужества», командир авиационной эскадрильи Герой Советского Союза Николай Григорьевич Пинчук в книге «В воздухе – «Яки»; и еще один из летчиков полка Алексей Алексеевич Калюжный.

Так А.А.Калюжный в интервью военным историкам авиации Владимиру Анохину и Андрею Марченко рассказывал:

«– Может Вы еще про кого-нибудь помните. Можете что-то о них, «для портрета» как говорится, сказать. Вот Абрамишвили Мириан Иосифович...

– Отлично я его знаю. Он к нам прибыл в 1944 году, под Смоленском. Тогда Пинчук приехал из госпиталя и притащил с собой Мириана. Он бывший штурмовик, на «Иле» летал.

У него был орден Красной Звезды, гвардейский значок, еще была медаль за оборону какого-то города. Он стал летчиком нашей эскадрильи, ведомым у Запаскина. Он парень хороший...».

Здесь следует заметить, что далее в интервью Алексей Алексеевич Калюжный высказывает некоторые обиды в адрес своего однополчанина Мириана Абрамишвили. Но эта тема касается чисто субъективных личностных отношений между летчиками. Желающие могут ознакомится с этим интервью, найдя его в сети Интернет.

Попав в истребительный полк, М.И.Абрамишвили пришлось осваивать новую технику – самолет Як-9. Изучать тактику летчиков-истребителей. Перенимать драгоценный опыт у других летчиков.

В период июня – августа 1944 года личный состав полка, находясь в тылу в городе Саратове, переучивался на новый тип самолета Як-3.

Осенью 1944 года полк возвращается на фронт, в состав 1-й воздушной армии 3-го Белорусского фронта.

28 октября 1944 года приказом командующего 1-й воздушной армией летчика 18-го гв. ИАП, гвардии старшего лейтенанта М.И.Абрамишвили награждают орденом Отечественной войны I степени. В наградных документах говорилось, что до октября 1943 года он совершил 69 боевых вылетов, лично сбил 3 самолета противника, а с октября 1943 года в составе 18-го гвардейского истребительного полка совершил 32 боевых вылета: «...летая в паре с командиром эскадрильи, надежно прикрывает его, чем обеспечивает командиру эскадрильи руководство в воздухе своим летным составом и в паре с командиром АЭ сбил один самолет противника типа ФВ-190, на что имеется подтверждение...».

В январе 1945 года старшего летчика 18 гв. ИАП гвардии старшего лейтенанта Абрамишвили командование полка представляет к ордену Красного Знамени (награжден приказом командующего 1-й ВА от 7 февраля 1945 года). В наградном листе говорится:

«9 октября 1944 года на самолете Як-3 прикрытие наземных войск – сбил один самолет противника типа ФВ-190 в районе Пиктупенен.

16 октября 1944 года на самолете Як-3 блокировка аэродрома противника – сбил один самолет противника типа ФВ-190 в районе Иукштаин...».

А 20 апреля 1945 года за 43 успешных боевых вылета и сбитый 12 апреля 1945 года в районе Блюдау самолет противника Ме-109 летчика представляют к очередному ордену Красного Знамени. Приказ о награждении подписан 29 апреля 1945 года.

Последний боевой вылет в годы Великой Отечественной войны, совершенный М.И.Абрамишвили, описан в воспоминаниях его однополчан. В книгах Ф.С.Гнездилова «На высотах мужества» и Н.Г.Пинчука «В воздухе – «Яки» .

Во время воздушного боя самолет Абрамишвили был сбит и летчик выбросился с подбитого самолета с парашютом над территорией противника. Опустившись на землю, он попал в плен. Но, оказалось, что немцы сами хотят сдаться в плен окружившим их советским войскам, и поэтому Абрамишвили пришлось выполнять роль парламентера. Желающие могут сами найти указанные воспоминания ветеранов и прочесть их. Они расходятся в небольших деталях. На страницах нашей публикации, мы приведем короткое описание из книги Ф.С.Гнездилова:

«... Наши воздушные разведчики обнаружили, что артиллерийская стрельба велась с аэродрома Нойтиф из орудий, установленных в сгоревших ангарах. В тот же день штурмовики нанесли по ним удар.

С утра 13 апреля при поддержке авиации началось наступление наших войск на Земландском полуострове.

На блокировку аэродрома Гросс-Хубникен под командованием майора С.А.Сибирина вылетели две шестерки Як-3. На опушке леса они обнаружили замаскированные самолеты и зенитные средства. Встав в «круг», наши летчики начали с пикирования наносить по ним удары. В это время со стороны фронта к аэродрому группами по 2–4 самолета начали подходить ФВ-190. Вероятно, здесь они базировались и теперь, выполнив задание, возвращались обратно. Наши «яки» сразу же нацелились на них в атаку. Для вражеских летчиков это было неожиданностью. Они начали метаться в растерянности над аэродромом. Отдельные из них поспешили на посадку, так как горючее было на исходе. Этим незамедлительно воспользовались летчики группы Сибирина. Действуя решительно и стремительно, они меткими ударами уничтожали «фоккеров». В течение десяти минут Семен Сибирин, Александр Захаров, Алексей Свечкарь сбили по одному, а Николай Даниленко и Мириан Абрамишвили по два вражеских самолета.

Затем майор Сибирин дал команду выйти из боя.

В этот момент старший лейтенант Абрамишвили увидел в 200 метрах от себя «фокке-вульфа», заходившего на посадку, и бросился на него в атаку. В моторе «яка» вдруг взорвался снаряд. Кабина наполнилась дымом, истребитель загорелся, и Мириан, сохраняя выдержку, повел машину в сторону своих войск. У него была одна мысль – дотянуть до линии фронта и выброситься с парашютом. Однако положение быстро осложнилось. Огонь охватил уже всю кабину, обжигал руки, лицо. Дальше оставаться в машине было невозможно. Летчик открыл фонарь и покинул Як-3, который почти тут же взорвался в воздухе. Абрамишвили приземлился почти в самой гуще отступавших фашистских войск. Поднимаясь, он услышал окрик:

– Хальт! Русс, сдавайсь!

Гитлеровцы обезоружили летчика и, толкая в спину прикладами, привели к отдельно стоявшему домику, бросили в подвал, захлопнули дверь. Из маленького окошка слабо струился свет. Мириан нащупал в полутьме какой-то ящик, присел. Обожженные лицо и руки сильно саднили. Как же вырваться отсюда? «Фашисты могут драпануть, – размышлял Мириан. – Я же здесь, как в мышеловке».

Через час загремел запор. Дверь распахнулась и в проеме ее показались гитлеровцы. Один из них скомандовал:

– Русс, ком!.. Ходить бистро!

«На расстрел поведут!» – промелькнуло в сознании летчика. Однако солдат втолкнул его в дом.

В комнате он увидел молодую женщину. Она сидела у печки и сжигала какие-то бумаги.

– Следы преступлений уничтожаешь? – усмехнулся Мириан.

Женщина полуобернулась, ответила по-русски:

– Думай о себе, а не о бумагах.

– Ты что – русская?

Лейтенант Д.Лобашев и лейтенант Н.Пинчук (справа). Аэродром Знаменка.

Обломки самолета Ил-2.

– Не твое дело! – Она бросила в печку новую пачку бумаг.

В комнату быстро вошел обер-лейтенант. Пуговицы на френче у него были расстегнуты. На ремне болталась открытая кобура с пистолетом. Он пьяно улыбался. Пошатнулся, взглянул на обгоревшего Абрамишвили.

Женщина обернулась к обер-лейтенанту, начала о чем-то быстро говорить по-немецки. Выслушав ее, гитлеровец подошел к Абрамишвили поближе, заговорил через переводчицу:

– Мы понимаем, что наши войска обречены. Но мы не хотим погибать вместе с ними. У нас есть важные документы. Мы хотим отдать их вам, но вы должны сохранить нам жизнь.

– Да, я постараюсь: жизнь вам будет сохранена, – заявил Мириан. – Где ваши документы?

– В сейфе.

Гитлеровец открыл сейф, достал кожаную папку и, передавая ее Абрамишвили, сказал:

– Битте шён. Это есть отчен важный документ!

– Разберемся. А как быть с вашими солдатами, что во дворе?

– Никак. Мы уйдем отсюда и укроемся. Место есть. Дождемся русских, – ответил немец через переводчицу.

«Свою шкуру спасает, – подумал Мириан. – А на солдат ему наплевать. Вот они, волчьи законы!»

– Нет, так не пойдет, – заметил летчик. – Подойдите к окну, прикажите им сложить оружие. Разъясните, что положение их безнадежное, они окружены, и, если добровольно в плен не сдадутся, всех уничтожат. И белые флаги пусть вывесят...

Неподалеку от дома послышалась пулеметно-автоматная стрельба, забухали ручные гранаты.

Обер-лейтенант и его напарница тотчас же выполнили указание летчика. Напуганные приближением боя солдаты покорно сложили оружие и, вывесив белые флаги, укрылись.

Вскоре подошла рота наших автоматчиков. Послышался голос:

– Кто в этом доме? А ну, выкуривайтесь!

Абрамишвили вышел первым. На него с удивлением взглянул лейтенант:

– Кто такой? Почему здесь?

Мириан коротко объяснился с ним, спросил, как ему быстрее попасть в штаб и сдать документы.

– Ну, летчик, даешь! – весело улыбнулся лейтенант. – Сейчас наша медсестра окажет тебе помощь и давай конвоируй пленных по этой дороге в тыл. Я дам тебе двух бойцов. Они легко ранены. Пусть конвоируют. Штаб нашей дивизии где-то рядом. В общем, найдешь.

Медсестра наложила на раны летчика повязки, и Абрамишвили, поблагодарив ее, приказал обер-лейтенанту построить солдат и двигаться под конвоем в тыл.

Штаб удалось разыскать быстро. Там Мириан под расписку сдал документы и пленных и отправился на поиски своего полка.

15 апреля мы встречали Абрамишвили на аэродроме Хейлигенбейль. Полковой врач в тот же день направил его в госпиталь. Так для Мириана Иосифовича закончился последний боевой вылет. Когда он залечил раны, война уже закончилась...»

К концу войны (на 20 апреля 1945 года) на личном счету М.И.Абрамишвили было 185 совершенных боевых вылетов, 7 сбитых самолетов противника (6 лично и 1 в группе).

14 сентября 1945 года командиру звена, гвардии старшему лейтенанту М.И.Абрамишвили была вручена медаль «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», а 14 октября 1945 года – медаль «За взятие Кенигсберга».

После войны М.И.Абрамишвили продолжил службу в армии. 30 января 1946 года назначается на должность заместителя командира АЭ в состав 272-го истребительного авиационного полка.

Затем в июне 1946 года был демобилизован в запас и уехал на родину в Грузию. Работал в системе Гражданской авиации. В послевоенные годы неоднократно встречался с однополчанами. Одна из таких встреч происходила накануне 30-летия освобождения Белоруссии от немецко-фашистских оккупантов в городе Витебске, в июне 1974 года. Об этой встрече также подробно написано в книге Героя Советского Союза Н.Г.Пинчука.

Алтынов Николай Константинович
Стафеев Андрей Иванович

Алтынов Н.К.

Летчик старший лейтенант АЛТЫНОВ Николай Константинович, 1915 г.р., уроженец: город Ярославль, ул.Красная, д.34, кв.63. Жена Алтынова Зоя Павловна. Кадровый, мобилизован Ярославским ГВК 10 августа 1936 года.

Воздушный стрелок младший сержант СТАФЕЕВ Андрей Иванович, 1922 г.р., уроженец: Читинская область, Шилкинский район, село Кирока (Кирочь). Жена Алексеева Галина Петровна, проживала: Читинская область, Агинский район, Бурят-Монгольский военный конный завод. Мобилизован Агинским РВК.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 1690 с мотором АМ-38 № 4584223) из состава 872-го штурмового авиационного полка 281-й штурмовой авиационной дивизии 14-й воздушной армии не вернулся с боевого задания 8 мая 1943 года при бомбоштурмовом ударе по эшелонам противника в районе станции Турышкино Мгинского (в настоящее время – Кировского) района Ленинградской области. Стрелок выпрыгнул с парашютом в районе цели и 11 мая 1943 года попал в плен (освобожден в 1945 году).

Место падения самолета Ил-2 было обнаружено в районе 4,5 км к северу от станции Турышкино Кировского района Ленинградской области в июне 2013 года представителями поисковой группы Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района Ленинградской области) Михаилом Кельбиным и Сергеем Богомазом.

Само место падения самолета находилось на небольшом островке посреди болота, приподнятом метра на полтора, в лесу, состоящем из осины, ели и березы, и представляло собой пятно разброса обломков площадью примерно 20 на 45 метров. Воронки на месте падения не было. Самолет при падении пропахал борозду, которая была видна на местности и, проехав на «брюхе», развалился на куски. Это говорило о том, что летчик, возможно, пытался посадить подбитый штурмовик на вынужденную посадку.

На поверхности находились разбитые и деформированные фрагменты брони самолета и значительная часть самой бронебочки – кабины самолета. Рядом валялся разобранный в послевоенное время коленчатый вал мотора АМ-38, редуктор, крестовина винта. При обследовании коленвала поисковикам удалось найти место, где был продублирован заводской номер мотора – 4584223. Кроме того, на одном из кусков брони был найден нанесенный красной краской номер – 9016.

После возвращения из первой экспедиции Михаил Геннадьевич Кельбин связался с сотрудниками Всероссийского инфор-

Поисковые работы на месте падения самолета Ил-2.

Алтынов Николай.

мационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань) и сообщил о находке номеров на месте падения самолета.

Сотрудники ВИПЦ, проверив полученные сведения по документам Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации, установили, что мотор АМ-38 № 4584223 стоял на самолете Ил-2 № 1690 (напомню, на месте падения была обнаружена броня с нанесенным на ней номером 9016, но такая перестановка последовательности пар цифр неоднократно встречается на самолетах Ил-2). Данный самолет и мотор значились в составе 872-го штурмового авиационного полка 281-й штурмовой авиационной дивизии, и именно на этом самолете 8 мая 1943 года не вернулся с боевого задания экипаж в составе летчика старшего лейтенанта Алтынова Николая Константиновича и воздушного стрелка младшего сержанта Стафеева Андрея Ивановича.

В оперативных документах 281-й штурмовой авиадивизии говорилось, что целью вылета было нанесение бомбоштурмового удара по железнодорожным эшелонам противника в районе станции Турышкино, что на железнодорожной ветке Мга – Кириши.

Получив эти сведения, поисковики из группы Михаила Кельбина в течение осени 2013 года и первой половины 2014 года, используя свои выходные дни, несколько раз выезжали на место падения самолета для обследования обломков и поиска останков погибшего экипажа.

К сожалению, среди обломков самолета и в окрестностях останки экипажа найдены так и не были. Среди мха и листвы поисковики обнаружили только фрагменты от пристяжной системы одного из парашютов.

Параллельно полевым поисковым работам, которые вели Михаил Кельбин и его единомышленники, велась архивно-исследовательская работа, которая дала возможность установить, что воздушный стрелок самолета младший сержант А.И.Стафеев не погиб в этом вылете. В документах ЦАМО удалось найти сведения, что он попал в плен спустя три дня после вылета 11 мая 1943 года. В документе указывалось, что Андрей Иванович был пленен в районе станции Мга (в 10 км от того места, где поисковики нашли обломки самолета). В плену А.И.Стафеев провел два года и после освобождения 20 мая 1945 года был направлен на спецпроверку в 236-й армейский запасной стрелковый полк.

Несмотря на то, что останки старшего лейтенанта Н.К.Алтынова найдены не были, поисковики разместили информацию о находке места падения самолета на различных поисковых форумах с целью поиска родных погибшего.

И вот благодаря помощи Виктории Нестратенко из города Киева (Украина) и Алены Маньшиной из города Ульяновска удалось найти родных погибшего.

Отозвались племянники Н.К.Алтынова. Оказалось, что своих детей у Николая Константиновича и Зои Павловны не было. Но семья была большая. Кроме Николая, были еще два брата, один из них, Евгений Константинович, также был летчиком.

Вот сообщения Алены Маньшиной с рассказом о разговоре с родными:

«...Всем добрый вечер. Сегодня созванивалась с родственниками, будучи на работе, и зачитывала из темы подробности данной истории. И наш руководитель отдела, который присутствовал при разго-

Найденные обломки самолета Ил-2.

Василий Быстров (п/о «Суворов») на месте падения самолета.

воре, потом задал вопрос: «А откуда такие подробности известны, про последний вылет и пр.?!». Пришлось прочитать небольшую лекцию о работе поисковиков...

Пообщалась с женой Николая Евгеньевича (племянник Николая Константиновича Алтынова. – Авт.), она записала мой телефон со словами:

– Он скоро будет дома и обязательно вам перезвонит! Скорее всего это наш родственник, потому что отец мужа был Евгений Константинович, скорее всего, Николай приходился родным братом. Я помню, что в семье говорили, что кто-то пропал без вести, не вернулся с фронта.

Спустя минут 20 раздался звонок, звонил Николай Евгеньевич:

– Да, это родной брат моего отца. Николай был кадровым, летчиком, командиром эскадрильи. О его судьбе не было ничего известно, только то, что вроде как погиб в водах Финского залива... Мой отец, кстати, тоже был летчиком, по примеру Николая. Воевал. Зою Павловну я помню, она так и осталась вдовой. Мы жили в одном доме. Были ли у них дети? Не помню, вроде был ребенок. Надо спросить у моей двоюродной сестры Елены Георгиевны, она лучше знает.

Получив телефон Елены Георгиевны, я тут же набрала, но уже было занято. Когда я дозвонилась и услышала слезы в голосе, поняла, что ей уже сообщили.

«Я не помню Николая, так как родилась в 47-м году, но помню, как моя бабушка ждала его всю жизнь. Их было три брата и сестра, Николай и Евгений были летчиками, а мой папа был пехотинец. Нет, детей у Зои и Николая не было. Она так и не вышла повторно замуж. Помню, была фотография Николая, знаете, такими как бы штрихами, он в летной форме на фото. Я сегодня посмотрю свои и фотоальбомы мамы...»

...Пауза... дрожащий голос, волнение, которое перехватывает горло и мешает говорить.

«...Спасибо всем вам за такие вести! Бабушка все плакала за Николая – не вернулся...»

«...Елена Георгиевна, он – ВЕРНУЛСЯ! Пусть спустя столько лет, но вернулся!..»

«..Да, вы правы... Николай вернулся...».

В общедоступном электронном банке документов «Подвиг Народа в Великой

Алтынов с женой.

Отечественной войне 1941–1945 гг.» есть сведения о награждении Николая Константиновича Алтынова орденом Красного Знамени. Когда об этом спросили родственников, оказалось, что они даже не знали, что еще в годы войны их родной человек был награжден боевым орденом. Вот выдержки из наградного листа:

«...Алтынов Николай Константинович, старший лейтенант, зам. командира эскадрильи 361-й отдельной авиационной эскадрильи связи. Представляется к награждению орденом Красного Знамени. Родился 1 мая 1915 года. Русский. В РККА с 10 августа 1936 года. Ранен в Отечественную войну в 1942 году.

Тов. Алтынов Николай Константинович находясь в действующей Красной Армии с января 1942 года. Проявил себя мужественным и храбрым командиром на поле боя. Прибыв на Калининский фронт командиром эскадрильи 664 ЛБАП, сам лично сделал 40 боевых вылетов. Как молодой растущий командир с работой справляется хорошо. Подчиненный ему летный состав лично сам вывозил ночью, тем самым подготовил его к ночной боевой работе.

В апреле 1942 года 664 ЛБАП был послан в тыл, а тов. Алтынов был переведен на Волховский фронт, где был назначен замести-

Часы летчика.

Алтынов Н.К.

телем командира эскадрильи связи ВВС 2-й Ударной армии.

Тов. Алтынов много поработал по вводу в строй молодого летного состава, прибывшего с передовых позиций и имевшего большой перерыв в летной работе. Благодаря чего эскадрилья провела большую боевую работу, выразившуюся в 987 самолетовылетов, не имела по вине летного состава поломок и аварий.

Сам тов. Алтынов сделал 33 ночных боевых вылета, выполняя задание по разведке войск противника с одновременным сбрасыванием листовок, всего сброшено 150000 штук.

За отличное выполнение боевых заданий имеет благодарность от командования ВВС 2-й Ударной Армии.

Всего имеет 73 боевых вылета с налетом 85 часов. Летает ночью и днем в сложных метеорологических условиях, имеет общий налет 480 часов.

5 июня 1942 года, летя с офицером связи ВВС 2-й Ударной армии лейтенантом Аксеновым, на линии фронта был встречен сильным зенитно-артиллерийским огнем противника. В левую верхнюю плоскость попал зенитно-артиллерийский снаряд, повредил плоскость и самого легко ранил в верхнюю губу осколком снаряда. Резким разворотом в сторону вышел из-под зенитно-артиллерийского обстрела и благополучно вернулся на свой аэродром. В эту же самую ночь сел на другой самолет и вылетел опять на выполнение нового боевого задания.

8 июня 1942 года в 1.00 вылетел с начальником связи ВВС 2-й Ударной армии капитаном тов. Кочуриным в расположение 2-й Ударной армии д.Новая Кересть. При подходе к посадочной площадке на высоте 1500 метров был атакован внезапно Ме-109. С первой атаки старший лейтенант Алтынов Н.К., был ранен в правую ногу, а также и пассажир. Принял решение быстро спуститься на бреющий полет, изменяя курс направления. Это сделать удалось, Ме-109 потерял из виду самолет тов. Алтынова. Посадочная площадка не была обозначена и тов. Алтынов приземлился на ее окраине. Документы Командующему ВВС 2-й Ударной армии были доставлены.

Летать любит. Смерти не боится.

Достоин правительственной награды, ордена Красного Знамени...».

Благодаря поисковикам Ярославской области (поисковый отряд «Патриот» г.Рыбинск, руководитель – Монахова Александра Александровна), которые встретились с родными погибшего летчика, мы можем ознакомится с документами и фотографиями, хранившимися все эти годы в семье Николая Константиновича.

В этих документах прослеживается вся жизнь и боевой путь Н.К.Алтынова.

Родился Николай Константинович Алтынов 1 мая 1915 года в семье служащего в городе Ярославле. Его отец работал в Ярославском затоне главным бухгалтером. Мать была домохозяйкой. В семье было трое братьев и одна сестра. В 1930 году поступил на учебу в дозаводское училище (ДЗУ), вступил в комсомол. В январе 1932 года поступил в школу ФЗУ при Резино-комбинате в г.Ярославле, которую окончил в январе 1934 года. Стал работать на Ярославском шинном заводе в качестве бригадира. В июне 1935 года поступил на вечерний курс Ярославского индустриального рабфака (работал и учился). В 1936 году окончил рабфак и добровольно поступил в Одесскую военную авиационную школу, которую окончил в 1938 году. Во время учебы в авиашколе вступил в партию. В эти годы Николай Константинович женился на своей землячке из Ярославля – Волковой Зое Павловне. После завершения

обучения в авиашколе, Н.К.Алтынову присваивают воинское звание младший лейтенант (приказ от 20.12.1938 г.) и направляют для прохождения дальнейшей службы в г.Ташкент на должность младшего летчика в в/ч 6734 Среднеазиатского военного округа.

В декабре 1939 года Н.К.Алтынова назначают на должность старшего летчика 4-й скоростной бомбардировочной авиационной эскадрильи 34-го бомбардировочного авиационного полка.

В октябре 1940 года в полку проходила переаттестация личного состава, в результате которой Н.К.Алтынову было присвоено воинское звание лейтенант. В аттестационных документах говорилось: «...Делу Ленина-Сталина предан. Дисциплинирован, выдержан. Имеет командный навык, пользуется авторитетом среди товарищей. Летает охотно и хорошо. Общее и политическое развитие хорошее. Достоин присвоения звания «лейтенант» во внеочередном порядке...». Такая резолюция командования была основана на том, что Николай Константинович Алтынов отличался не только хорошей летной подготовкой (в аттестации говорится, что он имеет хорошую технику пилотирования на самолете СБ и хорошо разбирается в тактических вопросах авиации, склонен к учебе по командной работе), но и развивается всесторонне: читает много военной и художественной литературы, является физкультурным организатором авиационного звена и принимал участие в организации красноармейской художественной самодеятельности.

После этого Н.К.Алтынова направляют на учебу в Военную академию командного и штурманского состава ВВС Красной Армии. В служебной характеристике говорилось:

«...Партии Ленина-Сталина и Социалистической родине предан. Военную тайну хранить умеет. Общее развитие хорошее. В общественной жизни принимает активное участие. Политически развит хорошо. Руководит политзанятиями группы младшего нач.состава срочной службы. Личная дисциплина хорошая, может служить примером для других. Энергичен, инициативен. Над собой работает. Как летчик летает хорошо днем и ночью. Свое дело любит. В воздухе выносливый. Матчасть самолета СБ знает хорошо, эксплуатирует грамотно, по его вине вынужденных посадок и поломок не было. Хорошо работает со своим экипажем. О подчиненных заботлив, но мало требователен. Строевая и стрелковая подготовка хорошая. Политически развит удовлетворительно. Имеет налет на самолете СБ 81 часов днем, ночью 15 часов. Состояние здоровья хорошее. Физически развит хорошо...».

По окончании академии в октябре 1941 года Н.К.Алтынова направляют для прохождения дальнейшей службы в распоряжение командующего ВВС Среднеазиатского военного округа.

16 января 1942 года в составе 664-го легкобомбардировочного авиационного полка он прибывает на Калининский фронт. Полк был сформирован на самолетах У-2. Принимает участие в боях, о которых упоминается в наградных документах.

28 февраля 1942 года полк был выведен в резерв фронта и впоследствии был расформирован. Старшего лейтенанта Н.К.Алтынова переводят на должность заместителя командира 361-й отдельной авиационной эскадрильи связи, которая была сформирована 2 апреля 1942 года и направлена на Волховский фронт в состав ВВС 2-й Ударной армии. В составе этой эскадрильи Н.К.Алтынов выполнял боевые вылеты на самолете У-2 по обеспечению связи подразделений, вылетал на разведку и бомбардировку противника. В сентябре 1942 года 361-я ОАЭС была расформирована и Николая Алтынова после непродолжительного обучения переводят на должность летчика в 872-й штурмовой авиационный полк, который в сентябре 1942 года прибывает на Волховский фронт.

Алтынов Н.К. (внизу крайний слева) во время учебы в Одесской ВАШ.

Алтынов Н.К.

К сожалению, боевой вылет 8 мая 1943 года для Николая Константиновича Алтынова стал последним.

Осенью 2016 года поисковиками отряда «Суворов» (г.Коломна) рядом с обломками самолета были обнаружены останки Николая Константиновича Алтынова. По решению родственников, останки погибшего летчика были торжественно захоронены 19 мая 2017 года на воинском мемориальном кладбище города Ярославля.

На сайте новостей города Коломны (kolomnaonline.ru) вышла статья о том, как были обнаружены останки летчика.

«Сегодня в Коломне, у Музея Боевой Славы состоялась торжественная церемония проводов делегации коломенских поисковиков в город Ярославль для захоронения на малой Родине останков летчика Николая Константиновича Алтынова, погибшего в годы Великой Отечественной войны. В ней приняли участие ветераны войны, поисковые отряды Коломны, представители военно-патриотического движения «Юнармия», учащиеся учебных заведений города, военнослужащие Коломенского гарнизона.

Руководитель п/о «Суворов» (г.Коломна) Ольга Стружанова передает личные вещи летчика его родным.

Церемония захоронения останков летчика. г.Ярославль, 19 мая 2017 г.

Фрагменты легендарного штурмовика Ил-2, которым управлял старший лейтенант Алтынов, были обнаружены спустя 73 года после авиакатастрофы, в сентябре 2016 года, в труднодоступных лесах Кировского района Ленинградской области. По номеру на фюзеляже удалось установить, что самолет входил в состав 872-го штурмового полка 281-й дивизии 14-й воздушной армии. Помимо старшего лейтенанта Алтынова в состав экипажа боевой машины входил младший сержант стрелок Андрей Стафеев. По архивным данным самолет не вернулся с задания 8 мая 1943 года. Его целью был железнодорожный эшелон на станции Турышкино. После того как штурмовик был подбит, стрелок по приказу выпрыгнул с парашютом, через два дня попал в плен и вернулся только в 1945 году, а пилот погиб и остался в питерских лесах.

«Алтынов фотографировал результаты штурмовки и шел завершающим, поэтому его и сбили. По всей видимости, он до последнего пытался дотянуть до своих. От места падения самолета до передовых советских позиций – всего четыре километра. Однако посадка оказалась жесткой, и пилот разбился. Мы обнаружили его останки всего в пяти метрах от самолета, – рассказала командир поискового отряда «Суворов» Ольга Викторовна Стружанова. – Удалось разыскать племянников и внука летчика, живущего в Москве, который принял решение похоронить деда на его Родине в городе Ярославле, откуда тот ушел на войну».

«Большое спасибо нашим поисковым отрядам, которые делают очень большое и нужное дело – сохраняют память о Великой Отечественной войне и восполняют пробелы в семейных летописях, – обратился к поисковикам председатель Коломенского Совета ветеранов генерал-майор авиации Иван Иванович Ивкин. Участники торжественной церемонии почтили Минутой молчания память погибшего летчика, а также всех воинов, отдавших свою жизнь за Родину в годы Великой Отечественной войны...»

Андреев Григорий Лаврентьевич
Успенский Василий Евменович
Семкин Николай Степанович

Андреев Г.Л.

Старший летчик гвардии лейтенант АНДРЕЕВ Григорий Лаврентьевич, 1919 (1917) г.р., уроженец: Украинская ССР, Николаевская область, Баштанский район, с.Ново-Павловка. Мать Андреева Екатерина Ивановна. Кадровый, в РККА с 1939 года.

Штурман экипажа гвардии младший лейтенант УСПЕНСКИЙ Василий Евменович, 1921 г.р., уроженец: Украинская ССР, Сумская область, Красный район, д.Ястребщина. Отец Успенский Евмен Прокофьевич. Кадровый, в РККА с 1940 года.

Воздушный стрелок-радист гвардии сержант СЕМКИН Николай Степанович, 1923 г.р., уроженец: РСФСР, Калининская область, Весьегонский район, Барановский с/с, д.Крешнево. Отец Семкин Степан Яковлевич. Кадровый, в РККА с 1941 года.

Экипаж самолета Пе-2 (заводской номер 11/228 с моторами М-105пф №/№ к-33-1737, к-33-1709) из состава 34-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка 276-й бомбардировочной авиационной дивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта не вернулся с боевого задания 24 января 1944 года из района города Красногвардейск (г.Гатчина) Гатчинского района Ленинградской области.

Место падения самолета Пе-2 в районе д.Парицы Гатчинского района Ленинградской области найдено в начале июня 2015 года поисковиком из отряда «Воин» (г.Санкт-Петербург) Дмитрием Гомоновым. При первом же обследовании места падения на обломке двигателя был обнаружен номер одного из моторов бомбардировщика № 33-1737. Также были обнаружены фрагментированные останки летчика, раздробленные от взрыва самолета при падении. Найдены также гильзы от крупнокалиберного авиационного пулемета БС 1941, 1942 и 1943 годов выпуска.

После обнаружения номера мотора информация была передана специалистам Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань). Проведя исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства обороны РФ, сотрудники центра установили, что данный мотор был списан 25 января 1944 года из состава 276-й БАД.

При дальнейших исследованиях в архивных документах дивизии нашли приказ командира 276-й БАД о включении самолета Пе-2 № 11/228 с моторами М-105пф

Поисковые работы на месте падения.

АКТ

расследования причин летных боевых потерь в частях ВВС КА

Акт расследования боевой потери.

№/№ к-33-1737, к-33-1709 в сентябре 1943 года в состав 34-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка.

Специалист по архивной работе, историк военной авиации Борис Давыдов подтвердил информацию о выпуске данного самолета с данными моторами на заводе № 22 в Казани и об отправке его в августе 1943 года в действующую армию.

После этого в архивах удалось найти Акт расследования причин летных боевых потерь в частях ВВС КА на самолет Пе-2 № 11/228 года, который значился не вернувшимся с боевого задания 24 января 1944 года при нанесении бомбоштурмового удара по станции Гатчина-Товарная. Но в акте не были указаны номера моторов.

Зная, что с документами 276-й БАД в архиве в предыдущие годы работали поисковики из Псковской области Константин Буевич и Михаил Романов, мы обратились к ним за помощью. Ответ полностью подтвердил наши выводы.

«ЦАМО: фонд 276 БАД, оп.2, д.10:

...самолет Пе-2 № 11/228 с моторами М-105пф №/№ к-33-1737, к-33-1709 не вернулся с боевого задания 24 января 1944 года из состава 34-го гв.БАП...»

Тем самым, благодаря исследовательской работе многочисленного коллектива специалистов истории советской авиации, стал известен экипаж самолета:

– Андреев Григорий Лаврентьевич, гвардии лейтенант, летчик старший. Родился в 1917 году в селе Ново-Павловка Баштанского района Николаевской области Украинской ССР. Кадровый военный, в РККА с 1939 года. В 1942 году окончил Чкаловскую ВАШП. В полку с мая 1942 года, совершил 24 боевых вылетов. В августе 1943 года награжден орденом Красной Звезды и медалью «За оборону Ленинграда»;

– Успенский Василий Евменович, гвардии младший лейтенант, штурман. Родился 13 декабря 1921 года в селе Ястребщина Красного района Сумской области Украинской ССР. В 1939 году закончил обучение на рабфаке. Призван в Красную Армию в 1940 году. 20 сентября 1941 года с присвоением воинского звания сержант выпущен стрелком-бомбардиром из Мелитопольской военной авиашколы стрелков-бомбардиров. В 34-м гв.БАП с июля 1943 года совершил 13 боевых вылетов. В июле 1943 года награжден медалью «За оборону Ленинграда»;

– Семкин Николай Степанович, гвардии сержант, воздушный стрелок-радист. Родился в 1923 году в деревне Крешнево Барановского сельского совета Весьегонского района Калининской (в настоящее время – Тверской) области. В 1941 году окончил Ленинградское военное авиационно-техническое училище, в 1943 году – курсы стрелков-радистов. В полку с декабря 1942 года, совершил 23 боевых вылета. В июле 1943 года награжден медалью «За оборону Ленинграда», а в августе – медалью «За отвагу».

Кроме того, в акте расследования были указаны подробности боевого вылета 24 января 1944 года.

«Боевую задачу ставил командир полка: старшему лейтенанту Глинскому звеном, в составе ведомых: младшего лейтенанта Мукасеева и лейтенанта Андреева бомбардировать железнодорожные эшелоны на станции Гатчина-Товарная.

– при встрече с истребителями противника, держать плотный строй и иметь огневое взаимодействие в группе;

– при попадании в сильный зенитный огонь применять противозенитный маневр;

– при встрече снегопада или тумана, задание не выполнять, возвращаться на свой аэродром;

– на случай вынужденной посадки, были

даны запасные аэродромы: Янино, Павлово, Сосновка, Левашово, Плеханово;

– на случай потери ориентировки, восстанавливать выходом на р. Нева. В полете использовать РПК-10.

24 января 1944 года в 15.36 с высоты 250 метров звено произвело бомбометание железнодорожных эшелонов на станции Гатчина-Товарная, после чего экипажи Глинского и Андреева вошли в облачность, которые на свой аэродром не вернулись. Звено до цели шло в строю – клин.

Причины потери экипажа и самолета не установлены...»

В журнале боевых действий 276-й БАД за 24 января 1944 года записано:

«Задачи: Бомбардировать отходящие и подходящие оперативные резервы противника, колонны транспорта на дорогах в движении и в пунктах: южная окраина Красногвардейск, Малые и Большие Колпаны – Вырица.

В течение дня произведено 27 боевых вылетов.

Противодействие ИА противника в районе Красногвардейск. Экипаж капитана Лиденева атакован 2 ФВ-190, в результате самолет подбит, экипаж с боевого задания не вернулся.

Противодействие МЗА и ЗП противника оказано из района Красногвардейск, Бол. Колпаны, в результате сбиты 2 Пе-2, экипаж гвардии старшего лейтенанта Глинского, гвардии лейтенанта Андреева и 3 Пе-2 произвели вынужденные посадки Горская, Янино».

В течение лета и осени 2015 года Дмитрий Гомонов с товарищами из поискового отряда «Воин» работали в выходные дни на месте падения, собирая по крупицам останки экипажа самолета. В один из дней июня 2015 года ребята нашли номер и второго мотора – к-33-1709.

В декабре 2018 года на месте падения самолета Гатчинским центром «Патриот» при содействии администрации МО «Гатчинский муниципальный район» была организована сводная экспедиция. В работах приняли участие отряды «Искра» (руководитель – Андрей Клементьев) и «Озерный» (руководитель – Сергей Загацкий), также были привлечены военнослужащие воинской части 28677 (подразделение связи спецназа ФСО РФ). Вот как эти работы были описаны на сайте города Гатчины (gatchina-news.ru):

«...Земляные работы проводились на опушке леса между Парицами и Корпиково. С 8 до 16 часов работали экскаватор, который в результате выкопал яму глубиной не менее 5 метров, и поисковики, которые металлоискателями уточняли место для продолжения раскопок, а лопатами и руками разбивали комья вынесенной на поверхность земли с целью обнаружения останков летчиков и частей самолета. В результате находками поисковиков стали часть шасси самолета и некоторые детали остова самолета. Двигатель «пешки», ради которого были затеяны работы сейчас, в декабре, обнаружен не был, хотя предполагалось, что именно в этом месте он ушел в землю. Что касается останков, то их пока было найдено немного, такова трагическая судьба всех летчиков, которые погибают из-за взрыва самолета при падении на землю. Найденные останки бережно собраны поисковиками, летом отряд вернется на место раскопок и еще раз так же бережно переберет вывернутую из глубин землю, чтобы убедится, что все останки обнаружены. Затем по традиции они будут торжественно захоронены на одном из воинских мемориалов.

Место падения Пе-2 с высоты птичьего полета.

Все послевоенные годы остов самолета лежал на земле. Старожилы помнят, что в 80-е годы он точно еще был. Потом все, что было на поверхности и что можно было унести, сдали на металл те, кто не гнушается таким видом заработка. Поисковая операция имеет другие цели: прежде всего – закончить войну. А она, вспоминая слова Суворова, не завершена, пока не похоронен ее последний солдат...».

Останки погибших в скором времени обретут свой покой на одном из мемориалов Гатчинского района Ленинградской области.

Анненков Александр Васильевич

Заместитель командира АЭ 159-го истребительного авиационного полка 39-й истребительной авиационной дивизии ВВС Ленинградского фронта капитан АННЕНКОВ Александр Васильевич, 1906 г.р., уроженец: РСФСР, город Орел. Жена Жабровец Варвара Кондратьевна, проживала: Татарская АССР, город Казань, ул.Баумана, д.4, кв.4. Кадровый, в РККА с февраля 1926 года.

26 августа 1941 года на самолете МиГ-3 (заводской номер 2977 с мотором АМ-35а № 03556) не вернулся с боевого задания из района п. Любань Тосненского района Ленинградской области. Был сбит в воздушном бою, выпрыгнул с парашютом. Был доставлен в госпиталь.

Анненков А.В.

Место падения самолета МиГ-3 в районе д.Трубников Бор Тосненского района Ленинградской области в 2008 году было обнаружено местными жителями, но об этой находке они рассказали только в 2013 году представителю поискового отряда «Авангард» Михаилу Соловьеву (д.Большой Сабск Волосовского района Ленинградской области). Рядом с воронкой на болоте они нашли технический лючок от самолета, на котором был выбит номер – 2977.

Так как место находки находилось на значительном расстоянии от места базирования отряда Михаила, сообщение о находке самолета он переправил поисковикам, которые ежегодно работают в этом районе – участникам Межрегиональной поисковой экспедиции «Любань». Поисковики включили в план проведения экспедиции на 2014 год работы на месте падения самолета и попросили Михаила связаться с теми, кто нашел самолет, чтобы уточнить место нахождения обломков (ведь с момента находки в 2008 году прошло уже несколько лет) и организовать рекогносцировочный выезд.

В декабре 2013 года Михаилу Соловьеву удалось с друзьями съездить в этот район и побывать на месте падения самолета. Болото, на котором находились обломки самолета, еще не замерзло, и ребятам удалось из-под снега и мха извлечь несколько небольших фрагментов, которые характерно определяли тип самолета – МиГ-3.

Номер самолета.

В это же время специалисты Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань) проводили исследовательские работы с документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации. Удалось установить, что на самолете МиГ-3 с номером 2977 не вернулся с боевого задания 26 августа 1941 года заместитель командира АЭ 159-го истребительного авиаполка капитан Александр Васильевич Анненков. Причем в разных документах его фамилия была указана с различными изменениями: Аненков, Аненников, Аненко.

С 23 по 30 апреля 2014 года силами поисковых отрядов «Разведка» (г.Казань, руководитель – А.Ю.Коноплев), «Вологодский поисковый отряд» (г.Вологда, руководитель – И.А.Дьяков) и «Высота» (г.Санкт-Петербург, руководитель – В.Н.Дудин) проводились работы по подъему обломков самолета из болота.

В первый день экспедиции обследовали с помощью металлоискателей территорию по всему периметру воронки. Находили разбросанные от взрыва при падении самолета разлетевшиеся фрагменты крыльев. Сама воронка плотно заросла мхом и болотной

травой – с первого взгляда и не скажешь, что именно здесь упал самолет. Кроме того, лет 20 назад в этих местах проводилась вырубка хвойных пород деревьев и вся территория рядом с воронкой была искромсана глубокими колеями от тяжелой лесовозной техники. С помощью щупов поисковики определили на глубине более двух метров нахождение больших фрагментов металла – обломков самолета. Пока одни устанавливали опалубку и треногу, другие очищали поверхность воронки от мха и травы с помощью грабель и вил. Когда основная часть моховой подушки была снята, и появились вода и болотная жижа, в ход пошла мотопомпа, привезенная вологжанами.

В течение недели поисковики извлекали из воронки обломки самолета. Работа была очень тяжелая, так как приток воды в заболоченном лесу был постоянным. На это влияло еще и то, что в некоторых местах на болоте лежал снег. В результате проведенной экспедиции из воронки (с глубины более 5 метров) поисковики извлекли на поверхность почти все фрагменты самолета: стойки шасси, части мотора, разбитый центроплан самолета. Останков летчика обнаружено не было. Не нашли и признаков того, что на самолете погиб пилот.

Вернувшись из экспедиции, поисковики опять приступили к изучению архивных документов и выяснили, что в этом бою летчик самолета Александр Анненков остался жив.

Среди архивных документов удалось найти интересное свидетельство, где Александр Васильевич Анненков собственноручно описывал воздушный бой, в результате которого был сбит его самолет и последующие за ним дни:

«Объяснительный лист. Начальника учебного отдела 33-го авиационного полка майора Анненкова Александра Васильевича.

В Красной Армии с 1926 года. На командной должности с 1931 года. Участвовал в войне с белофиннами в должности командира звена 44-го истребительного авиационного полка. Имел 64 боевых вылетов.

В 1941 году с 22 июня по 26 августа участвовал в войне с немецко-фашистскими захватчиками, в должности заместителя командира эскадрильи 159-го истребительного авиационного полка ЛВО. Имел 111 боевых вылетов на самолете МиГ-3.

26 августа 1941 года во время выполнения боевого задания в воздушном бою был подбит (загорелся самолет) и выбросился с парашютом на своей территории. Был доставлен в эвакогоспиталь на станцию Мга. После был эвакуирован на самолете в город Тихвин. По пути был сбит вторично на санитарном самолете.

После был доставлен в эвакогоспиталь города Волховстрой.

В дальнейшем находился на излечении в госпиталях и в последнее время находился в эвакогоспитале города Бийска.

Медкомиссиями признан ограничено годен 2 степени.

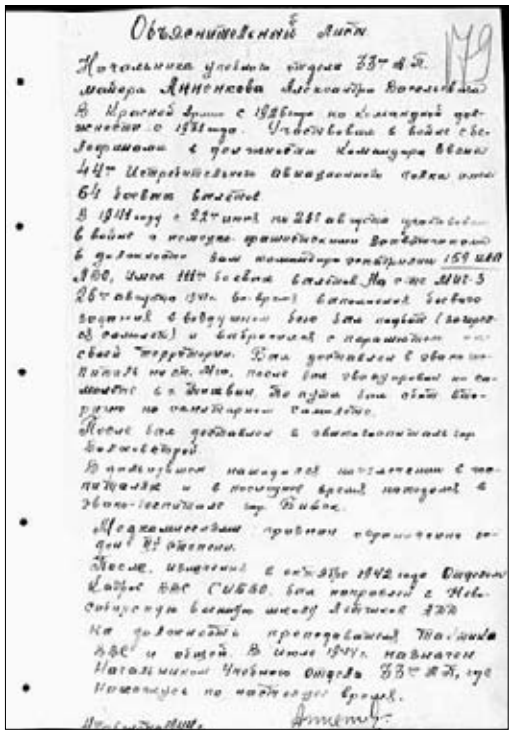
После излечения в октябре 1942 года отделом кадров ВВС Сибирского военного округа направлен в Новосибирскую военную школу летчиков АДД на должность преподавателя тактики ВВС и общей. В июле 1944 года назначен начальником учебного отдела 33-го авиационного полка, где нахожусь по настоящее время.

4 августа 1944 года. Анненков».

То есть стало ясно: сбитый в воздушном бою капитан Анненков спасся, выпрыгнув с парашютом из горящего самолета. Кроме того, из записи в наградном листе (в августе 1944 года) стало известно, что в этом воздушном бою, перед тем как сбили его, он смог сбить немецкий самолет Ме-110.

Благодаря изучению документов, хранящихся в Центральном архиве Министерства обороны, удалось полностью проследить весь жизненный путь А.В.Анненкова.

Работы на месте падения МиГ-3.



Объяснительный лист

Начальника учебной части 33-й А.Э.
майора Анненкова Александра Васильевича
В Красной Армии с 1926 года по командной должности с 1931 года. Участвовал в боях с белофиннами в должности Командира звена 44-го Истребительного авиационного полка с 6/I боевых вылетов
В 1941 году с 22/VI по 26/VIII участвовал в боях в должности Командира звена 159 ИАП ЗФО. Имел 111 боевых вылетов. На счету лично 3 и в составе группы 6 самолетов. Был сбит 26/VIII 1941 г. Выбросился с парашютом над своей территорией. Был доставлен в госпиталь, где пролежал до 20/XII. После был откомандирован в Москву в распоряжение Управления кадров ВВС. До сего времени нахожусь в распоряжении Управления кадров.
Имею два ордена Красного Знамени и медаль "За боевые заслуги".
В настоящее время нахожусь в госпитале и в ближайшее время выезжаю в Ивано-Вознесенск тов. Фрунзе.
Подлинный приказ о присвоении звания майора имеется.
После, лишения с 26/VIII 1942 года Ворошиловградской ВАЭ СибВО, был направлен в Новосибирскую военную школу летчиков ГВФ на должность преподавателя тактики ВВС и общей. В июне 1944 г. назначен Начальником Учебной части 33-й А.Э., где нахожусь по настоящее время.
Анненков

Объяснительный лист Анненкова А.В. 1944 г.

Родился Александр Васильевич 24 августа 1906 года в городе Орле. В 1921 году окончил семь классов средней школы. До призыва в армию работал каменщиком.

26 февраля 1926 года мобилизован Георгиевским РВК Ставропольского края и был зачислен красноармейцем в состав 11-го конного артиллерийского дивизиона Северо-Кавказского военного округа. В ноябре 1926 года Анненков становится курсантом полковой школы, учебу в которой заканчивает в октябре 1927 года и назначается на должность помощника командира взвода. С 19 сентября 1928 года он курсант Киевской артиллерийской школы. По окончанию учебы (сентябрь 1931 года) назначен на должность командира взвода 19-го артиллерийского полка 19-й стрелковой дивизии Московского военного округа.

Все это время А.В.Анненков характеризуется как волевой командир, постоянно занимающийся повышением своего образования. В мае 1932 года его направляют слушателем в Школу имени ВЦИК (г.Москва) – прославленное военно-учебное заведение Красной Армии 1-я Советская объединенная военная школа РККА им. ВЦИК, которая в то время дислоцировалась в Кремле. Курсантов и слушателей этой школы с тех пор продолжают называть «Кремлевскими курсантами».

После окончания обучения (сентябрь 1932 года) Александр Васильевич возвращается на старое место службы, но в марте 1933 года подает заявление и зачисляется слушателем 2-й военной школы летчиков им. Осоавиахима (знаменитое Борисоглебское авиационное училище). Окончив школу, 17 декабря 1934 года А.В.Анненков направляется для прохождения дальнейшей службы на должность командира звена в состав 5-й истребительной авиационной эскадрильи Киевского особого военного округа. В марте 1936 года приказом Народного Комиссара обороны СССР ему присвоено очередное воинское звание старший лейтенант.

За время военной карьеры вышестоящее командование не раз замечало, что у Александра Анненкова есть хорошие навыки и склонность к преподавательской работе. Поэтому в марте 1937 года его направляют на должность командира звена 2-й военной школы летчиков истребителей (г.Борисоглебск, МВО). 17 февраля 1939 года присвоено воинское звание капитан. 23 июня 1939 года назначается на должность командира звена 44-го истребительного авиационного полка Ленинградского военного округа, в составе которого в период с 30 ноября 1939 по 13 марта 1940 года принимает участие в боях разгоревшегося советско-финляндского конфликта. С октября 1940 года на должности помощника командира АЭ 159-го истребительного авиационного полка ЛВО. В мае 1941 года становится заместителем командира авиационной эскадрильи.

Участие в боях А.В.Анненкова в начальный период Великой Отечественной войны мы уже отметили выше, напомним, что за два первых месяца войны он совершил 111 боевых вылетов. 26 августа 1941 года был последний боевой вылет летчика на фронте. После этого А.В.Анненков до марта 1942 года находился в разных госпиталях, так как получил одно тяжелое и одно легкое ранение головы и ожог 2-й степени.

Согласно архивным документам, в 1941 году семья А.В.Анненкова – жена Варвара Кондратьевна и двое дочерей Лариса (1937 г.р.) и Эмма (1941 г.р.) – проживала в городе Казани по адресу: улица Баумана, дом 4, квартира 4.

С 28 марта 1942 года он преподаватель авиации в Барнаульском пехотном учили-

ще Сибирского военного округа. С сентября 1942 года старший адъютант батальона в Новосибирской военной авиационной школе пилотов. 22 декабря 1942 года награжден медалью «За оборону Ленинграда». В марте 1943 года – преподаватель тактики ВВС и общей там же в Новосибирске. В апреле 1943 года направлен на курсы усовершенствования преподавателей тактики ВВС и общей при Военно-воздушной академии командного и штурманского состава.

24 августа 1943 года приказом командующего АДД присвоено воинское звание майор.

В ноябре 1943 года возвращается в Новосибирск на прежнюю должность. В сентябре 1944 года при реорганизации школы в систему АДД становится начальником отдела учебы летной подготовки 33-го авиационного полка.

В декабре 1944 года начальник учебного отдела 33-го авиационного полка Новосибирской военной школы летчиков АДД майор А.В.Анненков был награжден орденами Красной Звезды (от 03.11.1944 г.) и Красного Знамени (от 05.11.1944 г.).

В феврале 1945 года А.В.Анненков вернулся на должность преподавателя тактики ВВС, но в сентябре 1945 года вновь назначен начальником учебного отдела летной подготовки в состав 33-го учебного авиационного полка. В это время награжден медалью «За Победу над Германией».

В июне 1946 года переведен на должность начальника штаба батальона курсантов в Омское военное авиационное училище летчиков. Награжден вторым орденом Красного Знамени (от 05.11.1946 г.).

В 1948 году в семье Александра Васильевича и Варвары Кондратьевны появляется на свет третья дочь – Ольга.

В апреле 1949 года присвоено очередное воинское звание подполковник. В октябре А.В.Анненков становится заместителем начальника штаба полка Омского авиаучилища.

В октябре 1950 года назначен на должность начальника отделения подготовки военнослужащих иностранных армий Омского военного авиационного училища летчиков. А в январе 1952 года назначен на должность заместителя начальника штаба 717-го учебного авиационного полка Омского ВАУЛ.

11 июня 1954 года А.В.Анненков уволен в запас с правом ношения военной формы.

Приказ об отмене приказа ГУК от 4.01.1942г. об исключении из списков Красной Армии на капитана Анненкова Александра Васильевича был подписан только в 1955 году по ходатайству Кисловодского ГВК, где в то время А.В.Анненков стоял на учете после демобилизации из армии.

В 1985 году, в год 40-летия Победы Советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов, А.В.Анненков награжден орденом Отечественной войны I степени.

Работа на месте падения.

Антипов Василий Васильевич
Сурков Дмитрий Иванович

Антипов В.В.

Сурков Д.И.

Инспектор по технике пилотирования Управления ВВС КБФ капитан АНТИПОВ Василий Васильевич, 1907 г.р., уроженец: РСФСР, Ивановская (в настоящее время – Владимирская) область, Вязниковский район, п.Петрино, Фабричный поселок. Кадровый, в РККА с 1929 года.

Начальник штаба Управления ВВС КБФ полковник СУРКОВ Дмитрий Иванович, 1903 г.р., уроженец: Азербайджанская ССР, город Баку. Жена Шульгина Мария Александровна (в другом документе: Суркова Мария Михайловна, инвалид 2-й группы), проживала: Украинская ССР, город Киев, район Сталинка (в настоящее время – Голосеевский район), 2-й Безымянный пер., д.14, кв.1. Кадровый, в РККА с ноября 1919 года.

Экипаж самолета Ути-4 (заводской номер 1521344 с мотором М-25в № 1914413) Управления ВВС КБФ 1 января 1942 года сбит истребителями противника при перелете Ладожского озера в районе Кобона. Похоронен в могиле на кладбище Александро-Невской лавры в городе Ленинграде (в настоящее время – г.Санкт-Петербург).

Место падения самолета Ути-4 на дне Ладожского озера в районе Кобоны Кировского района Ленинградской области было обнаружено в августе 2015 года сотрудниками фирмы ООО «Альбатрос-Нева» (руководитель – Склянин Сергей Игоревич). Здесь нужно сделать отступление и рассказать об этой организации. Это коммерческая структура. Занимается развитием активного отдыха и туризма. Их база находится на берегу Ладожского озера, рядом с Кобоной. В 2013 году сотрудники компании и их друзья-дайверы (руководитель дайвинг-клуба и дайв-станции «Нево» Сергей Кистенёв) провели ряд подводно-археологических экспедиций на Ладоге, которые завершились поднятием со дна различных образцов военной техники. После этого у ребят и появилось желание организовать небольшой музей.

Вот как об этом говорил Сергей Склянин в интервью журналисту «Российской газеты» в июне 2014 года: *«...В планах у нас продолжение подводных поисковых работ, нужно еще какое-то время на изучение архивов. Вообще, мы хотим создать полноценную военную экспозицию под открытым небом, где будут представлены все виды подразделений...».*

Сама музейная экспозиция уже начинает сформировываться, расположена она рядом с базой отдыха «Веселый Роджер».

Итак, в августе 2015 года в ходе подводной разведки на дне Ладоги были обнаружены фрагменты самолета. В основном сохранился двигатель и некоторые части из алюминия. Аквалангистами были проведены подводные работы по подъему обломков на поверхность и отбуксировке их в Кобону. В работе данной экспедиции принимал участие директор журнала «Военная Археология» Антон Игоревич Торгашев, который после обнаружения участниками экспедиции номера мотора – 1914413 – сразу же связался со специалистами Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань).

Проведя исследовательскую работу с документами Центрального военно-морского архива, специалисты центра установили, что данный мотор стоял на самолете Ути-4 (заводской номер 1521344), который находился в распоряжении Управления штаба ВВС КБФ. Изучив документы штаба, удалось найти сведения, что 1 января 1942 года при перелете через Ладожское озеро был сбит истребителями противника самолет Ути-4, летчиком которого был инспектор по технике пилотирования Управления ВВС КБФ капитан В.В.Антипов, пассажиром самолета был начальник штаба ВВС КБФ полковник Д.И.Сурков. Самолет врезался в лед Ладожского озера и сгорел, экипаж погиб.

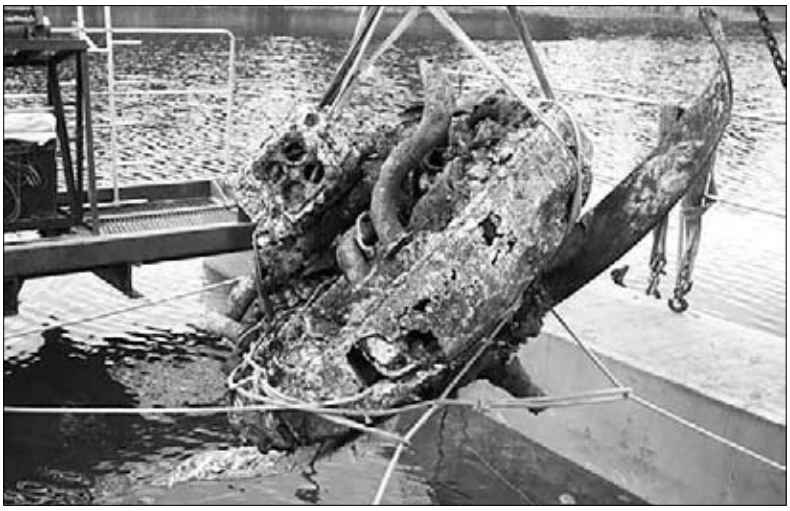
Так как самолет упал недалеко от располагавшихся на льду озера наших зенитных батарей, останки летчиков были вывезены на берег. Обломки сгоревшего самолета остались на льду озера и весной утонули. Тела погибших были доставлены в Ленинград и торжественно захоронены на кладбище Александро-Невской Лавры.

О том, что этот день, 1 января 1942 года, был «жарким» для летчиков, прикрывавших ледовую «Дорогу жизни», говорят архивные документы ВВС КБФ, опубликованные в книге «Герои Балтики крылатой»:

«01.01.1942 г. три ЛаГГ-3 и один Як-1 (вед. П.П.Мунин) из 5 иап (61 иабр, КБФ) на высоте 2000 м несли охрану перевалочных пунктов. Ведущий решил, чтобы надежнее обеспечить охрану и взаимный просмотр, разойтись парами на одной высоте и в пределах видимости. Одна пара находилась над Кобоной, вторая – разворачивалась над островом Зеленец. Таким образом, пара от пары находилась в девяти-десяти километрах друг от друга. При развороте Мунина и его ведомого П.А.Чепелкина над островом Зеленец в 12:20 неожиданно появившийся одиночный Bf-109 с превышением пошел в атаку на ведущего. Вторая пара (ведущий И.А.Каберов), заметив эту атаку, попыталась отрезать противника, но из-за большой дистанции между парами самолетов поддержки оказать не могла. Чепелкин сделал левый отворот со скольжением. Мунин, заметив атаку, также отвернул влево, но при отвороте сорвался в штопор. Противник, убедившись в безуспешности атаки, горкой вправо пытался занять позицию для повторной атаки. В 12:30 Чепелкин резким доворотом вправо занял выгодную позицию и в момент потери скорости с дистанции 150 м одной длинной очередью сбил самолет противника.

Пять И-16 из 13 иап вылетели на прикрытие трассы. С.Н.Дмитриевский, Е.И.Дмитриев и Д.А.Кириллов пошли в район Кобона – Лавриково, а П.Я.Шишацкий и А.В.Байдраков находились над западным участком. Дмитриевский повел пятерку навстречу появившимся «юнкерсам», которых сопровождали шесть Bf-109. Дмитриевский с ходу ворвался в группу Bf-109, отогнал их и пошел вдогон группе «юнкерсов». В погоне за противником летчик не заметил, как другие Bf-109 зашли ему сзади. Дмитриев и Кириллов отразили четыре атаки на своего ведущего. В 11:35 после первой атаки на высоте 1000 м загорелся самолет Дмитриева. Летчик выбросился на парашюте и под прикрытием Шишацкого приземлился на лед. Кириллов был скован боем с двумя Bf-109. В это время

База поисковиков в Кобоне.

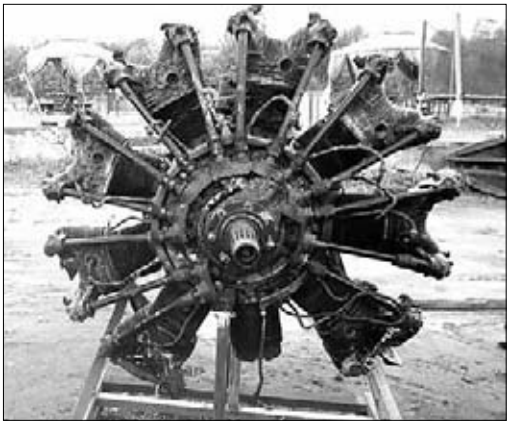


Подъем со дна Ладоги мотора самолета Ути-4.

Номер мотора.

два Bf-109 атаковали Дмитриевского сзади. И-16 вошел в штопор и врезался в лед. Летчик погиб. Самолет Байдракова получил повреждения и вышел из боя.

На помощь Шишацкому и Кириллову взлетели четыре И-16 (Г.Д.Цоколаев – В.Ф.Бакиров, А.И.Агуреев – Куликов). В 11:32 на высоте 2000 м они сверху сзади были атакованы самолетами противника. Агуреев, помогая отбиться Бакирову, попал под прицельную очередь. Истребитель стал почти неуправляем и тут вновь был



Мотор самолета Ути-4 на площадке музея в Кобоне.

атакован. От хвостового оперения остались лишь куски перкаля, были перебиты тросы управления и бензобак. Куликов прикрывал Агуреева, уходившего со снижением в сторону аэродрома. На почти неуправляемом самолете летчик дотянул до аэродрома, но развернуться на посадку не смог. Зацепив за макушки деревьев, И-16 упал в густой ельник и загорелся. Агуреев с разбитым лицом успел выбраться из самолета, прежде чем И-16 взорвался. Летчик ранен. На самолете Бакирова пробит руль поворота и стабилизатор.

За день боев в 13-м иап, кроме погибшего Дмитриевского, пять летчиков получили ранения. Три И-16 сгорели и семь сильно повреждены.

Шесть И-153 из 71 иап вступили в бой с 12 самолетами противника. Атаками сверху, используя элемент внезапности, летчикам удалось расстроить боевой порядок бомбардировщиков и заставить их бесприцельно сбросить бомбы. Два бомбардировщика были сбиты. В составе звена летчик И.И.Цапов сбил Bf-109...».

Капитан Василий Васильевич Антипов был кадровым военным. Службу в армии начал в 1929 году. В 1940 году политотделом 61-й авиационной бригады ВВС КБФ был принят в члены ВКП(б). За участие в советско-финской кампании был награжден орденом Красного Знамени.

Полковник Дмитрий Иванович Сурков, в Красной Армии с 1919 года. Участник Гражданской войны. В начале Великой Отечественной войны уже занимал должность начальника штаба ВВС КБФ.

Вот как о нем отзывался командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В.Ф.Трибуц:

«...Опытный штабист, он прекрасно сочетал в себе хорошее знание штабной службы и организаторские способности. Этот замечательный командир погиб в начале 1942 года в Новой Ладоге при выполнении боевого задания...».

Также качества Д.И.Суркова высоко ценил и командующий ВВС КБФ М.И.Самохин:

«...Непрерывное участие авиации Балтики в боях на дальних и ближних подступах к героическому Ленинграду привело к большому снижению ее общей численности. Однако, несмотря на значительные потери, трудности с базированием,

тыловым и авиационно-техническим обеспечением в блокированном районе, командование авиации флота, командиры бригад и авиаполков, штабы и политорганы всех степеней под руководством начальника штаба ВВС флота полковника Д.И.Суркова и опытного политработника бригадного комиссара Л.Н.Пурника сумели обеспечить использование поредевших сил с наивысшим напряжением...».

Кроме того, упоминания о гибели экипажа самолета, на котором вылетел Д.И.Сурков, встречается в воспоминаниях Героя Советского Союза, морского летчика В.Ф.Голубева, когда он описывает свое возвращение из командировки:

«...Морозным утром в конце декабря я вылетел на обкатку нового мотора М-62, поставленного на мой самолет, и одновременно для того, чтобы опробовать приемник и передатчик бортовой радиостанции РСИУ-3. Ее работа меня обрадовала. Не зря я почти неделю вместе с механиком изучал премудрости радиодела. И вот через полтора часа уже был готов к перелету на аэродром Новая Ладога, где базировалась наша 13-я отдельная эскадрилья. Кончилась моя командировка в 13-м полку, когда-то названная спецзаданием.

Оставалось заполучить в авиабригаде разрешение на перелет, и я пошел! Мне не повезло. В районе ледовой трассы потерялся начальник штаба авиации флота – полковник Д.И.Сурков. Не было печали! Перелетал один из Ленинграда в Новую Ладогу и... И из-за этой потери – обычная перестраховка: запретили дневные одиночные полеты через Ладожское озеро.

По каналам оперативной службы пришло приказание: ждать, когда полетят с прикрытием транспортные самолеты или истребители других частей, и лететь с ними.

А сколько ждать? Никто не знал. Кое-как я дозвонился до знакомого дежурного по авиабригаде Николая Щетинкина, находящегося на правобережном аэродроме Новая Ладога. Бывший летчик-истребитель, он получил в сентябрьских боях тяжелое осколочное ранение в левый глаз, но сумел привести самолет на аэродром и благополучно посадил. Его после лечения отстранили от летной работы и он стал оперативным дежурным КП 61-й авиабригады.

– Коля, – сказал я ему, – ведь сейчас каждый самолет на вес золота, а я загораю здесь, в мастерских, почти две недели...

– Не могу выпустить тебя, Вася, сейчас одному лететь опасно, перехватят «мессеры»...

– Коля, да пойми же ты, одному легче драться с «охотниками», чем в группе с неизвестными попутчиками. У меня новый мотор, а главное – хорошая рация, буду с тобой держать связь. Давай, друг, добейся разрешения! уговаривал я дежурного, и не зря. Николай доложил комбригу Романенко и разрешение на перелет было дано.

Хорошо зная, где проходит линия боевого соприкосновения войск, я полетел не по Дороге жизни, как называли теперь ледовую трассу ленинградцы, не там, где проходила воздушная трасса транспортников, а южнее острова Зеленец, по насыщенной нашими зенитными средствами полосе...».

В настоящее время обломки самолета и мотор выставлены в экспозиции музея Кобона «Дорога жизни», филиала Военно-исторического центра СЗФО Музей «Битвы за Ленинград». Рядом с ними находится стенд, рассказывающий о членах экипажа самолета.

Могила летчиков на кладбище Александро-Невской лавры. г.Санкт-Петербург.

Командующий КБФ вице-адмирал Трибуц В.Ф.

Командующий ВВС КБФ Самохин М.И.

Бабаев Александр Иванович

Командир АЭ 196-го истребительного авиационного полка 275-й истребительной авиационной дивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта лейтенант БАБАЕВ Александр Иванович, 1923 г.р., уроженец города Калуга. Кадровый, в РККА с декабря 1940 года.

19 июня 1944 года на самолете Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 42-18631 с мотором Аллисон № 42-96556) не вернулся с боевого задания. Был сбит в воздушном бою в районе города Выборг Ленинградской области. Выпрыгнул с парашютом. Вернулся в часть.

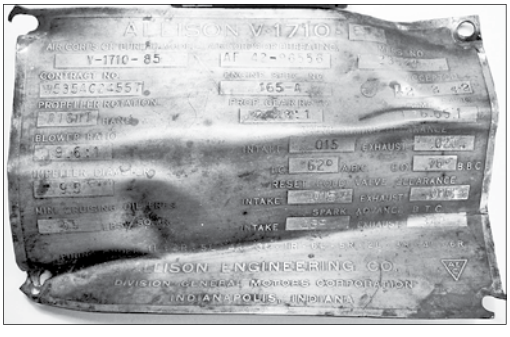
Александр Бабаев прошел всю войну. Указом Президиума Верхового Совета СССР от 21 февраля 1978 года командующему 16-й воздушной армией (Группа советских войск в Германии) генерал-полковнику авиации А.И.Бабаеву присвоено звание Герой Советского Союза. Умер 22 мая 1985 года. Похоронен на Богословском кладбище города Санкт-Петербург.

Бабаев А.И.

Место падения самолета Р-39 «Аэрокобра» в ноябре 2010 года в районе Черкасово Выборгского района Ленинградской области нашли местные жители. Обломки самолета находились почти на поверхности земли и любителям военной истории не составило труда среди обломков найти заводскую бирку мотора Аллисон V-1710–85 с его заводским номером AF 42–96556.

Вернувшись из леса, молодые люди связались со мной по электронной почте с просьбой установить личность и судьбу летчика, который управлял этим самолетом.

Сразу же стало понятно, что это потеря либо 275-й истребительной авиационной дивизии, либо одного из полков 2-го гвардейского истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда, так как именно в этих воинских авиационных формированиях находились на вооружении самолеты данного типа.



Бирка с мотора Аллисон.

Изучая документы 275-й ИАД и 13-й ВА, копии которых имелись у меня на руках, и работая в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации, я одновременно отправил электронное письмо в город Киев с просьбой посмотреть этот номер по своим документам другу Валерию Романенко, известному историку авиации ленд-лиза, автору многочисленных публикаций и книг по использованию импортной авиационной техники в советских ВВС.

Ответ от Валерия Дмитриевича пришел очень скоро. В письме он сообщил, что первым же номером, который он нашел в своих записях, оказался искомый – самолет «Аэрокобра» P-39N-5 № 42-18631 с мотором № 42-96556. Этот самолет был поставлен в СССР по поставкам ленд-лиза по трассе АЛСИБа. В 45-й запасной авиационный полк в г.Красноярск, который первый на территории СССР принимал поступающие самолеты, этот самолет прибыл 9 июня 1943 года.

Тут же я нашел нужную информацию и в своих записях. В документах 275-й истребительной авиадивизии говорилось, что

данный самолет был в составе 196-го истребительного авиаполка и не вернулся с боевого задания 19 июня 1944 года. Пилотировал самолет летчик лейтенант Бабаев.

В журнале боевых действий 275-й истребительной авиадивизии было записано:

«В результате воздушного боя гвардии майор Чирков и лейтенант Бабаев сбили по 1 самолету Ме-109 и сами были сбиты, оба выбросились с парашютами, приземлились на территории противника, прошли линию фронта и возвратились в свою часть, при этом гвардии майор Чирков, поймал одного «языка» – финна и привел его на свою территорию.

Части дивизии в течение дня обеспечивали прикрытие с воздуха наземных войск перед фронтом на стыке 21-й и 23-й армий по взятию города Выборга. Обеспечивали боевые действия бомбардировщиков и штурмовиков, действовавшие в районе Выборг по ж/д эшелонам на станциях и по шоссейным дорогам, по отступающему противнику...».

Вот как этот день был описан в моей книге об участии советской авиации в Выборгской наступательной операции в 1944 году. Выдержку из нее приведу ниже, исключив описание боев других подразделений 13-й ВА, а остановив лишь описание боевых действий летчиков 196-го ИАП. Замечу, что данное описание подтверждается архивными документами:

«В течение всего дня вели воздушные бои летчики 196-го истребительного авиаполка 275-й истребительной дивизии.

Первая схватка произошла в период с 13.32 до 14.35 в районе Сяйние (в настоящее время Верхне-Черкасово, окраина города Выборга). В этом бою были сбиты два наших пилота. На самолете Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 18968) был сбит командир полка Герой Советского Союза майор Андрей Васильевич Чирков. Перед этим Чирков успел сбить два самолета противника: один Ме-109 и один ФВ-190. Другие летчики видели, что майор Чирков выбросился с парашютом над территорией противника. За ним группа истребителей потеряла самолет Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 18631), который пилотировал командир эскадрильи лейтенант Александр Иванович Бабаев (будущий Герой Советского Союза), он тоже выбросился с парашютом, покинув подбитую машину. Личный состав полка

Сержантом начал Александр Бабаев воевать за Ленинград. Одно время был ведомым майора Чиркова. Уроки эти не прошли даром. Прикрывая наземные войска, сопровождая штурмовиков и бомбардировщиков, Александр Бабаев действовал храбро и умело. В воздушных боях сбил десять вражеских самолетов. Был ранен, но чтобы скорее вернуться в полк... сбежал из госпиталя.

Этот снимок сделан в 1943 году, когда Бабаев был младшим лейтенантом. Теперь Александр Иванович Бабаев — генерал-полковник авиации, заслуженный летчик СССР.

тяжело переживал случившиеся, так как были сбиты и не вернулись с боевого задания два опытных летчика, и самое главное один из них был их командир! Скорее всего, это сказалось на психологическом состоянии летчиков полка, так как дальше события разворачивались еще трагичнее. К счастью, оба летчика остались живы. Они вернулись в полк на следующий день. При этом возвращение командира полка было «триумфальным», так как при переходе линии фронта ему удалось пленить двух финских связистов.

Вот как это событие описывал фронтовой журналист Абрам Вениаминович Буров:

«...И когда в 1944 году Андрей Васильевич, к тому времени командир полка и Герой Советского Союза, опять не вернулся с боевого задания, летчики успокаивали друг друга: «Не может он пропасть». Слова ведомого о том, что хвост командирской машины отрубило зенитным снарядом, не хотели принимать в расчет.

Но время шло, а командира не было. И вдруг, когда летчики уже начали терять последнюю надежду, к командному пункту полка подкатила машина, из которой устало выбрался майор Чирков. Прощаясь с шофером, он вдруг спохватился и начал рыться в карманах:

– Не нужны мне теперь эти трофеи. – И высыпал в руку шоферу горсть пуговиц. – Верни их. Пусть пришьют обратно.

Окружившие Чиркова однополчане ничего не понимали. Тогда майор сказал:

– О том, что мне пришлось еще раз побывать за линией фронта, вы, конечно, догадываетесь. Так вот, пробираюсь я

Командир 196-й ИАП майор Чирков А.В.

Бабаев А.И.

по лесу и вижу двух фашистов. Колдуют что-то над телефонным кабелем. Значит, связисты. Ну, думаю, была не была. Кричу: «Руки вверх!» Они вмиг все побросали, и ладошки к небу. А так как их все-таки двое, обрезал я им пуговицы на штанах. Так, думаю, спокойней будет. В таком виде и сдал нашей наступающей пехоте. А вот сейчас вспомнил про пуговицы...

Все расхохотались. Чирков оглядел подчиненных и с напускной строгостью сказал:

– Командир вернулся, а им смешки. Лучше докладывайте, как дела. И машину мне подготовить. Сегодня не полечу, а завтра – обязательно...»

Следующий бой в районе Сяйние произошел в период 17.20–18.20, в результате которого был сбит самолет Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 20513), который пилотировал младший лейтенант Г.В.Мандрыкин. Ему также удалось спастись на парашюте и он вернулся в полк только спустя два дня 21 июня 1944 года.

На смену пришла другая группа истребителей. В период 18.20–19.20 во время воздушного боя получил ранение младший лейтенант А.И.Байгузин. Его самолет Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 20286), получил повреждения. Воздушный бой проходил в районе Хейкурила.

И последний в этот вечер воздушный бой истребители провели в период с 20.51 до 21.51 уже в районе Выборга. Эта схватка тоже принесла горечь поражений. Был сбит и погиб командир АЭ гвардии капитан Архипов Василий Георгиевич, который вылетел на самолете Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 18958). Так же был сбит и второй самолет Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 24132), но его летчик младший лейтенант И.П.Шорин смог спастись на парашюте. Лишь младшему лейтенанту Г.А.Соотс удалось привести подбитый самолет Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 20276) на аэродром.

Всего за день летчики 275-й истребительной авиадивизии провели 15 воздушных боев и заявили о 22-х сбитых самолетах противника. Летчики дивизии в течение дня делали по пять–шесть вылетов...»

Сведения о послевоенной биографии А.И.Бабаева представил писатель-историк Андрей Анатольевич Симонов. А документы об обучении в 27-м запасном авиаполку (г.Кадников Вологодской обл.) – руководитель Вологодской областной молодежной общественной организации «Вологодский поисковый отряд» Иван Александрович Дьяков, автор публикаций по истории этого запасного полка.

Александр Иванович Бабаев родился 6 сентября 1923 года в городе Калуга. В 1930 году семья переехала в город Воронеж, где в 1940 году Бабаев окончил 10 классов школы и Воронежский аэроклуб. После окончания школы работал грузчиком заготовительной конторы. В декабре 1940 года А.Бабаева призвали на службу в РККА. В сентябре 1941 года он окончил Краснодарскую военную авиационную школу летчиков.

3 января 1942 года сержант Бабаев прибывает в состав 27-го запасного авиаполка (г.Кадников), определен для переучивания на самолете «Кертис Р-40 Томагаук» в 1 АЭ. За время пребывания в 27-м ЗАП имеет следующий налет по типам машин: контрольно-провозных полетов на УТИ-4 – 86 полетов, 10 ч. 52 мин., на Р-40 – 27 полетов, 5 ч. 57 мин. Всего полетов – 113, время – 16 ч. 49 мин. После завершения обучения направлен для пополнения 154-го ИАП и 196-го ИАП (Ленинградский фронт) в составе 16 пилотов резерва 27-го ЗАП, прошедших летную подготовку на самолете «Томагаук», в отдел кадров ВВС 8-й армии 17 апреля 1942 года.

За время учебы в запасном полку у Александра Ивановича Бабаева произошла одна нештатная ситуация, о которой говорится в следующем архивном документе:

«...Аварийный акт.

Летчик: сержант Бабаев Александр Иванович, окончил Краснодарскую военную авиационную школу в сентябре 1941 года.

Самолет: «Томагаук» № АК345, мотор «Аллисон» № 200762.

Время и место происшествия: 18.03.1942 в 12.15, в районе аэродрома Кадников.

Описание происшествия: во время набора высоты на высоте 1500 метров винт зафиксировался на малом шаге ввиду отказа регулятора или выключения термовыключателя винта. При переводе самолета в горизонтальный режим полета винт облегчился и мотор развил 3100 об/мин. После того как сержант Бабаев заметил падение давления и рост температуры масла, не сбавляя газ, пошел на посадку. На планировании винт еще более облегчился и обороты мотора повысились. Из-за недопустимо большого числа оборотов произошел обрыв шатуна, разрушение картера мотора и возникновение пожара. Военный пилот Бабаев на высоте 50 метров покинул горящий самолет и, раскрыв парашют, благополучно приземлился. Самолет врезался в землю и сгорел.

Результаты происшествия: летчик – невредим, самолет – разбит и сгорел, подлежит списанию, мотор – разбит и сгорел, подлежит списанию...»

С апреля 1942 года сержант Бабаев на фронтах Великой Отечественной войны в составе 196-го истребительного авиационного полка (275-я истребительная авиадивизия, 13-я воздушная армия, Ленинградский фронт), с 19 мая 1944 года – заместитель командира эскадрильи, он же штурман. Летал на американских самолетах «Киттихаук» и «Аэрокобра», в июне 1944 года пересел на отечественный Як-1. Защищал Ленинград. Осенью 1944 года действовал на Кандалакшском, затем на Мурманском направлениях в составе 324-й истребительной авиадивизии (7-я воздушная армия, Карельский фронт). Всего за годы войны лейтенант Бабаев совершил 260 боевых вылетов, провел 48 воздушных боев, в которых сбил лично 9 и в составе группы 1 самолет противника.

После окончания войны продолжал службу в ВВС в составе 196-го ИАП, в 1949–1950 годах в звании майора командовал эскадрильей (Московский военный округ). В числе первых строевых летчиков освоил реактивную технику. Неоднократно возглавлял группы реактивных истребителей на авиационных праздниках и парадах. В 1947 году окончил Липецкие высшие офицерские летно-тактические курсы, в 1958 году – военную академию Генерального штаба. Занимал различные должности (командовал 126-й авиадивизией, 16-й и 76-й воздушными армиями).

Победы А.И. Бабаева в годы Великой Отечественной войны

10.02.1943	1 ФВ-190 (в гр. 1/4)	южнее Ям-Ижора	«Киттихаук»
20.03.1943	1 ФВ-190	Красный Бор	
02.08.1943	1 ФВ-190	Келколово	«Аэрокобра»
06.06.1944	1 «Фиат»	аэродром Майсниеми	
19.06.1944	1 Ме-109	станция Сяйние	
28.06.1944	3 Ю-87	Ваккила	
30.06.1944	1 Ю-87	станция Тали	
	1 ФВ-190		

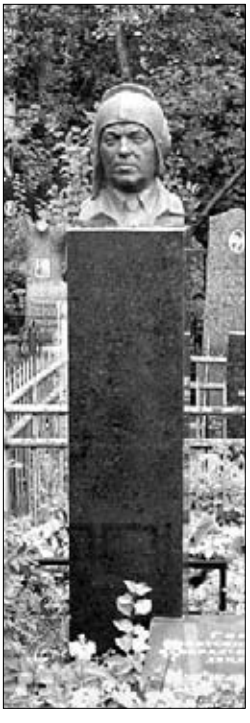
Всего сбитых самолётов – 9 + 1. Боевых вылетов – 260. Воздушных боёв – 48.

За личное мужество и отвагу, проявленные в период Великой Отечественной войны, высокие результаты в боевой подготовке войск, освоении сложной боевой техники генерал-полковник авиации А.И.Бабаев Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1978 года удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11288).

С 24 апреля 1980 до января 1985 года – командующий ВВС ЛВО, заместитель командующего войсками округа по авиации и член Военного совета. Затем работал консультантом факультета подготовки врачей для ВВС Военно-медицинской академии (Ленинград). Жил в Ленинграде. Умер 22 мая 1985 года. Похоронен в Санкт-Петербурге на Богословском кладбище.

Награжден двумя орденами Ленина, пятью орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, четырьмя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» 3-й степени; медалями, в том числе «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За оборону Советского Заполярья», иностранными наградами.

Бюст Бабаева А.И. на его могиле. Богословское кладбище г.Санкт-Петербуга.



Бабуров Яков Анисимович
Лепеш Петр Акимович

Летчик старшина БАБУРОВ Яков Анисимович, 1916 г.р., Уроженец: РСФСР, Смоленская область, Дорогобужский район, Ушаковский сельский совет, д.Гриднево. Отец Бабуров Анисим Никитович. Кадровый, призван в 1941 года по спецнабору.

Младший летчик лейтенант ЛЕПЕШ Петр Акимович, 1919 г.р., уроженец: Белорусская ССР, Минская область, Червенский район, Поповицкий сельский совет, д.Осиновка. Мать Лепеш Мария Мартыновна, проживала: Белорусская ССР, Минская область, Червенский район, Войниловский сельский совет, д.Островы. Кадровый, в РККА с 1939 года.

Экипаж самолета У-2 отряда связи Управления 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда 23 января 1942 года сбит истребителями противника в районе п.Всеволожская Всеволожского района Ленинградской области.

Лепеш П.А.

Место падения самолета У-2 в районе торфоразработок у поселка Рахья Всеволожского района Ленинградской области обнаружено поисковой группой Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожский район) в сентябре 2011 года. При обследовании места падения тип самолета был определен поисковиками по характерным стойкам шасси, которые находились на поверхности. Место, где упал самолет, находилось на заболоченной территории.

Поисковики в течение 2011–2012 годов неоднократно выезжали на место падения для поиска фрагментов самолета, которые смогли бы помочь установить судьбу самолета и экипажа.

При проведении поисковых работ на поверхности и на глубине были обнаружены разбитые фрагменты: авиакомпас, обгоревший руль высоты, крепежи фанеры к металлическому каркасу кабины, один технологический лючок, часть маслобака, плафон освещения кабины, и самое главное – одна D-образная пряжка с остатками строп от пристяжной системы парашюта. Это говорило о том, что при падении самолета экипаж находился в кабине.

По мнению поисковиков, судя по характеру повреждения и сохранности обломков, самолет упал зимой, причем экипаж, скорее всего, пытался посадить самолет на замерзшее болото. Удар пришелся на правое колесо, которое оторвало и разорвало стойку шасси пополам. Самолет развалился и горел, так как при проведении поисковых работ попадались слитки плавленого алюминия от мотора самолета. Кроме того, было высказано предположение, что тела погибших летчиков, скорее всего, забрали, так как самолет упал на нашей территории, рядом с аэродромом Углово.

Информацию о находке руководитель поисковой группы Михаил Геннадьевич Кельбин разместил на поисковом форуме по авиации Межрегиональной молодежной общественной организации «Поисковое объединение «Тризна».

Проведя архивно-исследовательскую работу с документами ЦАМО РФ и проанализировав данные, специалисты установили следующее:

– 23 января 1942 года самолетами противника в районе п.Всеволожская вблизи поселка № 4 был сбит У-2 из состава отря-

да связи Управления 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда;

– экипаж самолета: пилот старшина Бабуров Яков Анисимович и младший летчик лейтенант Лепеш Петр Акимович. В донесении о безвозвратных потерях 7-го ИАК ПВО указывалось, что тела летчиков были похоронены на кладбище в п.Всеволожская (в настоящее время – город Всеволожск) Ленинградской области.

Мы передали архивные изыскания руководителю поисковой группы Михаилу Кельбину, и получили от него ответ, что обнаруженное место падения самолета находится в 350 метрах от указанного в донесении Поселка № 4. Тем самым, версия, что обнаружено место падения самолета отряда связи Управления 7 ИАК ПВО и место гибели летчиков Бабурова и Лепеша, подтвердилась.

Здесь следует пояснить, что еще до войны в районе населенных пунктов Щеглово – Углово – Рахья – Ириновка находились рабочие поселки на торфоразработках, которые имели свою нумерацию. В некоторых документах они назывались Щегловские торфоразработки.

Кроме того, в архиве были найдены и другие документы, касающиеся гибели самолета У-2. В журнале боевых действий 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО говорилось:

«23 января 1942 года. 14.45. Самолет У-2 отряда связи Управления 7-го ИАК, экипаж – пилот старшина Бабуров и лейтенант Лепеш в районе Всеволожской был атакован 2-мя самолетами Ме-109. Самолет сбит, экипаж погиб...».

В дополнительном донесении к описанию боевой работы 7-го ИАК ПВО за 23 января 1942 года есть следующие записи:

«...18.45 ГП ВНОС 2 Корпуса ПВО: В 15.28 в кв. 69454 (район Всеволожский) во время посадки, на земле был обстрелян самолет У-2 самолетами Ме-109. Экипаж самолета У-2 погиб, самолет невредим и находится под охраной. Фамилии экипажа и № поста будет сообщено дополнительно. Передал сержант Гусев с ГП ВНОС.

20.45 Углово. Майор Суслов передал на КП 7 ИАК в дополнение к сообщению о сбитом экипаже У-2 следующие:

Лейтенант Лепешь и механик Бобрун (фамилии так в документе. – Авт.) сбиты в районе 4-й Поселок Щегловского торфоразработка. Оба убиты в спину. 8 пакетов находятся у начальника поста ВНОС (№ 0107). Самолет находится в 5 км восточнее поста. Один пистолет цел, а другой пропал.

Передал майор Суслов. Майору Суслову передали с ротного поста командира роты старший лейтенант Встовровский...».

Прочитав последние донесения, можно усомниться в правильности наших выводов, ведь в документе говорится, что экипаж самолета убит, а самолет – невредим и находится под охраной! Но из вышеприведенных документов видно, что они противоречат друг другу.

Обломки самолета У-2.

Приказом по войскам Ленинградского фронта от 3 мая 1942 года старшина Бабуров был посмертно награжден орденом Красной Звезды, хотя в ходатайствах о награждении, подписанных начальником связи 7-го ИАК подполковником Изъятским, начальником штаба 7-го ИАК подполковником Жильцовым и командиром корпуса полковником Ерлыкиным, говорилось об ордене Красного Знамени:

«...Пилот отряда связи Управления 7 ИАК Бабуров Я.А., в действующей армии находится с 22 июня 1941 года. С первых дней Отечественной войны против немецких захватчиков показал себя как верный сын нашей Родины. Все задания командования, связанные с боевыми вылетами, выполнял точно и в срок. С 22 июня 1941 года по 23 января 1942 года произвел 104 вылета с общим налетом за этот период в 185 часов 05 минут, не имея ни одной поломки и вынужденной посадки...

...23 января 1942 года при выполнении задания командования погиб, будучи атакован 4-мя Ме-109 в районе Всеволожской...

Пилот Бабуров образцово выполнял все задания командования по связи Штаба Корпуса с боевыми частями. В условиях плохой погоды, сильных морозов его самолет всегда вовремя доставлял боевые распоряжения частям, а боевые донесения частей в Штаб Корпуса. Преданный Родине он погиб на боевом посту при выполнении очередного задания...».

В документах архива по учету безвозвратных потерь также присутствуют противоречия и неточности. Так, в приказах Главного управления кадров об исключении из списков старшина Бабуров Я.А. учтен как пилот 7-го истребительного авиаполка, а лейтенант Лепеш учтен как пилот 44-го истребительного авиаполка.

К сожалению, информации о Бабурове Якове Анисимовиче совсем немного, так как в ряды РККА он был призван 22 июня 1941 года по спецнабору из запаса. А вот про лейтенанта Лепеша Петра Акимовича мы можем добавить.

Родился П.А.Лепеш 21 октября 1919 года в деревне Осиновка Минской области Белоруссии. В 1935 году окончил школу-семилетку. В период с февраля 1936 года по январь 1939 года работал слесарем на заводе «А» в городе Москве. В свободное от работы время занимался в Подольском аэроклубе, который окончил в 1938 году. В это же время вступил в комсомол. В армию призван 5 января 1939 года. Поступил курсантом Качинской Краснознаменной военной авиационной школы им. А.Ф.Мясникова. Окончил авиашколу в сентябре 1940 года с присвоением воинского звания младший лейтенант. Для прохождения дальнейшей службы направлен в состав 161-го резервного авиационного полка на должность младшего летчика. В апреле 1941 года направлен в строевую часть – 159-й ИАП Ленинградского ВО. Там же встретил начало Великой Отечественной войны. В декабре 1941 года переведен на должность пилота в 44-й истребительный авиационный полк 7-го ИАК ПВО Ленинграда. В это же время присвоено воинское звание лейтенант.

Место захоронения погибшего экипажа самолета в архивных документах указано кладбище в п.Всеволожский (ныне – город Всеволожск). Большое военное кладбище находится на улице Нагорная, рядом с Румболовской горой. Но, к большому сожалению, имена летчиков там до сих пор не увековечены.

Военное кладбище в г.Всеволожск.

Бакулин Николай Кузьмич
Гороховский Павел Кондратьевич

Бакулин Н.К.

Летчик 2-й АЭ 7-го гвардейского штурмового авиационного полка ВВС КБФ гвардии старший лейтенант БАКУЛИН Николай Кузьмич, 1919 г.р., уроженец: Азербайджанская ССР, город Баку, п.Забрат, Успенский дом, корпус 313, кв.4. Отец – Кузьма Степанович, 1883 г.р., мать – Анна Федоровна, 1893 г.р. Кадровый, призван Бакинским ГВК в 1936 году. Окончил ВМАУ имени Сталина в 1938 году, 7-ю УАЭ в 1943 году.

Воздушный стрелок 2-й АЭ 7-го гвардейского штурмового авиационного полка ВВС КБФ гвардии сержант ГОРОХОВСКИЙ Павел Кондратьевич, 1919 г.р., уроженец: Крымская АССР, Ак-Мечетский (в документах указан – Акмечитский) район, д.Яролгач. Отец – Кондрат Мефодьевич, 1898 г.р., мать – Агриппина Марковна, 1900 г.р., проживали: Крымская АССР, г.Евпатория, Интернациональная улица, д.35. Кадровый, призван ГВК города Евпатория в октябре 1939 года.

14 января 1944 года на самолете Ил-2 (заводской номер 303451 с мотором АМ-38ф № 4519707) не вернулись с боевого задания. В двух километрах южнее деревни Гостилицы при бомбоштурмовом ударе по батарее противника ведущий атаковал цель, а ведомый вошел в облачность и пропал. Предположительно, сбит зенитной артиллерий в районе Заостровье – Копыловка (1 км южнее Гостилицы) Ломоносовского района Ленинградской области.

Эта история была удивительна с самого начала. 24 апреля 2017 года на одном из поисковых форумов в сети Интернет появилось сообщение Сергея Ореховского, нашедшего в районе деревни Дятлово Ломоносовского района Ленинградской области обломки самолета Ил-2. Сергей писал, что сам не занимается авиапоиском, но готов показать место тем, кто это делает, чтобы отработать этот самолет и установить судьбу экипажа. Это сообщение увидел исследователь истории военной авиации из Москвы Борис Владимирович Давыдов и написал мне в Казань. Связались с Ореховским и договорились, что он покажет место падения самолета поисковику из Гатчинского района Дмитрию Гомонову, который живет как раз недалеко от деревни Дятлово. И вот 14 мая 2017 года Дмитрий с Сергеем встретились и выехали на место падения. Обломки самолета оказались разбросаны в радиусе 300 метров. Воронки от удара о землю не было, скорее всего, самолет развалился в воздухе. Весь цветной металл в послевоенное время был сдан в металлолом. По обнаруженным гильзам было установлено, каким авиавооружением был оснащен самолет: авиационная пушка НС-37, крупнокалиберный пулемет УБС и пулемет ШКАС. Все находки говорили о том, что это модификация двухместного штурмовика. Кроме того, в первый же выезд были обнаружены фрагменты пристяж-

Технологическая бирка обнаружена на месте падения самолета Ил-2.

ной системы от парашюта – два вытяжных кольца. На бронеплите для защиты основного бензобака, за спиной пилота обнаружена бирка с выбитым номером – 28183.

16 мая 2017 года при дополнительном обследовании места была найдена небольшая воронка, в которой оказались останки двух членов экипажа: летчика и воздушного стрелка. При них были обнаружены фрагменты пристяжной системы от парашютов и расческа. На броне защиты мотора были найдены фрагменты номера, нанесенные краской: цифры 5(1) и в стороне 34.

Уже тогда появилось предположение, что это Ил-2 из состава 7-го гвардейского штурмового авиаполка ВВС КБФ, не вернувшийся с боевого задания 14 января 1944 года, летчика гвардии старшего лейтенанта Н.К.Бакулина и воздушного стрелка гвардии сержанта П.К.Гороховского. Именно их самолет имел заводской номер 303451. Но требовалось дополнительное обследование места падения с целью поиска дублирующих номеров самолета или мотора.

Для организации более масштабных поисковых работ мы обратились к руководителю Сосновоборского поискового отряда «Сосновый Бор» Дмитрию Геннадьевичу Смирнову. Этот отряд был образован еще в далеком 1997 году офицерами-пограничниками, первый командир – Николай Федорович Соломаха. С 2007 года отряд возглавляет оператор реакторного цеха Ленинградской АЭС Дмитрий Смирнов. В настоящее время Дмитрий является также председателем совета Межрегионального общественного движения по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение концерна «Росэнергоатом».

Поисковики из отряда «Сосновый Бор» в течение 2018 года несколько раз выезжали на место падения самолета. И их труды были вознаграждены – на обломке одного из поршней удалось найти продублированный номер мотора самолета, который подтвердил нашу гипотезу, что на этом самолете погибли Бакулин и Гороховский.

ОТЧЕТНАЯ КАРТОЧКА № 5098482

По заполнении подлежит обязательному возвращению в ЦК ВКП (б)

Заполняется разборчиво чернилами исключительно на русском языке

Фамилия Бакулин

Имя и отчество Николай Кузьмич

Год рождения 1919

Время вступления в кандидаты Февраль 1943

Наименование организации, выдавшей кандидатскую карточку: Политотдел 8 Авиаполка Красн. Знам. Балтфлота

М. П.

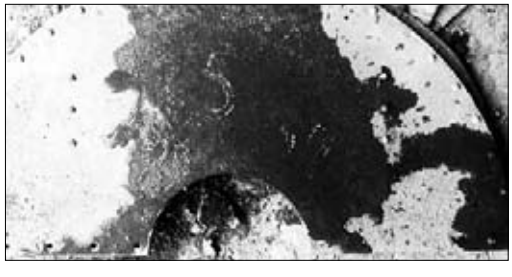
Нач-к Политотдела

Время выдачи кандидатской карточки 17 Марта 1943 г.

По результатам полевых выездов, процесса поиска родных погибшего экипажа, а также церемонии захоронения останков погибших воинов Дмитрий Геннадьевич Смирнов написал замечательный очерк, который мы приведем ниже.

Но еще добавим, что летчик самолета Николай Кузьмич Бакулин в 1943 году был награжден медалью «За оборону Ленинграда». В то время Н.К.Бакулин был в звании старшего техника-лейтенанта на должности летчика-инструктора в 7-й учебно-тренировочной АЭ ВВС КБФ. Воздушный стрелок самолета Павел Кондратьевич Гороховский тоже в 1943 году был награжден медалью «За оборону Ленинграда». В то время он проходил службу на должности заведующего складом автороты 11-й авиабазы ВВС КБФ. А после перевода в 7-й гв. ШАП на должность воздушного стрелка 18 ноября 1943 года командование полка наградило Павла Гороховского медалью «За отвагу» (№ 486432). В наградных документах было записано: «...За образцовое выполнение с 20 августа по 25 октября 1943 года 14 боевых заданий по штурмовке войск и военных объектов противника и проявленные смелость, решительность и отвагу при отражении атак самолетов истребителей противника ФВ-190 – 29 сентября 1943 года...».

Фрагмент поршня мотора АМ-38 с частью номера.



Номер самолета Ил-2.

История одного поиска и небесная любовь

«По следам прошедшего мероприятия, скупо и шаблонно подсвеченного в группах в Интернете, сейчас хочется рассказать немного шире. Потому как все предшествующие события разнесены во времени и разным судьбам сопричастных людей, но в итоге слились красками в одну яркую историю, которая цепляет за живое, не оставляя и капли равнодушия...

Торжественная церемония предания земле останков погибших летчиков прошла 21 июня на воинском мемориале советских летчиков-балтийцев «Борки» в МО «Лебяженское городское поселение» Ломоносовского района Ленинградской области. В последний путь героев провожали родственники пилота, поисковики, глава администрации А.В.Магон, директор Ленинградской АЭС В.И.Перегуда, военнослужащие Росгвардии, дети и жители Лебяжье. Литию по погибшим совершил протоиерей Владимир прихода Храма Святого Праведного Лазаря в г.Сосновый Бор. В этот день и завершился их последний полет, они вернулись одним экипажем на землю своего бывшего военного аэродрома. Им принесли первые живые цветы и зажгли первые свечи.

Для исследования места падения самолета в низине узкого подлеска у шоссейной дороги Гостилицы – Дятлицы, которое показал местный житель, поисковики отряда «Сосновый Бор» выезжали неоднократно. От некогда грозной боевой машины, которую немцы на фронте называли «черная смерть», осталась небольшая заросшая поляна, нашпигованная по площади и на разную глубину мелкими деталями самолета, толстым стеклом фонаря, шестернями, остатками клапанов двигателя и рваными закорючками дюраля штурмовика. То, что посеяла катастрофа, и осталось от пятитонной машины, разобранной и разграбленной за давностью лет для сдачи на металлолом. Из номерных деталей была только передняя часть брони с продублированным осыпавшейся краской неполным номером самолета. Нам не хватало точной окончательной информации и пока были только очень близкие предположения о принадлежности самолета к конкретному экипажу. Нужна была зацепка в виде технологической шильды или любой детали с номером. Поэтому каждую подходящую часть детали очищали от грязи и тщательно вглядывались в надежде, что блеснет лучом просвета любая цифирка. Точку в этом деле поставил обнаруженный фрагмент поршня от двигателя, на юбке которого был отчетливо виден выбитый номер мотора.

Благодаря помощи Ильи Геннадьевича Прокофьева и друзей из авиапоиска, по данным архива Военно-морского флота в г.Гатчина, была окончательно установлена машина и данные экипажа. Ил-2 с мотором АМ-38, из 3-й эскадрильи 7-го гвардейского штурмового авиационного полка ВВС Краснознаменного Балтийского флота (7 гв. ШАП ВВС КБФ).

В донесении о безвозвратных потерях скупыми строчками отмечено, что самолет не вернулся с боевого задания 14.01.1944 г. Сбит зенитной артиллерией противника в районе Заостровье – Копыловка. Экипаж пропал без вести. Точка.

Им было всего по 25...

Вытяжное кольцо парашюта.

Могила погибшего экипажа.

Летчик-пилот гвардии ст. техник-лейтенант Бакулин Николай Кузьмич, 1919 г.р., уроженец Азербайджанской ССР, г.Баку, призван в 1936 году. Это был его тридцатый и последний боевой вылет на задание. Воздушный стрелок гвардии сержант Гороховский Павел Кондратьевич, 1919 г.р., уроженец Крымской АССР, Окурецкий р-н (Ак-Мечетский район. – Авт.), д.Яролгач, призван из г.Евпатории в 1939 году.

Из приказа командира авиаполка от 18 ноября 1943 г. о награждении медалью «За отвагу»: За образцовое выполнение с 20.08.1943 г. по 25.10.1943 г. 14 боевых заданий по штурмовке войск и военных объектов противника и проявленные смелость, решительность и отвагу при отражении атак самолетов истребителей противника ФВ-190 – 29.09.1943 г.

Стрелки на «Илах» летали спиной вперед, сидя у оборонительного 12,7 мм пулемета УБТ на натянутой брезентовой лямке вместо сидения. Рабочее место располагалось за бронекорпусом и было практически не защищено, поэтому и было очень незавидным, когда велась охота немецких истребителей за маломаневренным «летающим танком» русских. Наш самолет вылетел с аэродрома Борки Ораниенбаумского плацдарма 14 января 1944 года.

В составе звена они шли выполнять свою привычную и опасную фронтовую работу: излить огневую мощь пушек НС-37 и бомбовой загрузки в бреющем полете. Штурмовать предстояло хорошо укрепленные позиции обороны немецких войск в районе п.Гостилицы. После артподготовки нужно было поддержать с воздуха нашу пехоту в стремительном ударе главного зимнего наступления 2-й ударной армии на Ленинградском фронте.

Это было начало операции «Нева-2» или, как ее еще называют, «Январский гром», где главной целью было полное освобождение Ленинграда от блокады и дальнейшее наступление в Прибалтику. В этот день были плохие метеоусловия, пасмурно и низкая облачность. Немецкие истребители в воздух не поднимались. Самолеты легли на курс сначала в паре, затем потеряли друг друга из видимости, еще не долетев до передовой. В результате Ил-2 Бакулина–Гороховского был атакован немецкой наземной зенитной артиллерией, получил серьезные повреждения и упал на территории противника. Покинуть сбитую машину на такой высоте ребята бы не успели, а, возможно, и покидать уже было некому... Внизу, на расчерченном зигзагами траншей с блиндажами и огневыми точками ковре, им была не слышна чужая гавкающая речь спешных команд расчетам зенитной батареи, готовой рассыпать из стволов упреждающий смертельный бисер трассеров и вату взрывов на сером свинце неба. Внезапно вокруг волной заплясали огненные разрывы вражеских снарядов. Тяжело содрогнулся корпус. И вот уже смерть закружила с ними прощальный вальс под надрывный стон рассекающего плоскостями воздух обессиленного самолета. Секунды падения рисуют последние дымные росчерки над горизонтом, как эпитафию в небе. Чудовищный удар... В живом эфире еще запрашивали их позывные, которые безответно проносились над убитой машиной, мимо пятна падения в копоти черного ладана из бензина и масла.

Через две недели блокада Ленинграда будет полностью снята. Исковерканный корпус, пробитый осколками вражеских снарядов и окропленный кровью скомканных тел, укутает белым саваном снег, под печальную

Дмитрий Смирнов передает родным Н.К.Бакулина его личные вещи.

Поисковики на могиле экипажа.

песнь завывающей поземки. Лишь ночную звенящую тишину плацдарма будут нарушать далекие раскатистые звуки и сполохи разрывов уходящего вперед наступления наших войск. Они падали в вечность, стремительно приближаясь к холодной земле и безвестию на долгих 75 лет. Но не забвению! Они жили в сердцах живых. Тех, кто провожал их на родной стороне и ждал. Тех, кто вместо знакомого почерка очередного письма получили извещение, где судьба подытожена трафаретом сухих казенных строк. Тех, кто ждал приземления на аэродроме, чтобы обнять их, устало снимающих с себя парашюты, и ласково похлопать по крылу невредимой машины.

Когда к нам пришла полная ясность, Наталья Клепикова сразу же приступила к розыску родственников. Началась активная переписка, звонки, обращения...

Итога мы ждали с нетерпением. Это всегда некая тайна и открытие занавеса истории, как для поисковиков, так и для родных. Они нашлись у обоих.

На церемонию приехала из Московской области двоюродная племянница пилота Николая Бакулина – Наталья Анатольевна Любомирова (Бакулина) вместе с сыном и внуком. На нее нас вывела Русская община Азербайджана в Баку, куда обратились по месту призыва. Самому младшему, семилетнему Андрею и вручили оформленное в рамку вытяжное кольцо парашюта летчика. Уже после возвращения домой в телефонном разговоре Наталья Анатольевна сказала нам, как он теперь гордится и называет себя сыном поискового полка...

С родными воздушного стрелка Павла Кондратьевича Гороховского мы держим связь. Они, к сожалению, не смогли пока приехать с Крымского полуострова. Но мы обязательно передадим им частицу Ленинградской земли и кольцо от его парашюта.

Интересна судьба и родной сестры Павла – Марии Гороховской. Она пережила блокаду Ленинграда, куда приехала поступать в институт физической культуры из Евпатории. Во время войны работала в военном госпитале и ночами дежурила на крышах ленинградских зданий.

Отец Марии и Павла, Кондратий Мефодьевич, был расстрелян в Евпатории во время фашистской оккупации.

Свой первый чемпионат СССР по спортивной гимнастике она выиграла в возрасте 27 лет, а в дальнейшем поднималась на пьедестал почета этих состязаний еще десять раз, при этом дважды – в абсолютном первенстве. Когда Марии Гороховской был уже 31 год, сборная СССР впервые приняла участие в Олимпийских играх, проходивших в Финляндии. Это был 1952 год. Кроме того, в Хельсинки впервые в истории олимпийских соревнований по гимнастике разыгрывался титул абсолютной чемпионки – и он достался этой спортсменке. Она также получила золотую медаль в командном первенстве и серебряную – в командных упражнениях с предметом; выиграла серебряные медали на всех четырех снарядах.

С тех пор Мария Гороховская остается обладательницей наибольшего количества медалей, завоеванных женщиной на одних Олимпийских играх. И еще одно необычное достижение принадлежит Марии. Ни до, ни после нее никто из гимнасток не становился абсолютной чемпионкой Олимпиады в тридцатилетнем возрасте...

В 1990 году, в 68 лет, Гороховская репатриировалась в Израиль, где работала тренером в гимнастическом центре. Скончалась Мария Кондратьевна 22 июля 2001 года в Тель-Авиве. Через всю жизнь она пронесла горечь о погибшем отце и брате.

Но мы не знали как выглядели наши герои. Была только одна фотография экипажа – пилота Николая Бакулина. Скан мне прислали по запросу в Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ), где сохранилась номерная кандидатская карточка в члены ВКП(б) Николая Кузьмича Бакулина с выцветшей фотографией и смазанной печатью Политотдела. Он подал рапорт о вступлении в партию в феврале 1943 года.

Буквально за несколько дней до захоронения, когда мы готовились к проведению церемонии, я снова пролистывал информацию о летчиках морской авиации и совершенно случайно в закоулках Интернета нашел фотографию участницы войны Надежды Георгиевны Руденко, служившей на том же аэродроме. Заинтересовало...

Дальше – больше. И тут, словно провидение, выстроилась цепочка. В статье Иркутского еженедельника «Копейка» была публикация Л.Костюковой. На фото была 18-летняя красавица Надя. История героини неожиданно открылась с новой, потрясающей благородством души и верности сто-

Гороховская Мария Кондратьевна.

Клепикова Наталья.

Бакулин Н.К.

роны. Настоящее-то, что хранило сердце, раскрылось только благодаря электронному письму, полученному спустя шестьдесят девять лет после окончания войны ее внучкой Юлией Чарной. Послание пришло из США от Яны Хамлетт, американки русского происхождения, проживающей в штате Аризона. Разбирая архив своей бабушки Шуры – родной сестры летчика Николая Бакулина, она обнаружила фронтовые письма и фотографии, хранившиеся 70 лет, и написала в Россию: «Юля, извините, если обращаюсь не по адресу. Руденко (в девичестве Сафонова) Надежда Георгиевна случайно не ваша бабушка? Дело в том, – продолжала Яна, – что мой двоюродный дедушка, Бакулин Николай Кузьмич, служил с ней в одном полку. До сих пор родным ничего точно не известно о его судьбе. Мы долгое время думали, что дядя попал в плен. Сведения разнятся. Может ваша бабушка вспомнит такого летчика и что-то расскажет?» На следующий день Юлия сразу же позвонила бабушке: «Ты знаешь такого человека»? – «Да, знаю». И тут начинает разматываться клубочек. Бабушка рассказала. То, что много лет хранила в сердце. Пришло время. Надежде Георгиевне был на тот момент 91 год. Я распечатала письма и дала их бабушке прочитать. Она помнила только о первом послании, про второе забыла и, когда читала, очень волновалась. Казалось, та страница перевернута навсегда, забыты имена, ушла целая эпоха. И тут вдруг вновь всплывает хорошо знакомый образ человека.

Она родилась в Иркутске в 1923 году в многодетной семье. 21 июня 1941 года танцевала на школьном выпускном балу, а на следующий день, вместо того, чтобы сделать шаг навстречу мечте – стать учительницей, пошла работать фрезеровщицей на Иркутский авиационный завод. Минуя положенную бронь, в июне 1942-го записалась добровольцем в Военно-Морской флот. Из прибывшего пополнения во Владивостоке командование отобрало около 120 девушек, в основном со средним образованием, и направило их далее на обучение. За пять месяцев девушка освоила двухгодичную программу 2-й Ораниенбаумской школы, эвакуированной в город Рузаевка Мордовской АССР, где готовили младших авиаспециалистов по обслуживанию радиооборудования для морской авиации, и отправилась служить на Балтийский флот.

– В декабре 1942 года меня и мою подружку Марину по Дороге жизни перевезли в кузове машины через Ладожское озеро сначала в Ленинград, потом в 7-й штурмовой авиационный полк, бывший пятьдесят седьмой, – вспоминала Надежда Георгиевна. – Находился он тогда на аэродроме «Гражданка». И вот мы с Маринкой всю войну прослужили мастерами по самолетному радиооборудованию: в перерывах между боевыми вылетами ремонтировали и восстанавливали вышедшие из строя приборы, проводку и устройства связи. Работать приходилось днем и ночью, под бомбежками и артобстрелами. Было очень страшно, но мы защищали Дорогу жизни, уничтожали немецкие эшелоны, которые везли оккупантам продовольствие, технику и боеприпасы... Весной 1943 года полк был перебазирован на Ораниенбаумский плацдарм, фактически в тыл немецких войск.

Роль плацдарма заключалась в том, чтобы совместно с Кронштадтом защищать морские ворота Ленинграда, будучи окруженными с трех сторон немецкими частями, а с севера – водами Финского залива. Вокруг аэродрома снарядами были посечены могучие хвойные деревья. Не осталось ни одного целого домика для аэродромной службы. Летчики и весь персонал аэродрома жили в землянках, построенных из обломков разрушенных домов. Для самолетов строили укрытия из бревен, сверху покрывали дерном и маскировочными сет-

ками. То и дело аэродромные рабочие восстанавливали взлетные полосы.

Летчиков погибало очень много. Самое важное для нас было делать свою работу, – продолжала Надежда Георгиевна.

– А самое трудное – узнавать о погибших. Обычное дело: полетели пять человек, из них трое погибли...

Мы сначала плакали, а потом перестали, слез не хватало. Было и такое, что летчики сажали горящий самолет и, приземлившись, умирали в кабине. Но и нам, техническому персоналу, доставалось, аэродромы же обстреливали с утра до вечера. Ранений много разных было: девочке осколком ногу на бегу отрезало, вот как бежала она в сапогах, так одна нога в сапоге и осталась на поле лежать; техника землей засыпало так, что когда его откопали, он весь синий был. Надежда Георгиевна помнила всех их. Воздушного стрелка Кузнецова*, которому в полете осколком напрочь отсекло голову. Раненого в полете, но дотянувшего самолет и умершего на взлетной полосе летчика Кулагина**. Молоденьких работников аэродрома Сашу и Володю, разорванных прямым попаданием артиллерийского снаряда. Помнила, как привезли на аэродром истерзанное тело летчика Величко***, который на подбитом самолете упал на территорию, занятую фашистами.

Но Колю Бакулина она помнила особо.

Молодой лейтенант Николай Кузьмич Бакулин прибыл в их полк после окончания Качинской Краснознаменной военной авиационной школы летчиков под Новороссийском и начал летать на новом Ил-2.

– На войне я в первый раз влюбилась, – рассказывала Надежда Георгиевна. – Он был новичком в нашем полку, который в то время стоял под Ораниенбаумом. Мне этот новенький показался пижоном: одет в чистый комбинезон, шлемофон и белый подшлемник, и я разозлилась на него. А спустя некоторое время стала замечать, что куда бы ни пошла, он обязательно попадается мне на пути. Потом стал приходить к нам в землянку, то землянику или пряничек на подушке оставит, то записочку напишет. И я в свои 19 лет влюбилась в него без ума. Это была моя первая любовь, мой первый поцелуй, с ним все было впервые. Он был очень чутким и душевным человеком. Мое фото Коля хранил у сердца вместе со снимками матери и сестры. Я с памятью о

Руденко (в девичестве Сафонова) Надежда Георгиевна. 1943 год.

нем прошла всю войну. Мне делали предложения руки и сердца, я отказывалась: мне надо было, чтобы муж был похож на Колю...

После снятия блокады она с полком участвовала в освобождении Прибалтики, Польши, Германии, в штурме Кенигсберга, уничтожении немецких кораблей в Балтийском море. Демобилизовалась сержант Сафонова только в 1946 году.

– Бабушка говорила, что на плитах мемориала в Борках среди прочих было выбито и имя Николая Кузьмича Бакулина, – продолжает Юлия. – И каждый раз, когда она летала в Ленинград на встречи однополчан, возлагала гвоздики. Были живы и приезжали 9 мая многие участники тех событий, в том числе механик того самого самолета – Громкин Илья Григорьевич.

К 40-летию Великой Победы она привезла из Иркутска и посадила там сибирский кедр, который прижился и сейчас вымахал выше человеческого роста. Память о Николае она пронесла в сердце через всю жизнь, но никому никогда об этом не говорила. С Николаем было связано много трогательных моментов, и о нем сохранились очень нежные воспоминания.

На ум приходят мысли о несбывшихся мечтах, и вопрос: «А если бы...»?

– Люди любят фантазировать в оптимистическом ключе: вот закончилась бы война, они поженились и родили кучу детей... Но неизвестно, как бы сложилось на самом деле. Это огромное счастье, что бабуш-

ка прошла суровую войну без ущерба для здоровья, не только выжила, но и не была ранена. Она нашла в себе силы вернуться к мирной жизни, получила высшее образование, ученое звание доцента, встретила большую любовь, достигла карьерных и семейных высот. Дочь Татьяна – кандидат медицинских наук, сын Михаил – доктор технических наук. У нее пятеро внуков, два правнука и правнучка.

Она была одна из самых известных в Иркутске женщин-ветеранов. Всегда охотно встречалась с молодежью, участвовала во всех мероприятиях. Чувствовалось, что тогда бабушка была чрезвычайно взволнована, эта история придала ей новый импульс и мотивацию в жизни. И на войне было место чувствам, короткой и трепетной любви в условиях фронта и смерти.

Здесь невольно возникают ассоциации с сюжетом фильма Леонида Быкова «В бой идут одни старики», где показаны романтические отношения Ромео и Маши. Только здесь финал другой. Никому не дано знать, что нас ждет за порогом небесной выси, но в этой истории так хочется верить, что эти души все же снова соприкоснутся.

Им будет о чем поведать друг другу...

Вот такая пронзительная и печальная повесть...

На следующий день я связался через социальные сети с Юлией Чарной и уже по телефону сообщил ей все подробности о находке. Она была очень растрогана, искренне поблагодарила всех поисковиков и прислала копии писем Нади, датированные мартом и ноябрем 1944 года, которые она писала матери Николая после его гибели. Там же и была его фотография, полученная ранее от Яны из Америки.

Теперь можно только представить, в какие эмоции могла окунуться, и как бы хотела здесь побывать после всего пережитого Надежда Георгиевна...

К сожалению, до светлой весточки о найденном родном и близком человеке не смогли дожить ни Яна, ни Надежда Георгиевна. Они обе ушли из жизни в 2016 году.

В рамке портрет молодого и красивого человека в летной форме. По стеклу ударяют редкие капли летнего дождя. Это плачет небо, которое они оставили нашим навсегда, уйдя в белоснежные облака и зачислив себя навеки в ангельский полк. А рядом, третий десяток лет, к этому небу продолжает тянуться и расти сибирский кедр, как живая память о любви, оборванной войной...

Он помнит тепло рук и печаль чистого сердца той, что не дождалась возвращения любимого человека, тот скорбный взгляд, ищущий знакомые имена однополчан на плитах, до конца исполнивших гвардейскую клятву летчиков-балтийцев: «Родина, слушай нас! Пока в груди бьется сердце, пока руки держат штурвал самолета, пока глаза видят землю, мы будем мстить за смерть наших отцов и матерей, за нашу поруганную Родину до последней капли крови. Смерть фашистским оккупантам!».

Посвящается всем небесным стражам Балтики, и 1379 летчикам, увековеченным на мемориале «Борки».

Для многих из них холодные воды Финского залива стали вечным погостом...».

Дмитрий Геннадьевич Смирнов,
руководитель п/о «Сосновый Бор», председатель совета Межрегионального общественного движения по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение концерна «Росэнергоатом».

Руденко Надежда Георгиевна.

От автора:

** Кузнецов Николай Георгиевич, гвардии младший сержант, воздушный стрелок, убит в кабине самолета в результате атаки истребителей противника 25 октября 1944 года.*

*** Кулагин – такого летчика в 7 гв. ШАП не было.*

**** Величко Александр Яковлевич, лейтенант, летчик 13-й артиллерийской авиационной эскадрильи (ААЭ) при 7 гв. ШАП, сбит при бомбоштурмовом ударе противника, самолет врезался в зенитную батарею противника в районе Кожерицы, умер от ранений 15 января 1944 года.*

Баранов Иван Степанович

Баранов И.С.

Летчик военком АЭ 123-го истребительного авиационного полка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда старший политрук БАРАНОВ Иван Степанович, 1912 г.р., уроженец: РСФСР, Воронежская область, Мучкапский район, село Вольная Вершина. Кадровый, в РККА с 1934 года.

27 марта 1942 года в полете на самолете И-16 тип 24 (заводской номер 2421338 с мотором М-62 № 621014) обрезал мотор*, самолет и летчик врезались в землю в районе аэродрома Углово во Всеволожском районе Ленинградской области. Самолет разбит, летчик невредим.

И.С.Баранов прошел всю войну и встретил ее окончание в должности командира 403-го истребительного авиационного полка.

В мае 2012 года поисковой группой Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района Ленинградской области) в районе бывшего аэродрома Углово во Всеволожском районе Ленинградской области были обнаружены фрагменты самолета И-16. На одном алюминиевом щитке виден был выбитый заводской номер самолета 2421338. Скорее всего самолет потерпел аварию рядом с аэродромом в годы Великой Отечественной войны и был разобран на металлолом или на запасные части еще в те годы. Никаких признаков того, что летчик самолета погиб, найдено не было. Тем не менее, поисковики заинтересовались историей этого самолета и попытались установить личность летчика, пилотировавшего данный самолет.

По проведенной исследовательской работе с документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации было установлено, что данный самолет И-16 тип 24 № 338 с мотором М-62 № 621014 входил в состав 123-го истребительного авиационного полка 7-го ИАК ПВО города Ленинграда и был списан с лицевого счета полка как потерпевший аварию. Обстоятельства потери были следующие: 27 марта 1942 года на самолете обрезал мотор*, и самолет врезался в землю в районе аэродрома Углово. Пилотировал самолет летчик Баранов. К этой истории мы еще вернемся чуть позже, а сейчас расскажем о летчике.

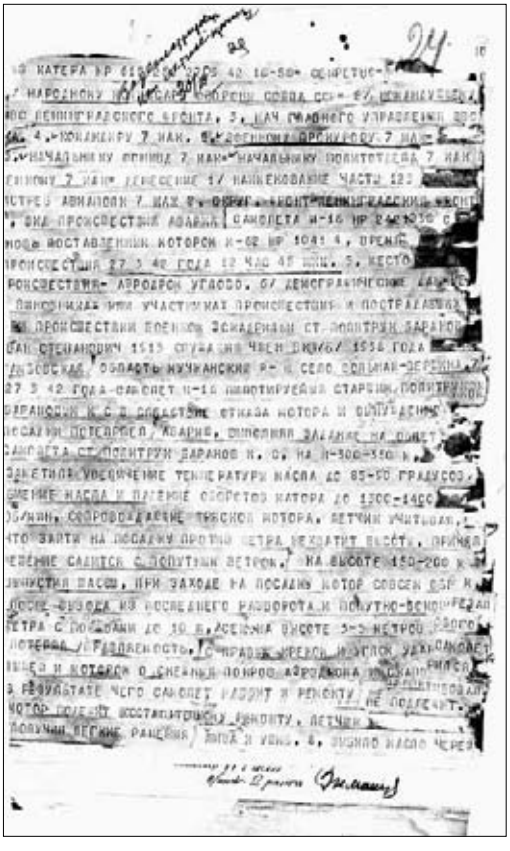
Иван Степанович Баранов родился 7 января 1912 года в селе Вольная Вершина Мучкапского района Воронежской области. В 1926 году окончил семь классов. Работал слесарем на машиностроительном заводе № 7 в городе Ленинграде. В 1932 году окончил два курса Советской партийной школы. 19 сентября 1934 года поступил курсантом в 1-ю Краснознаменную школу пилотов (Харьковский военный округ), которая впоследствии становится знаме-

Самолет И-16 тип 24.

нитым Качинским военным авиационным училищем им. А.Ф.Мясникова. Иван Степанович Баранов оканчивает данное учебное заведение с присвоением воинского звания старшины (приказ от 04.11.1936 г.) и направляется для прохождения дальнейшей службы на должность пилота в 23-ю истребительную эскадрилью 18-й тяжелобомбардировочной бригады Киевского военного округа. В апреле 1938 года Баранову присваивают звание лейтенанта. В июне 1938 года был переведен на должность младшего летчика в 5-ю ИАЭ тяжелобомбардировочной бригады 3-й армии особого назначения. В августе 1939 года переводится на должность старшего летчика в истребительную эскадрилью научно-испытательного полигона ВВС РККА Московского военного округа. С августа 1940 года политрук Баранов – слушатель военно-политической Академии РККА им. Ленина. В связи с нападением на Советский Союз фашистской Германии и началом войны обучается по ускоренному курсу, 10 августа 1941 года направляется на должность военного комиссара эскадрильи в 26-й истребительный авиаполк 7-го истребительного авиакорпуса ПВО Ленинграда. Становится летающим комиссаром. Летает на самолетах И-16 и И-153. В марте 1942 года старший политрук И.С.Баранов переводится на аналогичную должность в 123-й истребительный авиационный полк.

Баранов И.С. 1942 год.

Именно в это время, 27 марта 1942 года, происходит авария самолета, обломки которого и нашли поисковики у аэродрома Углово. В архивных фондах сохранился документ, который был направлен в адрес Народного комиссара обороны Союза ССР, командующему ВВС Ленфронта, начальнику главного Управления ВВС Красной Армии, командиру 7 ИАК ПВО, военному прокурору 7 ИАК, начальнику ОО НКВД 7 ИАК, начальнику политотдела 7 ИАК, военному комиссару 7 ИАК.



Донесение об аварии самолета.

Много перечислено высоких адресатов, кому было направлено данное донесение об аварии самолета? Но это действительно так! Вот это донесение, отправленное в виде телефонограммы (дается сокращенно):

«123 ИАП, 7 ИАК, Ленинградский фронт. Вид происшествия: авария самолета И-16 № 2421338 с вновь установленным мотором М-62 № 1014. Время происшествия: 27 марта 1942 года в 12 часов 45 минут. Место происшествия: аэродром Углово. Данные виновника: военком АЭ, старший политрук Баранов Иван Степанович.

27 марта 1942 года самолет И-16 пилотируемый старшим политруком Барановым И.С.,

вследствии отказа мотора и вынужденной посадки потерпел аварию. Выполняя задание на облет самолета ст. политрук Баранов на высоте 300–350 метров заметил увеличение температуры масла до 85–90 градусов. Биение масла и падение оборотов мотора до 1300–1400 оборотов в минуту, сопровождающиеся тряской мотора, летчик, учитывая, что зайти на посадку против ветра не хватит высоты, принял решение садиться с попутным ветром. На высоте 150–200 метров выпустил шасси, при заходе на посадку мотор совсем обрезал, после вывода из последнего разворота и попутно бокового ветра с порывами до 10 метров в секунду на высоте 3–5 метров потерял управляемость. С правым креном и углом ударился самолетом, лыжей и мотором о снежный покров аэродрома и скапотировал. В результате чего самолет разбит и ремонту не подлежит. Мотор подлежит восстановительному ремонту. Летчик получил легкие ранения лица и ушиб...».

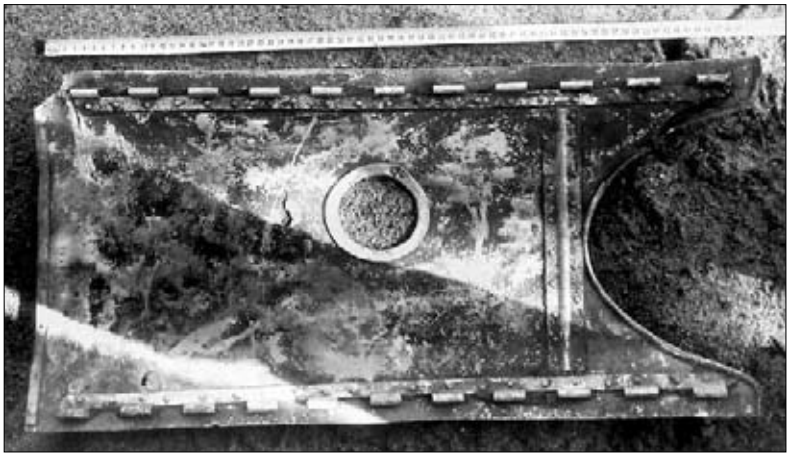
Конечно же эта авария сказалась на судьбе Ивана Степановича Баранова. Комиссия корпуса признала его виновным в данной аварии и ему в боях пришлось расплачиваться за это.

В архивных документах 123-го истребительного авиационного полка есть упоминание о том, что 29 мая 1942 года И.С.Баранов в паре сбил Ю-88 в районе Шлиссельбурга. В 1942 году награжден орденом Красной Звезды. В архивных документах 7-го ИАК ПВО города Ленинграда есть описание данного боя. Оно примечательно еще тем, что в этом бою погиб старший лейтенант Евсеев, обломки самолета которого были обнаружены на побережье Ладожского озера в 2015 году поисковой группой Михаила Кельбина. Вот как описан этот бой в архивных документах:

«В 20.56 – 21.40 4 самолета И-16, ведущий старший лейтенант Евсеев на высоте 1000 метров по тревоге прикрывали город Ленинград. По радио были наведены в район мыса Осиновец. Лейтенант Гусев при подходе к Шлиссельбургу на высоте 2000 метров встретил 2 Ю-88. Снизу и сзади лейтенант Гусев атаковал ведомого, а старший политрук Баранов ведущего, кроме того по этим Ю-88 производили атаки 2 ЛаГГ-3 из состава 11 гв. ИАП. В это время сверху и сзади лейтенант Гусев был атакован 2 Ме-109, но Гусев стал в вираж и открыл огонь по ведущему Ме-109, который со снижением ушел в южном направлении прикрываемый другими 2 Ме-109. Лейтенант Гусев стал искать свои самолеты, которые утерял во время воздушного боя. Наблюдал один И-16, пикирующий на наш берег. Самолет И-16 в 1 км от озера в районе Клюевского носа упал горящим. Предположительно это был самолет старшего лейтенанта Евсеева, который с задания не вернулся. Старший политрук Баранов после атаки по Ю-88 наблюдал как 3 Ме-109 атаковали 1 ЛаГГ-3, который загорелся и развернувшись на воду, пошел вдоль побережья на юг. В районе Кошкино над водой вспыхнул факелом и упал в воду. Выпрыгнувшего летчика с парашютом не наблюдал. Старшего лейтенанта Евсеева после первой атаки по Ю-88 больше не видел...».

В сентябре 1942 года батальонный комиссар И.С.Баранов временно исполняет обязанности командира эскадрильи 123-го ИАП, а уже в ноябре 1942 года в звании майора переводится на должность заместителя командира АЭ в 11-й гвардейский истребительный авиационный полк ПВО Ленинграда.

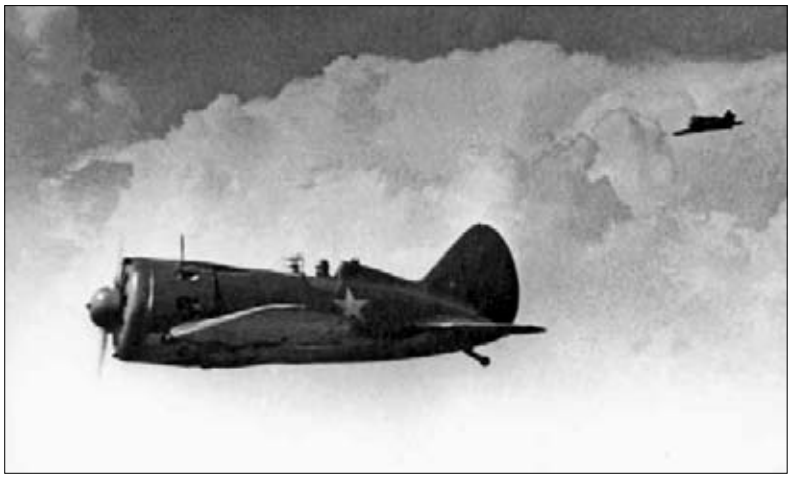
Фрагмент с номером самолета.



В марте 1943 года для освоения новой материальной части направляется командиром АЭ в 15-й отдельный авиационный учебно-тренировочный полк Ленинградского фронта. В июне 1943 года становится командиром АЭ 11-го гв. ИАП.

С июля 1943 года гвардии майор И.С.Баранов в должности инспектора по технике пилотирования 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда. В совершенстве овладел техникой пилотирования самолетами Як-7, Ла-5, «Аэрокобра».

На июнь 1944 года, за период работы инспектором по технике пилотирования,



Самолет И-16 в полете.

лично ввел в строй более 40 молодых летчиков. Помимо основной работы входил в состав оперативной группы и дежурил на КП корпуса как оперативный дежурный.

Лично принимал участие по перегону самолетов типа Ла-5 для боевых и вновь сформированных полков корпуса ПВО из городов Кузнецк, Свердловск, Москва – на Ленинградский фронт.

С началом операции по разгрому немецко-финских оккупантов на Карельском перешейке лично производил боевые вылеты вместе с летным составом 27-го гвардейского истребительного авиаполка (бывший 123-й ИАП) по прикрытию бомбардировочной авиации. За эти вылеты представлен командиром корпуса к ордену Отечественной войны I степени, но приказом по войскам Ленинградской армии противовоздушной обороны от 16 июня 1944 года награжден орденом Отечественной войны II степени.

В марте 1945 года гвардии майор И.С.Баранов назначен на должность командира 403-го истребительного авиационного полка, которым командовал до момента расформирования полка 17 июня 1946 года.

За годы войны И.С.Баранов был награжден: орденом Красной Звезды (1942), медалью «За оборону Ленинграда» (1942), орденом Отечественной войны II степени (1944), медалью «За боевые заслуги» (1944), медалью «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1945).

После войны остается в авиации. В июле 1946 года гвардии подполковник И.С.Баранов переводится на должность заместителя командира 27-го гвардейского истребительного авиаполка, а в марте 1949 года назначается на должность командира 26-го гвардейского истребительного авиаполка Ленинградского военного округа. В ноябре 1950 года окончил заочный курс академии им. Фрунзе.

С июня 1951 года И.С.Баранов – заместитель командира, и он же инспектор-летчик по технике пилотирования и теории полета в 46-м отдельном разведывательном авиационном полку ПВО. В августе 1954 года Ивана Степановича Баранова переводят в 11-й авиационный научно-испытательный центр ИА ПВО, где он становится заместителем начальника по исследовательской работе и начальником научно-исследовательской части – старший летчик-испытатель.

С декабря 1955 года И.С.Баранов заместитель начальника отдела планирования и контроля боевой подготовки Управления боевой подготовки Московского округа ПВО.

* Обрезал мотор. – Технический термин. Означает отказ, остановку мотора.

Боголюбов Иван Андреевич

Боголюбов И.А.

Командир АЭ 44-го истребительного авиационного полка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда капитан БОГОЛЮБОВ Иван Андреевич, 1912 г.р., уроженец: Ленинградская область, Бокситогорский район, Мозолевский с/совет, д.Рудная Горка (в другом донесении: Ленинградская область, Дрегельский район, Дмитриевский с/совет, д.Половное). Жена Боголюбова Анна Степановна, проживала: Ленинградская область, Красносельский район, п.Ропша, дворец. Кадровый, в РККА с 16 декабря 1931 года.

22 июля 1941 года на самолете МиГ-3 (заводской номер 3059 с мотором АМ-35 № 9 АЕ 04567) сбит в воздушном бою в районе Волосово, выпрыгнул с парашютом, но во время спуска на парашюте расстрелян истребителями противника и после спуска скончался. Похоронен в п.Ропша Ломоносовского района Ленинградской области на гражданском кладбище.

Место падения самолета МиГ-3 в районе деревень Смедово и Буяницы Волосовского района Ленинградской области было обнаружено поисковым отрядом «Авангард» (д.Большой Сабск Волосовского района Ленинградской области, руководитель – Фетисова Лариса Александровна) в апреле 2014 года.

При первичном обследовании места падения были обнаружены фрагменты центроплана, много дельтадревесины. Со слов местных жителей в 1970-е годы из воронки извлекли мотор самолета и сдали в металлолом. К сожалению, в первые поисковые выходы никаких номеров найдено не было.

В июне 2014 года при дополнительном обследовании места падения удалось найти фрагмент разбитого мотора, на котором был продублирован его заводской номер. Но фрагмент был деформирован и читались лишь начальные символы – 9 Е...

Спустя два месяца, в сентябре, удача улыбнулась поисковикам, и еще на одном обломке мотора удалось найти полный номер – 9 ЕА 04567.

Поисковики сообщили об обнаруженном номере специалистам Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань). Проведя исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации в фонде 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО удалось найти указанный номер. Данный мотор был установлен на самолет МиГ-3 № 3059 и находился в составе 44-го истребительного авиационного полка. На данном самолете (с указанным мотором) 22 июля 1941 года не вернулся с боевого задания заместитель командира АЭ, капитан Иван Андреевич Боголюбов. В боевых донесениях указывалось, что самолет Боголюбова был сбит в воздушном бою. Летчик смог выпрыгнуть из горящего самолета, но при спуске на парашюте был расстрелян немецкими

Фрагменты самолета МиГ-3.

летчиками в воздухе. Раненного летчика на земле подобрали бойцы пехотного подразделения и сообщили о нем в его полк. Однополчане забрали летчика и доставили в госпиталь части, где он умер от ран. Похоронили Боголюбова на гражданском кладбище в п.Ропша Ленинградской области.

Здесь следует добавить, что в то время 44-й ИАП базировался на аэродроме Ропша и члены семей летчиков проживали в самом поселке.

К поиску родных погибшего летчика подключились поисковики, ведущие огромную работу в социальных сетях. И родные нашлись в Бокситогорске!

Вот как дальнейшие события описывает боец поискового отряда «Авангард» Михаил Соловьев:

«...как мне написала Татьяна Евгеньевна (администратор сайта poisksvoih.ru – Авт.): «...У Ивана Андреевича Боголюбова жив сын Юрий Иванович и их семья регулярно посещает братское захоронение в Ропше. Знают о гибели своего отца, но очень взволновались новым подробностям и ждут общения с вами...».

Фрагменты номера мотора самолета МиГ-3.

Командиру нашего отряда – Фетисовой Ларисе Александровне удалось связаться с невесткой Юрия Ивановича – Светланой – и предварительно договориться о встрече на 4 ноября этого года (2014). Чтобы мы смогли показать место падения самолета. Юрий Иванович живет в Бокситогорске, у него есть фотографии его отца, обещали привезти, чтобы мы отсняли их для себя. Светлана живет в Питере, собирались на ноябрьские праздники ехать к Юрию Ивановичу, и, если все сложится хорошо, 4 ноября приедут к нам! Надеемся на скорую встречу!

4 ноября 2014 года члены нашего поискового отряда «Авангард» встречались с родственниками Ивана Андреевича Боголюбова на месте его гибели у д.Смедово. Сам летчик похоронен в Ропше на гражданском кладбище в братской могиле, а самолет мы «копали» не зная тогда еще его судьбу. Встреча прошла в теплой, можно сказать родственной обстановке. Беседовали обо всем. Конечно нас все интересовало о семье Юрия Ивановича (сына Ивана Андреевича). Когда отец погиб Юрию Ивановичу был 1 год и 9 месяцев. Отца он не помнит. Со слов матери отец очень любил Юру, души в нем не чаял. В одном полку с Иваном Андреевичем служил его брат, он был механиком. Так вот он говорил, что в тот день с аэродрома взлетели 6 самолетов и все были сбиты в воздухе, обратно ни один не вернулся. А немецких самолетов летело так много, что «небо было черно», Иван Андреевич был расстрелян с самолета противника будучи уже на земле, когда освобождался от строп 21 июля 1941 года. Одна пуля попала близко к сердцу, она-то и была смертельной. Умер он от ран в госпитале в Ропше. Сразу после гибели отца Юрия с матерью эвакуировали в Бокситогорск к родным. Мама была учителем. Сейчас Юрий Иванович с женой Антониной Максимовной живут в Бокситогорске, а их сын с невесткой в Питере. Приезжали на встречу Юрий Иванович с Антониной Максимовной и внучка Дарья с мужем Иваном. Как они сказали, сначала были в замешательстве, верить такой информации или нет. Им еще говорили «вас разводят», но они поверили. И вот наша встреча состоялась. Они привезли гостинцы младшим бойцам нашего отряда, показали фотоаппарат, который был подарен

Боголюбов И.А.

Ивану Андреевичу по окончании летного училища в 1938 году, фотографии Ивана Андреевича, прощание с ним в «красном уголке», где справа от него плачет жена, а слева на руках у женщины сидит сын Юра, похороны Ивана Андреевича в день его смерти – 22 июля 1941 года, и фото братской могилы тогда и сейчас. С нашей стороны были сделаны памятные подарки как семье Юрия Ивановича, так и Герасимову Вячеславу – человеку, который показал место падения самолета. Каждый год 9 мая их семья приезжает на братскую могилу в Ропшу, где похоронен Иван Андреевич. Теперь у них есть еще место, где можно вспомнить Ивана Андреевича...».

Кроме того, 15 ноября 2015 года в газете «Сельская Новь» Волосовского района Ленинградской области вышла статья Нины Богдановой «Встреча через годы»:

«Весной бойцы поискового отряда «Авангард» начали раскопки на месте падения сбитого в годы Великой Отечественной войны советского самолета – в лесном массиве между деревнями Смедово и Буяницы. Ребята сразу поняли, что машина была давно варварски растащена «металлистами» – любителями поживиться на сдаче в утиль цветного металла. Но кое-что в результате упорных раскопок все же найти удалось – обломки деталей с номерами, и это было главным, что помогло установить марку самолета, его принадлежность к воинской части, дату гибели и имя летчика.

Свой последний бой капитан Иван Андреевич Боголюбов принял 21 июля 1941 года (правильно 22 июля. – Авт.), защищая Ленинград от яростно рвавшегося к нему врага. Его МиГ-3 был сбит истребительной авиацией противника, летчик выпрыгнул из горящего самолета с парашютом, но уже на земле, когда пытался освободиться от строп, шальная пуля настигла его... Умер он на следующий день в госпитале в Ропше, где и похоронен. Было ему всего 29 лет.

Всю эту скупую информацию «авангардовцы» добыли с помощью соратников по поисковой работе из разных регионов страны, возможность общаться с единомышленниками в социальных сетях – все-таки большое подспорье в их непростом деле. На одном из сайтов нашлась информация, что капитан Боголюбов – уроженец Бокситогорска Ленинградской области, был указан и адрес вдовы погибшего. Поиск родственников много времени не занял – они оказались в Бокситогорске, и в первые дни ноября Юрий Иванович Боголюбов с супругой и внучкой приехали на место гибели отца и деда.

– Звонок командира поискового отряда Ларисы Фетисовой вызвал большой переполох в нашем семействе, – рассказал Юрий Иванович. – С ней разговаривала наша родственница, которая так разволновалась, что всем нам сказала, что найдены останки моего отца! Как же так,

Фотоаппарат Боголюбова И.А., хранящийся в семье летчика.

ведь мы знаем, что он похоронен в Ропше – ездим на могилу каждый год! К счастью, быстро разобрались, что речь идет о месте гибели отца и найденных обломках его самолета... И вот мы здесь.

Они очень волновались и не скрывали слез, подходя к краю оплывшей воронки. Бережно положили на еловый лапник красные гвоздики и маленький самолетик. Замерли в скорбном молчании...

О точном месте гибели родного человека в семье Боголюбовых не знали, было известно только, что в Волосовском районе. И вот теперь добавился такой важный штрих в семейную летопись. Очень растрогал гостей подаренный поисковиками застекленный планшет с найденными на месте раскопок частями самолета. Юрий Иванович привез бойцам «Авангарда» фотографии из семейного архива. На одних – его отец еще курсант летного училища, на других – кадровый военный, третьи – запечатлели похороны в Ропше (там совсем маленький Юра на руках у матери, стоящей у гроба) и памятник с фамилиями всех покоящихся в братской могиле: сначала скромная пирамидка с красной звездой и

Прощание с Боголюбовым И.А. в Красном уголке части.

гранитный памятник – теперь. Берегут в семье Боголюбовых и еще одну реликвию – фотоаппарат ФЭД, подаренный летчику Боголюбову по случаю окончания летного училища в июне 1937 года. Отца Юрий Иванович не помнит – ему не было еще и двух лет, когда тот погиб на войне. Но мама рассказывала ему, каким честным и смелым был отец, как он обожал маленького сынишку. Брат отца служил с ним в одном полку авиамехаником, он-то и поведал, что последний бой капитана Боголюбова был заведомо неравным: с нашего аэродрома в Ропше тогда поднялось шесть краснозвездных самолетов, а против них было столько вражеских, что небо казалось черным... Из полка, в котором служил капитан Боголюбов, до окончания войны уцелели только два летчика. Сам Юрий Иванович сразу после школы мечтал пойти по стопам отца и поступить в летное училище, но мама была категорически против. Тогда паренек отправился на комсомольско-молодежную стройку. Трудности и бытовые неудобства его не страшили: Юра Боголюбов в составе сборной Бокситогорского района был чемпионом Ленинградской области по футболу, спортивная закалка очень помогла тогда, да и сейчас он бодр и энергичен не по годам. Братск, Усть-Илимск, Байкало-Амурская магистраль – многие важнейшие для страны индустриальные объекты на его счету. Первую зарплату – 500 рублей (огромные для 1960-х годов деньги!) послал маме. Та почему-то испугалась такой суммы, не поверила, что можно столько заработать честным трудом – пришлось высылать заверенную справку из бухгалтерии... На одной из строек нашел свое счастье – супругу Антонину Максимовну, с которой в любви и согласии прожил все эти годы, теперь вот ждут уже правнуков...

– Как на сердце стало легко! Есть теперь еще одно место, куда можно приехать поклониться памяти отца. Спасибо удивительным ребятам из поискового отряда «Авангард» за их тяжелую, но такую нужную работу!

А у «авангардовцев» на примете очередной объект – снова скрытый под толщей земли самолет... Значит, будет открыта еще одна страница истории Великой Отечественной, восстановлены события и имена. Возможно, что состоится и еще одна встреча, подобная той, что произошла в лесном массиве между Смедово и Буяницами. Встреча через годы...».

А еще ранее, 20 марта 1964 года, Тихвинская газета «Трудовая Слава» опубликовала очерк М.Калинина «Крылья Героя»:

«В деревне Половное, среди живописной природы, на берегу бурной речки Черенки, в большой крестьянской семье в 1912 году родился Иван Андреевич Боголюбов. С малых лет он вместе со своими сверстниками участвовал в тяжелом крестьянском труде. Потом разносил почту по дерев-

ням. На редкость любознательный он с отличием закончил Черенскую школу. Родители, видя его усидчивость и стремление к знаниям, отправили мальчика в тихвинскую среднюю школу, где он проучился несколько лет.

Незабываемым для Боголюбова был 1931 год, когда он переступил порог авиационного училища. Сбылась, наконец, заветная мечта. Потекли дни напряженной учебы и работы. Крестьянскому пареньку, привыкшему трудиться с ранних лет, наука давалась легко.

Окончив с отличием авиационное училище, Боголюбов стал командиром звена истребителей в одной из летных частей. Много здесь пришлось поработать Боголюбову. Зато уже через два месяца его подразделение занимает первое место в части по боевой и политической подготовке.

Подошла зима 1939 года. Началась война с белофиннами. На подступах к Ленинграду летчики И.А.Боголюбова получают первое боевое крещение. Во время боев с белофиннами Боголюбов стал коммунистом.

Когда прекратились военные действия, Иван Андреевич встал во главе эскадрильи. Днем и ночью продолжалась учеба.

Когда началась война, на митинге летного состава аэродрома капитан Боголюбов сказал:

– Мы отлично понимаем коварство и силу врага, но мы смело говорим: нас не запугаешь! Гитлеровская банда сломит голову в этой войне!

Подразделение Боголюбова образцово выполняло боевые задания командования.

Высоко ценили летчики своего командира и под его руководством смело бросались в бой на ненавистного врага. Но воевать ему пришлось недолго. Через месяц после начала войны, 22 июля 1941 года, капитан Боголюбов погиб, героически защищая город Ленина.

Вот как описывает гибель Боголюбова известный советский писатель Виссарион Саянов, автор книги «Земля и небо» в газете «Известия» от 29 июля 1941 года:

«Капитан Боголюбов был командиром эскадрильи, лейтенант Прищепа – его адъютантом. Они были неразлучны. Прищепа всегда старался охранять в бою командира. В Боголюбове была большая внутренняя сила, и все, знавшие этого человека, уважали его как командира и воздушного бойца.

Командир п/о «Авангард» Лариса Фетисова.

Михаил Соловьев, заместитель командира п/о «Авангард».

– Бей врага из пулемета, нет патронов – руби винтом, винт не работает – тарань своим истребителем, чтобы ни одна гадина не ушла живой, – учил он своих товарищей.

Ранним утром над облаками мчались два быстроходных «ястребка». Это Боголюбов и Прищепа патрулировали небо. Неожиданно показались вблизи вражеские самолеты. Шесть «мессершмиттов» шли наперерез. Боголюбов качнул машину и сразу неустрашимые воздушные бойцы начали сражение с врагом. Двое против шести!

Боголюбов и Прищепа смело вели воздушный бой. Заботясь о командире, При-

Памятник на братской могиле, где похоронен Боголюбов И.А. Поселок Ропша Ленинградской обл.

щепа все время преследовал самолеты, стремившиеся атаковать Боголюбова. Уже два «мессершмитта» сбил Боголюбов, когда загорелся его самолет. Гибель самолета была неизбежна и Боголюбов выбросился на парашюте. В эти-то минуты его и расстреляли вражеские стервятники. Прищепа бросился на выручку, сбил еще один «мессер», но спасти командира не удалось.

Узнав о гибели своего любимого командира Ивана Андреевича Боголюбова, летчики поклялись отомстить за него. Один из его боевых товарищей посвятил этому свое стихотворение, напечатанное в газете части. Оно называлось «Клянутся летчики»:

«За пролитую кровь в сраженьи капитаном
Клянутся летчики фашистов крепче бить.
На город Ленина воздушным океаном
Враг никогда, нигде не пролетит.
Наш «ястребок» догонит и собьет пирата.
И в схватке постоит за честь своей страны.
Пусть, как ни тяжела постигшая утрата,
Герои-летчики решимости полны».

Такова история героического подвига нашего земляка капитана Боголюбова Ивана Андреевича, уроженца деревни Половное Мозолевского сельсовета. Похоронен И.А.Боголюбов в поселке Ропша, под Ленинградом...».

В завершение добавим, что описываемый в приведенных выше публикациях воздушный бой, в котором погиб И.А.Боголюбов в действительности случился 22 июля 1941 года (а не 21 июля – как на это указывается в ряде публикаций). К сожалению, описание этого боевого вылета даже не попало в оперативную сводку ВВС Ленинградского фронта. В сводках за 22 и 23 июля 1941 года описывается воздушный бой, проведенный летчиками 19-го Краснознаменного истребительного авиационного полка, а вот о вылете пилотов 44-го ИАП в документах ни слова. Хотя и это объяснимо. Дело в том, что в «жаркие» дни лета 1941 года, в воздух по сигналу боевой тревоги поднимались смешанные группы из разных полков 7-го ИАК ПВО. И вполне возможно, что в этот день для отражения воздушного налета противника на Ленинград в воздухе дрались крыло к крылу летчики 19-го КИАП и 44-го ИАП.

Тем не менее, в архивных документах сохранилась запись, что в этот же день (и в этом же боевом вылете) был сбит и самолет ведомого И.А.Боголюбова – лейтенанта Алексея Петровича Прищепы. Это произошло в районе Волосово, где они вместе с капитаном Боголюбовым вели воздушный бой. Лейтенанту Прищепе удалось выброситься с парашютом из горящего самолета, и затем он с ожогами рук был доставлен в госпиталь в Ропшу, а затем в Ленинград в здание Травматологического института.

Описание этого воздушного боя удалось найти в наградных документах А.П.Прищепы, когда его представляли к ордену:

«22-го июля 1941 года лейтенант Прищепа летел в паре с командиром эскадрильи капитаном Боголюбовым. Неожиданно показалось 6 самолетов противника типа «МЕ-109». Капитан Боголюбов со своим ведомым лейтенантом Прищепа вступил с ними в неравный бой. В этом смелом и неравном бою лейтенант Прищепа честно и мужественно охранял своего командира эскадрильи. Он не отставал ни на шаг от своего командира, охраняя хвост самолета командира.

Благодаря всему этому капитану Боголюбову удалось сбить два самолета противника. Лейтенант Прищепа охранял командира до тех пор, пока целая свора вражеских самолетов не подожгла его самолет. Из горящего самолета тов. Прищепа выбросился только с Н-200 метров, получив при этом сильные ожоги лица и рук...».

Родственники Боголюбова И.А.

Борзов Иван Иванович
Астафьев Вадим Александрович
Беляев Иван Александрович
Грицан Николай Дмитриевич

Борзов И.И.

Астафьев В.А.

Заместитель командира 2-й АЭ лейтенант БОРЗОВ Иван Иванович, 1915 г.р., уроженец: РСФСР, Рязанская область, Егорьевский район, д.Старое Ворово (в настоящее время – территория Шатурского района Московской области). Кадровый, в РККА с 1938 года.

Адъютант 2-й АЭ, штурман самолета старший лейтенант АСТАФЬЕВ Вадим Александрович, 1911 г.р., уроженец: РСФСР, Ярославская (в настоящее время – Костромская) область, город Кострома, Трудовая Слобода, ул.Просвещения, д.18. Жена Астафьева Надежда Андреевна. Кадровый.

Воздушный стрелок-радист сержант БЕЛЯЕВ Иван Александрович, 1916 г.р., уроженец: РСФСР, Чкаловская область, город Чкалов. Кадровый, в РККА с 1937 года.

Воздушный стрелок младший командир ГРИЦАН Николай Дмитриевич, 1915 г.р., уроженец: Украинская ССР, Днепропетровская область, город Днепродзержинск. Кадровый, в РККА с 1937 года.

Летчик лейтенант Борзов И.И., воздушный стрелок-радист сержант Беляев И.А. и воздушный стрелок младший командир Грицан Н.Д. выпрыгнули с парашютами из горящего самолета. Спустя несколько дней перешли линию фронта и вернулись в полк. Штурман самолета старший лейтенант Астафьев В.А. был убит в воздухе и погиб вместе с самолетом.

Экипаж самолета ДБ-3 (заводской номер 391201) из состава 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ сбит истребителями противника 17 сентября 1941 года в районе п.Тосно Тосненского района Ленинградской области.

Место падения самолета ДБ-3 в районе поселка Гладкое Тосненского района Ленинградской области было показано местными жителями поисковикам объединения «Победа» при Ленинградском обкоме ВЛКСМ (руководитель – Рувимов Александр Сергеевич) в сентябре 1990 года. Тогда на месте падения побывали специалисты объединения Андрей Стеняев, Василий Груздов и Илья Прокофьев. На окраине большого болота с названием Гладкое болото они увидели большую воронку, глиняные края которой оплыли, но ее диаметр всё равно впечатлял – более 10 метров. Поисковики смогли обследовать только находившиеся на поверхности обломки, разбросанные взрывом при падении самолета. К сожалению, большие фрагменты еще в послевоенные годы были сданы в металлолом, но тем не менее удалось установить тип данного самолета. Им оказался дальний бомбардировщик ДБ-3.

Однако приступить к серьезной работе на месте падения мы смогли только в августе 1994 года. В течение нескольких поездок поисковиками отряда «Молодежный Исторический Фонд» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Вепрев Игорь Сергеевич) проводились работы по подъему. В одной из экспедиций в апреле 1995 года принимали участие преподаватели и курсанты военного училища связи из Санкт-Петербурга. Тогда к месту падения самолета с их помощью удалось доставить большую пожарную помпу. Из-за болотистой почвы подъехать к самой воронке военный «Урал» не смог, и поисковикам несколько сот метров все имущество пришлось перетаскивать на своих плечах. Тем не менее, именно в этот выезд удалось до конца выкачать всю воду и болотную жижу из воронки. Два дня (выходные, ведь поисковики могли заниматься подъемом самолета только в свободное от работы время) мы поднимали обломки из воронки. На поверхность был извлечен один из моторов самолета с тремя загнутыми лопастями. На остатках мотора удалось найти его заводской номер – М-87 № 87297.

Кроме того, были обнаружены раздробленные останки одного члена экипажа. На сохранившейся форменной одежде были нашиты знаки различия старшего лейтенанта морской авиации. Останки находились в передней части самолета, в месте, где предположительно была кабина штурмана, что дало повод считать, что найдены останки именно штурмана экипажа. Среди

Коленчатый вал мотора М-87.

Место падения самолета ДБ-3.

личных вещей погибшего и его амуниции были обнаружены: карманные часы, перочинный нож с клеймом «Красный Выборжец», монеты, бумажник, части кожаного реглана с морскими пуговицами, офицерский ремень, обгоревшие форменные ботинки, обрывки ремней с пряжками и карабинами от парашюта.

Обнаруженный у погибшего бумажник оказался пустым. По всей видимости, перед вылетом пилот сдал все документы.

По установленному номеру мотора самолета поисковики сделали запрос в Центральный военно-морской архив, откуда пришел следующий ответ:

«Сообщаю, что по вашему запросу Центральным военно-морским архивом проведено обстоятельное изучение документов авиации ВМФ и авиации Балтийского флота с целью установления номера обнаруженного самолета и состава его экипажа. Указанные в запросе номера авиационных моторов в 1941 году устанавливались на нескольких самолетах ДБ-3 из 1-го авиационного полка ВВС КБФ и были списаны как боевая убыль актом от 30 ноября 1941 года.

Архивом были проверены все случаи гибели самолетов ДБ-3 за период с 22 июня по 30 ноября 1941 года. Наиболее вероятным представляется следующий:

17 сентября 1941 года в районе Мга–Тосно сбиты три самолета ДБ-3 из состава 1-го авиаполка ВВС КБФ, ведущий звена лейтенант Борзов И.И. Согласно расследованию гибели этих самолетов, проведенному заместителем командующего ВВС КБФ генерал-майором Рожковым, звено имело задание нанести бомбовый удар в районе Урицка (Стрельна). Маршрут полета этого звена проходил через пункты Синявино–Вороново–Мга. В этом районе по данным истребителей были уничтожены два самолета ДБ-3 звена Борзова И.И., с которых выпрыгнули 4 парашютиста, а третий самолет звена ушел в облака, очевидно, также был сбит зенитной артиллерией. Эти данные подтвердило звено самолетов ДБ-3 старшего лейтенанта Шеликасова И.И., шедшее за звеном Борзова И.И. в кильватере на дистанции 1,5–2 км. Самолет ведущего звена, лейтенанта Борзова И.И., по учету журнала потерь материальной части ВВС КБФ значится сбитым в районе Тосно.

Экипаж самолета ведущего звена:

– лейтенант Борзов Иван Иванович, летчик, позднее Герой Советского Союза, с 1962 года командующий авиацией ВМФ, умер в 1974 году;

– старший лейтенант Астафьев Вадим Александрович – штурман;

– сержант Беляев Иван Александрович – воздушный стрелок-радист, 1916 г.р., уволен в июле 1946 года в г.Ленинград;

– младший командир Грицан Николай Дмитриевич – воздушный стрелок, 1915 г.р., уволен в 1956 г.

Штурман самолета старший лейтенант Астафьев В.А. значится погибшим, остальные члены экипажа выпрыгнули с парашютом и возвратились в свою часть. Судьба остальных двух экипажей, сбитых в этом районе, неизвестна, не вернулись с боевого задания».

Таким образом, было установлено, что поисковиками обнаружено место падения самолета 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ, и в воронке останки штурмана самолета старшего лейтенанта Астафьева Вадима Александровича.

Кроме того, был сделан запрос в архивный отдел ЦВМА, который находится в городе Москве. Оттуда поисковики получили следующий ответ:

«АО ЦВМА, ф.122, д.27914, л.67.

В таблице «Потери боевого состава 1-го авиаполка за период боевых действий с 22 июня по 10 января 1942 года», значатся:

17 сентября 1941 года самолет ДБ-3 № 392615, экипаж: летчик капитан Федоров, стрелок-бомбардир сержант Плотников, стрелок-радист краснофлотец Меньшиков, воздушный стрелок младший сержант Котиков – самолет не возвратился с района ст. Лигово. Судьба экипажа неизвестна.

17 сентября 1941 года самолет ДБ-3 № 391201, экипаж: летчик лейтенант Борзов, штурман старший лейтенант Астафьев, стрелок-радист сержант Беляев, воздушный стрелок младший командир Грицан – самолет сбит огнем ЗА противника в районе г.Урицк. Штурман погиб. Остальные члены экипажа выпрыгнули с парашютами и возвратились в часть.

17 сентября 1941 года самолет ДБ-3 № 391206, экипаж: летчик старший лейтенант Семенов, штурман лейтенант Феклисов, стрелок-радист сержант Крысанов, воздушный стрелок старшина Письменский –

самолет не возвратился с района ст. Лигово. Судьба экипажа неизвестна.

17 сентября 1941 года 1-й МТАП ВВС КБФ имел задание нанести бомбовый удар по району Стрельна–Урицк. В районе Мга–Тосно самолеты были атакованы и сбиты истребителями противника. Не вернулись с боевого задания (по экипажам):

– Федоров Кузьма Васильевич, 1907 г.р., капитан, заместитель командира полка 1 МТАП ВВС КБФ. Уроженец: Ивановская обл., Кольчугинский р-н, д.Старая. Жена Алимпиада Павловна, дочь Нонна (1937), мать Ирина Пимоновна. Кадровый с 1929 г. ЦВМА: фонд 988, опись 0018709, дело 4. Член ВКП(б) с 1938 года, № 2745176.

– Плотников Ефстафий Александрович, 1920 г.р., сержант, стрелок-бомбардир 1 АЭ 1 МТАП ВВС КБФ. Уроженец: РСФСР, Омская обл., Упоровский район, ст.Тюменцево. Мобилизован Свердловским РВК в 1940 году. ЦВМА: ф. 988, оп. 0018709, д. 4. Член ВЛКСМ с 1938 года, № 8053187.

– Меньшаков Петр Александрович, 1915 г.р., краснофлотец, стрелок-радист 1 АЭ 1 МТАП ВВС КБФ. Уроженец: Северный край, Вилегодский район, с.Самино (ныне Архангельская область). Мать Феклиса Вассарионовна. Мобилизован Котласским РВК в 1937 году, повторно в 1938 году. ЦВМА: ф.988, оп.0018709, д.4. Член ВЛКСМ с 1935 года.

– Котиков Николай Михайлович, 1921 г.р., сержант, воздушный стрелок 1 АЭ 1 МТАП ВВС КБФ. Уроженец: Тульская обл., Белевский район, Таратухинский с/с, д.Самолково. Мобилизован Белевским РВК в 1939 году. ЦВМА: ф.988, оп.0018709, д.4. Кандидат в члены ВКП(б).

– Астафьев Вадим Александрович, 1911 г.р., старший лейтенант, адъютант 2 АЭ, штурман 1 МТАП ВВС КБФ. Уроженец: Ярославская обл., г.Кострома. Жена Надежда Андреевна, г.Кострома, Трудовая слобода, ул.Просвещения, д.18. Кадровый с 1932 г. ЦВМА: ф.988, оп.0018709, д.4. Член ВКП(б) с 1939 года, № 3133941.

– Семенов Федор Яковлевич, 1912 г.р., старший лейтенант, командир звена 1 АЭ 1 МТАП ВВС КБФ. Уроженец: Калининская обл., Бологовский р-н, д.Малая Горнешница. Жена Мария Петровна, сын Анатолий (1936), сын Юрий (1937), проживали: Чувашская АССР, ст.Шумерля, п/о Н.-Кумашка. Кадровый. ЦВМА: ф.988, оп.0018709, д.4. Член ВКП(б).

– Феклисов Федор Иванович, 1911 г.р., старший лейтенант, штурман звена 1 АЭ 1 МТАП ВВС КБФ. Уроженец: Тульская обл., Алексинский район, с.Афанасьево. Жена Галина Александровна, дочь Людмила (1938). Кадровый с 1933 года. ЦВМА: ф.988, оп.0018709, д.4.

– Крысанов Петр Кузьмич, 1916 г.р., сержант, стрелок-радист 1 АЭ 1 МТАП ВВС КБФ. Уроженец: Московская обл., д.Анновка. Мать Татьяна Кузьминична, проживала: г.Москва-56, Ср.Тишинский пер., 3-22. Мобилизован Ростикинским РВК в 1937 (1938) г. ЦВМА: ф.988, оп.0018709, д.4.

Поисковик Андрей Стеняев.

Поисковики отряда «МИФ» и курсанты военного училища связи (г.Санкт-Петербург).

– Письменский Николай Кузьмич, 1915 г.р., старшина, воздушный стрелок 1 АЭ 1 МТАП ВВС КБФ. Уроженец: Ростовская обл., Тарасовский район, ст.Ефремово-Степаново. Жена Анна Андреевна, проживала: Южно-Восточная ж/д, ст.Лихая, Райтранспит, Столовая № 1. Мать Татьяна Николаевна, проживала: УССР, Ворошиловоградская область, Рудник Кр.?, Шахта № 2, Новая Колонна, ул. 1-го Мая, д.21, кв.2. Мобилизован Зверевским РВК в 1937 (1938) г. ЦВМА: ф.988, оп.0018709, д.4. Член ВЛКСМ с 1938 года, № 4155112».

В результате у поисковиков появилась возможность ознакомиться с документами, которые раскрыли трагическую картину воздушного боя 17 сентября 1941 года. Выходило, что в этом вылете были сбиты три самолета ДБ-3 из состава 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ. Из экипажа летчика Борзова удалось спастись, выпрыгнув с парашютами, трем членам экипажа самолета (Борзов, Беляев, Грицан), а штурман самолета Астафьев погиб, упав вместе с самолетом. В донесении указывалось, что летчики других самолетов полка, шедших за звеном Борзова, видели, что немецкие истребители точно сбили два самолета и из них выпрыгнули с парашютами 4 человека, третий самолет ушел в облака и его гибели они не наблюдали, а лишь предположили, что он тоже был сбит.

Проверив сведения о судьбе членов других экипажей самолетов выяснилось, что летчик одного из самолетов, старший лейтенант Петр Яковлевич Семенов попал в плен. По документам трофейной картотеки, которая хранится в Центральном архиве Министерства обороны РФ, установлено, что старший лейтенант Семенов попал в плен только 27 сентября 1941 года, то есть спустя 10 дней после того, как сбили его самолет. Местом пленения в карточке военнопленного указано: в районе Чудово. Это значит, что старший лейтенант П.Я.Семенов десять суток находился в тылу противника, двигаясь в сторону линии фронта, которая тогда проходила по реке Волхов.

Судьба других членов экипажей погибших самолетов осталась неизвестна. Сведений, попали они в плен или смогли выйти на свою территорию, обнаружить не удалось.

* * *

В послевоенное время многие ветераны, в том числе и летчики морской авиации, оставили свои воспоминания. В этой связи нас заинтересовали две книги, написанные непосредственными участниками боев 1941 года. Одна из них «Над тремя морями» Петра Ильича Хохлова. В 1941 году капитан П.И.Хохлов был на должности штурмана 1-го минно-торпедного авиаполка. В своей книге вот как он описал интересующий нас вылет.

«Утром 16 сентября воздушная разведка полка донесла, что на станции Кириши большое скопление войск и техники противника. Шесть экипажей Ил-4 (самолет ДБ-3ф впоследствии назвали Ил-4. – Авт.) *срочно готовились к вылету.*

Работа поисковиков на месте падения самолета ДБ-3.

Группу самолетов должен был вести заместитель командира полка капитан К.В.Федоров. Ведущим штурманом назначили меня. Мы уже запустили моторы, когда к самолету подъехал Е.Н.Преображенский. Выйдя из машины, он стал что-то громко выкрикивать мне под шум моторов. Наконец я расслышал: ему срочно нужны материалы о бомбежках Берлина. А они хранились у меня. Высунувшись из кабины, я сложил ладони вместе и положил на них голову, показывая, что все лежит под подушкой на моей койке. Преображенский не понял и жестом приказал мне спрыгнуть через нижний люк кабины на землю. Я выпрыгнул и, не скрывая раздражения, стал укорять Евгения Николаевича: дескать, ребенок и тот мог бы понять, а теперь вот и задержка вылета. Но Преображенский тоже распалился. Приказал мне садиться в машину и с ним вместе ехать за материалами.

На мое штурманское место был посажен старший лейтенант В.А.Астафьев. Капитан К.В.Федоров тем временем связался по радио с заместителем командира третьей эскадрильи старшим лейтенантом И.И.Борзовым, который тоже должен лететь на это задание, и попросил его быть ведущим в группе, так как штурман полка остался на земле, а он летит с другим штурманом, которому трудно быть ведущим. Так и порешили. Группу из шести самолетов повел И.И.Борзов, а Федоров занял в воздухе место правого ведомого в его звене.

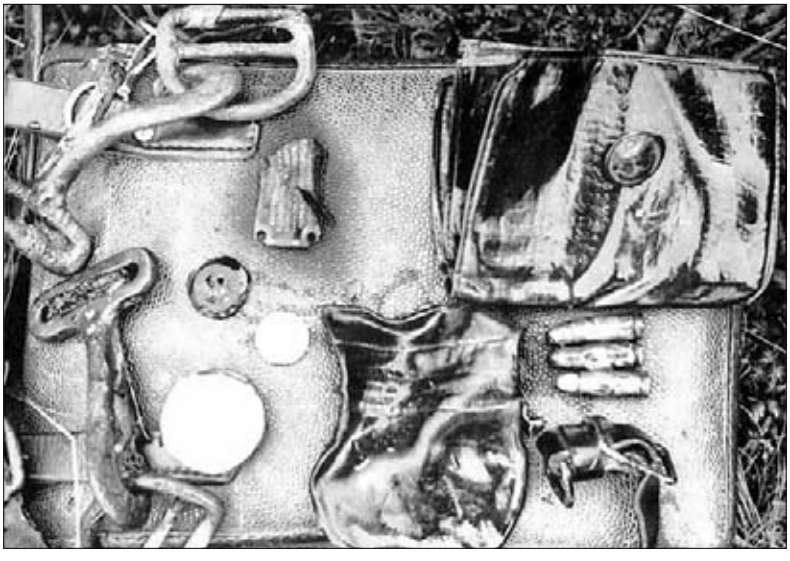
Итак, шесть самолетов Ил-4 поднялись и пошли к станции Кириши. Тяжело, драматично сложился этот полет для наших экипажей. Вот что потом рассказывал о нем ведущий группы И.И.Борзов: «Когда мы вышли на станцию Кириши, там действительно все было забито войсками и техникой противника. С высоты трех тысяч метров удачно сбросили бомбы и стали отходить на восток. Тут нас встретила большая группа истребителей МЕ-109. Начался неравный бой.

Сначала были сбиты два Ил-4, замыкавшие строй, а затем подожжен и мой самолет. На горящей машине я пролетел еще километров десять. Огонь уже начал поступать в кабину, лизать руки, лицо. Экипаж по моей команде покинул самолет с парашютами над территорией, занятой противником. Когда и я приземлился, то увидел: вверху еще продолжался воздушный бой. Три наших самолета, отбиваясь от яростных атак фашистских истребителей, уходили на восток. Затем все самолеты – и наши, и противника – исчезли из поля зрения».

Иван Иванович Борзов сумел найти свой экипаж в лесу и вместе с ним тронулся в путь к линии фронта. К летчикам присоединилось еще несколько десятков наших солдат, оказавшихся в окружении. Через трое суток почти все они вышли к своим войскам.

Только вернувшись в полк, И.И.Борзов узнал то, чему страшно было поверить. Не вернулись с боевого задания не три, а все шесть бомбардировщиков. Воздушный бой сложился для них трагически...».

Здесь следует отметить небольшие неточности, которые допустил Петр Ильич Хохлов. Описываемый вылет произошел 17 сентября 1941 года, а не 16-го, как он пишет. Штурманское кресло на самолете заместителя командира полка капитана Федорова занял штурман самолета Борзова – сержант Плотников, а адъютант 2 АЭ (в авиации эта должность равнозначна начальнику штаба подразделения) старший лейтенант Астафьев занял штурманское место в самолете Борзова. А вот информация, что цель, на которую вылетали экипажи 1-го МТАП, была в районе Киришей – очень правдоподобна, но об этом чуть ниже. Кроме того, описание воздушного боя со слов самого И.И.Борзова вызывает полное доверие.



Личные вещи и фрагменты амуниции, пристяжной системы парашюта Астафьева В.А.

* * *

Еще одна книга – «Пароль – Балтика» бывшего воздушного стрелка-радиста 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка Михаила Львовича Львова, в которой он описывал интересующий нас вылет.

«16 сентября оперативный ВВС, минуя штаб бригады, позвонил Преображенскому:

– Командующий приказал направить по условленным адресам группу. Сколько можете послать?

Преображенский посмотрел на доску, разделенную квадратами: в каждом квадратике, если все самолеты в исправности, висит модель ДБ-3. Сегодня только шесть моделей на доске, значит, только шесть самолетов могут немедленно лететь на задание. Другие на осмотре, регламентных работах после рейдов на Берлин, в ремонте. Уже вечером с десяток машин будут возвращены в строй. А сейчас...

– Могу послать шесть.

– Кто поведет?

– Капитан Федоров и штурман Хохлов.

– Минуту, доложу. – И после паузы:

– Командующий одобряет.

Итак, поведут заместитель командира полка и флаг-штурман, участник берлинской операции, Герой Советского Союза.

Условные адреса: Тосно и Кириши, где разведка обнаружила большое скопление фашистских войск и боевой техники. Важно не упустить врага, это понимает Преображенский и сразу отдает необходимые распоряжения.

Преображенский размышлял примерно так. Хохлов, как бы ни сложилась обстановка и погода, приведет к назначенным целям, точно отбомбит. Второе звено возглавляет Борзов, к которому «мессершмитты» сзади подходить побаиваются: экипаж стреляет снайперски. А в том, что лететь придется, как и раньше, без сопровождения, и наверняка предстоит бой с «мессершмиттами», командир полка не сомневался. И не сомневался, что бой будет тяжелым, как в свое время над переправами через Западную Двину.

Но в последний момент эта продуманная в деталях организация оказалась поломанной. Позвонило начальство и потребовало отчет о полетах на Берлин. Преображенский спросил, нельзя ли повременить. На другом конце провода настаивали – необходимо срочно: берлинская операция, участники которой удостоились благодарности И.В.Сталина, оказалась в центре внимания.

На готовых к выруливанию самолетах уже запустили моторы. Преображенский направился к бомбардировщику Федорова. Вначале полковник не собирался забирать с собой штурмана, хотел лишь узнать у него, где находятся материалы. Но за гулом двигателей не мог расслышать ответ штурмана, показал ему жестом, чтобы спускался на землю. Вместо Хохлова к Федорову послали штурмана Астафьева, что лишило капитана равновесия. Не имея такого опыта, как Плоткин, Гречишников, Победкин или Борзов, он усомнился в том, что сможет в качестве ведущего выполнить задание. И он попросил, не приказал, а именно попросил Борзова возглавить группу, как более опытного летчика.

– А я, Иван Иванович, займу место правого ведомого в вашем звене, – объяснил свое предложение капитан Федоров.

Такие перетасовки не могут содействовать успеху. Борзов это понимал. С другой стороны, Иван Иванович все равно должен был лететь. Всегда, когда требовалось повести в пекло, выбор падал на него. С ним полетели стрелок-радист Иван Беляев и штурман Астафьев, заменивший оставшегося на земле Хохлова. С Беляевым Борзов успел слетаться, стрелок понимал командира с полуслова. А вот с Астафьевым летел впервые, хотя и знал его давно.

Сообщение разведки оказалось точным: еще издали Борзов увидел, что станция Тосно забита войсками и техникой. Борзов приказал ведомым быть предельно внимательными, смотреть за ним и вместе с ним нанести удар по намеченным объектам. С высоты около трех тысяч метров на составы полетела первая серия бомб. Внизу запылал железнодорожный состав: от горящих цистерн высоко поднимался шлейф черного дыма. «Хорошо», подумал Борзов. Оторвав взгляд с земли, летчик впереди по курсу увидел большую группу «мессершмиттов», сообщил об этом ведомым и приказал Астафьеву и Беляеву смотреть в оба.

Меткие очереди штурманов и стрелков-радистов несколько охладили пыл фашистов. Шестерка краснозвездных самолетов продолжала полет – теперь уже к Киришам.

Хохлов П.И.

До цели оставалось лишь несколько километров, когда «мессершмитты» атаковали со стороны солнца. Борзов радировал ведомым: «Не отрываться, огонь вести организовано и прицельно, защищая друг друга». Но ведомые не отвечали. Беляев сбил одного фашиста, «мессершмитт» свалился на крыло и падал, переворачиваясь, до самой земли. Другие помешать бомбардировке не смогли. Борзов осмотрелся, оценивая нанесенный врагу урон. На подъездных путях, неуклюже перегородив их, стояли потерявшие ход танки. Горели вагоны, и гитлеровцы поспешно от них бежали. Значит, вагоны с боеприпасами. В кювете вверх колесами лежал сметенный с платформы штабной автомобиль. Еще оставались две бомбы, и, увидев с десяток танков, стоявших на тесном станционном пятачке, Борзов скомандовал:

– Боевой курс!

Штурман молчал. Борзов по самолетному переговорному устройству повторил приказ и прислушался: молчание.

Вот когда летчик разволновался. Был спокоен, когда «мессершмитты» атаковали всей стаей, а сейчас разволновался. Может, штурман ранен, тогда необходимо встряхнуть товарища, не дать ему расслабиться от боли.

– Штурман, – крикнул летчик, – ты слышишь – боевой курс!

Перегнувшись, Борзов через проем в переборке увидел Астафьева на залитом кровью полу. Он был мертв.

«Когда же это случилось? – сверлила мысль. – Бомбы Астафьев сбросил сам, сбросил точно». И вдруг вспомнилось: два «мессершмитта» в момент сбрасывания бомб проскочили перед штурманской кабиной, и почти одновременно рядом разорвался зенитный снаряд. Самолет тряхнуло словно в грозовом облаке. Вот тогда-то под пушечной очередью одного из проскочивших «мессершмиттов» и погиб штурман Астафьев.

Двадцать «мессершмиттов» атаковали повторно.

– Иван, отстреливайся за двоих, – передал Борзов стрелку-радисту, – штурман убит.

И снова уверенно, решительно звучит команда:

– Боевой курс!

Это приказ Борзова самому себе.

Да, экипаж остался без человека, расчеты которого помогают точно поразить цель. Но для Ивана и это не причина, чтобы бросить бомбы куда попало. Он словно не замечает вспышки над левым мотором, языков пламени, лижущих плоскость. Рассчитывает удар. Танки в перекрестье прицела. Рука рвет рычаг аварийного сброса. Бомбы идут на танки. Возмездие за товарища!

– Попали, очень хорошо! – кричит Иван Беляев.

А сзади – бой. «Мессершмитты» обрушились на ДБ.

Видеть это нестерпимо, и собственные опасности кажутся Борзову меньшими, чем в действительности.

«Мессершмитты», покончив с двумя концевыми самолетами, возвращаются. Более десяти «мессеров» – Беляев устал их считать – ринулись на ведущий самолет. Одного Беляев сбил, другие наседали. Захлебывается мотор. В передней кабине короткие языки пламени; зажигательные снаряды врага вызвали пожар. Очевидно, «мессершмитты» не были уверены в своем успехе и продолжали атаки. Это помогло тем трем экипажам, что шли за ведущим. На какое-то время они оказались вне воздействия гитлеровских истребителей и уходили к линии фронта. Уже километров пять с боем отходил Борзов из района Киришей. В кабине духота, пламя подобралось вплотную. Борзов стонал от боли, но не отнимал обожженных рук от штурвала. Тяжко было Беляеву: тлел комбинезон, подгорели унты. Вдруг раздался взрыв, затем еще один. Самолет швырнуло в воздухе, на

Преображенский Е.Н. и Хохлов П.И. (слева).

мгновенье он потерял управление, но Борзов сжал штурвал и снова овладел машиной.

Опять, в который уже раз, вздрогнул балтийский бомбардировщик: несколько крупных осколков пробили навылет фюзеляж. Самолет, снижаясь, летел. Шоссе и танки на опушке леса уходили под левую плоскость. В дыме и пламени танки врага теряли очертания, плыли. Так в мираже плывет над прицелом цель, когда перегревается ствол пулемета или винтовки. Борзов обдумывал решение. Он спросил стрелка-радиста:

– Ваня, понимаешь обстановку?

– Я понимаю, товарищ командир, – ответил Беляев и добавил: – Если надо...

Если надо...

Эта неоконченность, незавершенность мысли стрелка соответствовали его собственному решению. То, что в критическую минуту ему доверял Беляев и готов был вместе с ним отдать жизнь за Родину, вызвало у летчика такой душевный подъем, что он едва удержался от слов «идем на таран».

Он резко дал левую ногу вперед, двинул влево штурвал. Бомбардировщик должен теперь энергично пойти влево, туда, где на шоссе стояли десятки автофургонов, но он продолжал лететь по прямой, уходя все дальше от линии фронта. Летчик повторил необходимые движения, уже не автоматически, а проверяя себя, как курсант в первом самостоятельном полете. Бомбардировщик не изменял курса.

– Ваня, осмотрись,– неестественно спокойно распорядился летчик.

– Какая-то трубка болтается, не пойму, откуда она, – ответил Беляев.

– А ты внимательно, – посоветовал Борзов.

– Тяга это, тяга, – крикнул стрелок-радист, – целый кусок оторван, у самого руля.

Вот почему самолет не слушается!

Огонь больно жжет руки, лицо, ноги, однако летчик все еще рассчитывал овладеть управлением.

– Возьми тягу, тяни, как я скажу, – передал Борзов Беляеву.

– Взял.

– Сильно на себя!

– Не двигается, – ответил Беляев, – где-то заклинило.

Нестерпимая жара. И боль – особенно руки болят, ведь они уже выдержали пытку огнем тридцатого июня, в тот памятный день над переправой.

Хохлов П.И. в штурманской кабине самолета ДБ-3.

Когда самолет слушается рулей, он – оружие летчика. ДБ перестал быть оружием. Летчик ничего не мог уже сделать. Минуты, проведенные в горящем самолете, еще на десять километров отдалили балтийцев от линии фронта. Дальше нельзя. Надо оставлять самолет, тем более, что языки пламени лижут и комбинезон, и рукавицы, и сапоги. Хуже того – огонь подбирается к бензобакам, и неизбежен взрыв.

Сколько до взрыва секунд? И он крикнул Беляеву:

– Ваня, оставить самолет!

– А вы?

– Немедленно ...

– Есть, – крикнул стрелок и выбросился из самолета.

На флоте закон: командир последним покидает гибнущий корабль. Последним из живых покидал самолет и старший лейтенант Борзов.

«И раз, и два, и три», – так вел Борзов счет секундам, потом рванул кольцо.

Едва вспыхнул купол, в вышине раздался оглушительный взрыв – бомбардировщика больше не существовало. Борзов осмотрелся. Беляев уже приземлился, и летчик, подбирая стропы, заставил парашют идти в направлении, где находился стрелок-радист. Еще Борзов увидел, как три мотоцикла с гитлеровцами устремились в лес на сближение. Он ощупал кобуру. Ну что ж, «тульский токарев» с двумя обоймами патронов кое-что значит, если ты хороший стрелок.

В восточной части неба экипажи трех балтийских самолетов отбивались от «мессершмиттов».

...Борзов и Беляев ринулись вглубь леса, а затем, когда стих шум мотоциклетных двигателей, устроились в зарослях, чтобы посоветоваться как быть. Летчик прыгал с самолета, имея планшет. Карта облегчала ориентировку. Наметив маршрут – подальше от шоссе и населенных пунктов, в которых могли находиться фашисты, балтийцы двинулись в путь. Они обдумали и то, как действовать, если столкновение с гитлеровцами окажется неизбежным. Во всех случаях плен исключался. Первое, что они сделали, это поочередно поспали, чтобы восстановить силы. Борзова особенно беспокоили обожженные ноги, вздулись волдыри на лице. Глаза оказались спасенными, потому что, несмотря на боль, Иван не сбросил очки. Сильнее всего ожоги поразили руки. При резких движениях лопалась кожа, и летчик едва сдерживал стон.

Беляев решил как-то облегчить положение командира. Несмотря на возражения Борзова, сержант разорвал свою тельняшку и перевязал старшему лейтенанту руки. К вечеру авиаторы увидели на опушке группу бойцов, обросших, настороженных, подавленных. Оказалась, красноармейцы плутают по лесу, не зная, как пробиться к своим.

Бойцы попросили морского летчика взять их под свое начало. И потом на всем маршруте, петлявшем по самым глухим лесам и топким болотам, к Борзову присоединялись бойцы, с оружием и без него.

...Скитаясь па лесам, Борзов потерял счет времени. И вдруг его словно обожгло, когда он вспомнил, что с тех пор, как он оставил самолет, прошло, вероятно, больше трех дней. Значит, послана похоронная, возможно, даже сообщили телеграфом. Борзов застонал, представив мать и сестру, убитых страшной вестью.

– Больно, товарищ командир? – спросил Беляев.

– Да, – ответил Борзов и опустил голову, чтобы не встретиться взглядом со стрелком-радистом.

Снова шагает отряд красноармейцев во главе с летчиком к линии фронта, на соединение с войсками, защищающими город Ленина.

А вскоре эти пехотинцы и их добровольный командир встретили своих.

Генерал-лейтенант П.И.Хохлов вспоминал, что когда Борзов пробился через линию фронта, за ним шли триста бойцов Красной Армии.

В полку Борзова считали погибшим: кто-то из ведомых передал две радиограммы. Первая, что отбомбились успешно, вторая, что самолет Борзова, подожженный «мессершмиттами», взорвался в десяти километрах восточнее станции Кириши. И вдруг – вернулся. С ввалившимися глазами, в разодранной форме и развалившихся сапогах.

Начальник штаба полка капитан Д.Д.Бородавка долго тряс летчику руку, повторяя:

– Значит, долго вам жить, долго жить!

Усадил Борзова на топчан, помолчал и, вздохнув, протянул отпечатанный на машинке листок. Летчик стал читать и как-то не сразу понял, что речь здесь идет о нем самом.

«Уважаемая Надежда Васильевна!

Ваш сын, старший лейтенант Борзов Иван Иванович, заместитель командира Краснознаменной эскадрильи Первого минно-торпедного авиационного полка ВВС Краснознаменного Балтийского флота 16 сентября 1941 года, выполнив боевую задачу, пал смертью храбрых, защищая город Ленина... ».

– Послали? – отрешенно спросил старший лейтенант.

– Нет, – Бородавка помолчал, потом сказал: – Я все думал, не может быть, чтобы все погибли ...

– Разве никто не вернулся? – Борзов поднялся, хотя это стоило немалого труда. – Никто?

Борзов вспомнил, что, приземлившись после прыжка из горящей машины, видел, как три ДБ отбивались от «мессершмиттов». Значит, не отбились...

На КП быстрыми шагами вошел Преображенский. Обнял Борзова.

– Как я рад, что жив. Уж и не надеялся. – Посмотрев на Бородавку, он продолжил. – Мы с начальником штаба не знали, что и думать. Я вызвал врача Баландина в санчасть. Из штаба ВВС сообщили, что ты вывел из окружения большую группу красноармейцев. Здорово: летчик сражается и на земле. Быть тебе маршалом, Ваня!

Несколько дней Борзов лежал в санчасти. Как только заканчивались полеты, к нему заходили друзья. От них и узнал,

что на аэродроме Беззаботное полк находится последние дни. Борзов с забинтованной головой, перевязанными по локоть руками, пришел на КП.

– Мне пора летать.

– Эскадрилье сейчас особенно нужен Борзов, – поддержал Плоткин.

– Потери большие...

Преображенский ответил, что медицина возражает. Но комиссар Оганезов не то всерьез, не то в шутку сказал:

– Евгений Николаевич, давай, разрешим, а то уйдет в пехоту!

Командир полка улыбнулся:

– Пожалуй, ты прав, Григорий Захарович.

Среди многих замечательных командирских черт Преображенского была и такая: самокритичность, честность. Не боялся он признать свою ошибку. Он сказал Борзову:

– Не могу себе простить, что перетасовал тогда экипажи. Нельзя ломать организацию...

Обнял Борзова, вздохнул:

– Это мне урок надолго...»

* * *

В этих воспоминаниях, которые описаны более художественно, тоже присутствуют некоторые неточности. Но стоит также добавить, что в этот день 17 сентября 1941 года 1-й МТАП ВВС КБФ, кроме этих трех самолетов, больше потерь не имел. Скорее всего, спустя годы события некоторых дней 1941 года слились в памяти ветеранов в череду таких трагедий.

Так, по этим же целям в районе Стрельны полк наносил удар в ночь с 14 на 15 сентября 1941 года. Из этого вылета не вернулось 3 самолета. На следующий день – 16 сентября 1941 года пропал без вести еще один экипаж самолета ДБ-3.

А теперь стоит объяснить, как самолеты, направленные для выполнения боевого задания в район Урицк – Стрельна – Лигово, а это все населенные пункты, которые в то военное время находились на южной окраине города Ленинграда, оказались сбитыми в районе между Тосно и Кириши.

Начнем по порядку, приведем исходные данные:

– цель, которая была указана командованием находилась на южной окраине города Ленинграда (Урицк, Стрельна, Лигово);

– аэродромы базирования 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ в сентябре 1941 года, откуда вылетели самолеты ДБ-3, находились в Богослово (Пестовский район Новгородской области, в 1941 году Ленинградская область) и Новинки (Устюженский район Вологодской области), то есть более 300 км по прямой до указанной цели;

Борзов И.И.

– оперативный аэродром находился в Новой Ладоге (Волховский район Ленинградской области);

– станция Кириши, в районе которой подверглись первой атаке самолеты ДБ-3, если посмотреть на карту находится почти посередине на прямой линии от Богослово до Урицка;

– место падения самолета, в обломках которого поисковики обнаружили останки штурмана Астафьева находится на середине пути от Киришей до намеченной цели в районе Урицка.

Следует отметить также определенную запутанность в архивных документах касаемо отправной точки вылета девятки самолетов ДБ-3 и района их целей. В различных источниках указываются разные аэродромы вылета 17 сентября 1941 года: аэродром Богослово и аэродром Новая Ладога. Но в этом случае можно предположить, что изначально группа, взлетев с основного аэродрома в Богослово, могла сделать промежуточную посадку на аэродроме Новая Ладога. Вопросы разночтения целей, по которым должны были нанести

удар самолеты, также можно объяснить быстро меняющейся фронтовой обстановкой и получением указаний по нанесению бомбоштурмового удара прямо в ходе вылета. Это подтверждается архивными документами. Так, в истории 14-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС КБФ (до декабря 1942 года – 13-я отдельная истребительная авиационная эскадрилья) об этом вылете говорится:

«17 сентября 1941 года 13 АЭ получила задачу: 9 самолетами И-16 прикрыть 9 самолетов ДБ-3, которые тройками с интервалом в 45 минут будут наносить удары по противнику в районе Красногвардейск. Этот вылет можно считать самым неудачным в истории эскадрильи. Первое звено атаковано над целью, но благодаря защите истребителей, ушло без потерь. Остальные шесть самолетов ДБ-3 вылетели не на Красногвардейск, а на Лигово. По дороге первая тройка атакована Ме-109. И-16 вступили в бой и потеряли бомбардировщики из виду. Выйдя из боя, вернулись на аэродром. Таким образом, одно звено ДБ-3 осталось без прикрытия, и в районе Тосно атаковано 3 Ме-109. В результате, все три бомбардировщика сбиты».

Астафьев В.А.

Впоследствии сотрудниками Фонда «Поисковых отрядов Ленинградской области» были тщательно изучены документы 1-го МТАП ВВС КБФ, в том числе список потерь, и установлено, что других потерь в этом районе полк за указанный период не понес.

* * *

Останки старшего лейтенанта Астафьева Вадима Александровича торжественно похоронены на кладбище летчиков в городском парке «Сосновка» Выборгского района Санкт-Петербурга 6 мая 1995 года.

Летчик самолета Борзов Иван Иванович, радист Беляев Иван Александрович и стрелок Грицан Николай Дмитриевич на шестые сутки вышли с территории противника, в район станции Погостье и вывели из окружения более 300 красноармейцев.

Этот эпизод повлиял на то, что с Борзова была снята судимость и он был восстановлен в должности заместителя командира авиационной эскадрильи.

Об этом стоит рассказать подробнее.

Дело в том, что в боевой вылет 17 сентября 1941 года Иван Иванович Борзов вылетел в должности командира звена, хотя

с начала войны занимал должность заместителя командира эскадрильи. На понижение в должности повлиял проступок, за который И.И.Борзов был привлечен к суду военного трибунала. В августе 1941 года, Иван Иванович Борзов с целью убедить командование в том, что он хорошо может пилотировать не только бомбардировщики, самовольно поднялся в воздух на истребителе И-16, у которого, как оказалось, в баках оставалось совсем немного топлива. В воздухе мотор на самолете обрезал, и Борзову пришлось срочно идти на вынужденную посадку, при которой самолет потерпел аварию. За этот самовольный вылет и «за нарушение воинской дисциплины, повлекшее аварию самолета», лейтенант И.И.Борзов был осужден военным трибуналом Ленинградского военно-морского гарнизона к 10 годам лишения свободы с отсрочкой наказания до конца войны. Кроме этого, Борзова понизили в должности. От более сурового наказания, которое могло бы быть в то тяжелое для Ленинграда и всей страны время, И.И.Борзова спасло лишь то, что он был участником финской кампании в ходе которой совершил 25 боевых вылетов и был награжден орденом Красного Знамени. Кроме того, он отличился в боях в июле 1941 года, когда смог привести на свой аэродром подбитую и горящую машину, тем самым спас экипаж и

самолет, хотя сам при этом получил ожоги лица и рук 2-й степени.

После возвращения в часть в сентябре 1941-го И.И.Борзов был переведен в 57-й смешанный бомбардировочный авиаполк ВВС КБФ. С апреля 1942 года вновь в составе 1-го гвардейского минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ, на должности командира авиационной эскадрильи. В январе 1943 года назначается на должность инспектора по технике пилотирования 8-й авиабригады ВВС КБФ. В сентябре 1943 года И.И.Борзов становится командиром 1-го гв. МТАП. В этой должности он был почти до завершения Великой Отечественной войны, в январе 1945 года его перевели на должность помощника начальника 4-го Николаевского военно-морского авиационного училища по летной подготовке.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1944 года И.И.Борзову присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны И.И.Борзов был направлен на учебу в Военно-морскую академию, которую он окончил в 1948 году. Затем до 1962 года занимал различные должности в морской авиации на Тихоокеанском, Северном, Балтийском флотах, прошел путь от командира авиационной дивизии до командующего ВВС ВМФ. 16 декабря 1972 года Ивану Ивановичу Борзову было присвоено звание маршала авиации. Был награжден 12-ю орденами СССР и орденом «За боевые заслуги» Монгольской Народной Республики.

Борзов И.И.

Умер 4 июня 1974 года, похоронен в городе Москве на Новодевичьем кладбище.

Продолжим рассказ о членах экипажа самолета, вместе с которыми вылетел погибший Вадим Александрович Астафьев, и которые смогли спастись тогда в огненном небе 1941 года.

Воздушный стрелок-радист самолета сержант Иван Александрович Беляев прошел всю войну. Участник советско-финской войны 1939–1940 годов, где был награжден орденом Красной Звезды. Воевал в составе 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ, где еще в августе 1941 года в составе экипажа командира полка полковника Преображенского сделал два боевых вылета на бомбардировку столицы фашистской Германии Берлина. В 1943 году был переведен на должность воздушного стрелка-радиста 51-го отдельного разведывательного авиаполка ВВС КБФ. Уже тогда на его счету было пять сбитых самолетов противника.

Награжден орденами Красной Звезды, Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, медалями «За оборону Ленинграда», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Окончил войну в звании гвардии старшины на должности радиста-оператора в составе 15-й отдельной авиационной эскадрильи ВВС КБФ, уволен в запас в июле 1946 года в городе Ленинграде.

Воздушный стрелок самолета младший командир Грицан Николай Дмитриевич, также прошел всю войну, хотя и был тяжело ранен в одном из боевых вылетов. В мае 1943 года был на должности воздушного стрелка-радиста корректировочного корабельного звена 13-й артиллерийской авиаэскадрильи ВВС КБФ. Окончил войну в звании старшины, на должности радиста-оператора 17-й отдельной авиаэскадрильи ВВС КБФ.

Награжден орденом Красного Знамени, медалями «За оборону Ленинграда», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Уволен в запас в 1956 году.

Бочков Михаил Иванович

Командир 2-й АЭ 13-го отдельного разведывательного авиационного полка 13-й воздушной армии капитан БОЧКОВ Михаил Иванович, 1916 г.р., уроженец: Ярославская (в настоящее время – Костромская) область, Парфеньевский район, село Щекино.
Жена Бочкова Екатерина Петровна, проживала: город Ленинград, ул.Щорса, д.26/28, кв.8.
Мобилизован Василеостровским РВК в 1941 году.

12 июля 1944 года на самолете Як-9д (заводской номер 1115362 с мотором М-105 № 221–41) не вернулся с боевого задания 12 июля 1944 года из района Сайрала – Антреа – Иматра – Юкспи Кексгольмского (в настоящее время – Приозерского) района Ленинградской области.

Бочков М.И.

Место падения самолета Як-9 в районе урочища Балахоново, в Ромашковской волости Приозерского района Ленинградской области было обнаружено в сентябре 2006 года Владимиром Николаевым (поисковый отряд «Карелия»). На месте падения самолета была небольшая воронка, вокруг которой разбросаны металлические обломки самолета. Почти весь дюраль был сдан в металлолом в середине 1950–60-х годов. На поверхности находились две стойки шасси. Из воронки удалось извлечь пушку ШВАК, один поршень с гильзой, на котором был выбит дублированный номер мотора – 221-41. На одной из табличек, найденных среди обломков самолета, был нанесен номер завода, выпустившего самолет – 153. Были обнаружены патроны к авиационной пушке ШВАК (1942 и 1943 годов выпуска), патроны к крупнокалиберному авиационному пулемету БС (1939, 1940, 1941, 1942, 1943 годов выпуска).

Владимир Николаев (п/о «Карелия») на месте падения самолета.

Останков летчика обнаружено не было.

4 сентября 2009 года место падения дополнительно было обследовано сводной группой Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области: «Карелия» и «Рубин» (И.Прокофьев, Н.Михайлов, А.Смирнов, В.Николаев). На месте падения была обнаружена конструкция от хвоста самолета, на которой были выбиты номера: Т 12 48, Д 10 96. Найти останки летчика не удалось. По предположениям поисковиков самолет погиб в июле 1944 года, когда в этих местах велись бои по расширению плацдарма на реке Вуокса.

К сожалению, работа с документами Центрального архива Министерства обороны затянулась, так как у поисковиков нет возможности постоянно работать в архиве.

Сведения об этом самолете удалось найти только в фонде 13-й воздушной армии. Оказалось, что самолет относился к 13-му

отдельному разведывательному авиационному полку (ОРАП), который непосредственно подчинялся штабу армии.

ЦАМО, фонд 13 ВА, оп. 6189, д. 29:

«13 ВА, 13 орап, самолет Як-9д № 1115362 с мотором М-105 № 221–41 12.07.44 г., боевая потеря...».

Из оперативной сводки 13-й воздушной армии за 12 июля 1944 года:

«13 ОРАП.

Самолетами Пе-2 вел разведку на Нарвском направлении в районах: Муствэ, Пыльтсамо, Вихтсе, Тарту.

Парами истребителей вел разведку авто- и железнодорожных перевозок на Карельском перешейке в районе: Сайрала, Антреа, Иматра, Юкспя.

Проведен один воздушный бой. 1 Як-9, летчик капитан Бочков, не вернулся с боевого задания.

На задание вылетало 8 самолетов, произвели 14 самолето-вылетов, налет 12 часов 5 минут...».

Так поисковикам удалось установить данные летчика.

В период 2014–2015 годов поисковым отрядом «Красногвардейск» (руководитель – Владислав Геннадьевич Дубовцев, г.Приозерск Ленинградской области) был предпринят ряд экспедиций по поиску останков погибшего летчика. К сожалению, обнаружить их так и не удалось. Скорее всего, летчик успел выброситься с парашютом и самолет упал на землю без пилота. Поисковики установили с помощью финского историка авиации Карла-Фредрика Геуста, который проверил финские архивные документы, что капитан Михаил Иванович Бочков в плен не попадал. Также можно предположить, что труп летчика был извлечен из кабины самолета финскими солдатами и похоронен где-то неподалеку, так как место падения находилось в непосредственной близости от старой финской тропы, которая вела к озеру Рапайколи (местное современное название Большой Тархун). Дело в том, что совсем рядом находились финские позиции и эта территория оставалась у финнов до сентября 1944 года, то есть до момента выхода Финляндии из войны и передачи этой территории по мирному договору Советскому Союзу.

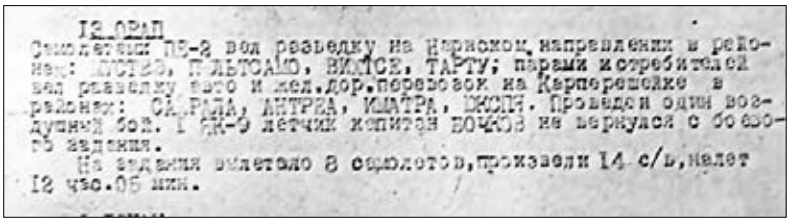
В ближайшем времени рядом с местом падения самолета появится мемориальная табличка, увековечивающая имя погибшего пилота.

Обломки редуктора и винто-моторной группы самолета Як-9 с номером мотора.

Михаил Иванович Бочков родился в 1916 году в деревне Щенино Ярославской губернии (в настоящее время – Костромская область). В 1931 году окончил семь классов школы. Затем в 1933 году учился в фабрично-заводском училище в городе Ленинграде. Работал токарем.

В 1938 году окончил военные курсы при Тамбовской авиационной школе ГВФ. В 1939 году при постановке на военный учет присвоено воинское звание младший лейтенант запаса. С началом Великой Отечественной войны в июне 1941 года из системы ГВФ переведен в кадры Красной Армии и назначен на должность пилота в 17-й истребительный авиационный полк.

В период с 9 августа по 3 сентября 1941 года исполнял обязанности штурмана Управления ВВС 55 армии Ленинградского фронта. Присвоено воинское звание лейтенант. С 12 февраля 1942 года переведен в состав Управления 92-го истребительного авиационного полка Ленинградского фронта. С июня 1942 года командир звена ВВС 55-й армии Ленинградского фронта. С 19 декабря 1942 года командир звена связи Управления 276-й бомбардировоч-



13 ОРАП
Самолетами ПЕ-2 вел разведку на Нарвском направлении в районах: [illegible], ПЕЛЬТСАМО, ВИЖТСЕ, ТАРТУ; парами истребителей вел разведку авто и жел.дор.перевозок на Карперешейке в районах: САЛРАЛА, АНТРЕА, ИМАТРА, ЖКСПЯ. Проведен один воздушный бой. I ЯК-9 летчик капитан БОЧКОВ не вернулся с боевого задания.
На задания вылетело 8 самолетов, произвели 14 с/в, налет 12 час.05 мин.

Оперативная сводка 13-го ОРАП.

ной авиационной дивизии Ленинградского фронта. 18 июня 1943 года переведен на должность заместителя командира АЭ 13-го отдельного разведывательного авиационного полка 13-й воздушной армии. Очередное воинское звание старший лейтенант присвоено 12 октября 1943 года. С 24 января 1944 года – командир АЭ 13-го ОРАП. С 5 мая 1944 года – капитан.

За годы войны награжден орденами Красной Звезды, Красного Знамени и Отечественной войны I степени, медалью «За оборону Ленинграда».

В наградных документах описаны некоторые боевые вылеты М.И.Бочкова. Так, в августе 1943 года при награждении орденом Отечественной войны говорилось:

«За период своей боевой работы лично произвел 71 боевой вылет, из них: на бомбометание переднего края войск противника ночью на самолете У-2 – 36 боевых вылетов, на самолете Як-7б на разведку пехоты и техники противника на переднем крае, перевозок по шоссейным и железнодорожным идущим к линии фронта – 27 вылетов, 7 вылетов произвел на фотографирование переднего края и аэродромов противника, и один вылет на сопровождение своих разведчиков. Летный состав эскадрильи произвел с июня 1943 года – 210 боевых вылетов. (...) Выполняя боевые задания по разведке участвовал в трех воздушных боях с истребителями противника...».

В сентябре 1943 года при представлении к ордену Красной Звезды говорилось, что после последнего награждения М.И.Бочков совершил еще 20 боевых вылетов. Причем все вылеты были на фотографирование оборонительных рубежей переднего края и немецких аэродромов, «имеющих наиболее важное значение для командования».

В июне 1944 года последовала очередная награда – орден Красного Знамени. Кроме личных качеств летчика и увеличения у него количества выполненных боевых вылетов (произвел еще 25 боевых вылетов на разведку) говорилось о его командирских качествах:

«...Летным составом и лично тов. Бочков провел 12 воздушных боев с превосходящими силами противника не имея потерь. В результате сбито 4 самолета противника и подбито 3 (подтверждено докладами экипажей и фото)...».

Поисковики на месте падения.

Виноградов Николай Иванович
Ковалев Алексей Иванович

Командир звена младший лейтенант ВИНОГРАДОВ Николай Иванович, 1919 г.р., уроженец: РСФСР, Калининская (в настоящее время – Тверская) область, Ржевский район, с.Харино, мать Виноградова В.А. (в другом документе, А.Т.) проживала: РСФСР, Калининская область, Ржевский район, с.Тараканово. Кадровый, в РККА с 1939 года, мобилизован Балашовским РВК Саратовской области.

Воздушный стрелок сержант КОВАЛЕВ Алексей Иванович, 1923 г.р., уроженец: РСФСР, город Москва, Померанцев переулок, д.10 (по другим документам, д.9), кв.10. Мобилизован Фрунзенским РВК г.Москвы.

Экипаж 872-го штурмового авиационного полка 281-й штурмовой авиационной дивизии 14-й воздушной армии на самолете Ил-2 (заводской номер 30795 с мотором АМ-38 № 458378) не вернулся с боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по цели в районе Смердыня – Басино Тосненского района Ленинградской области 14 февраля 1943 года. Сбит истребителями противника в районе между Смердыня – Рамцы.

Место падения самолета Ил-2 в районе урочища Дидвино Тосненского района Ленинградской области было обнаружено в октябре 2004 года поисковым отрядом «Любань». При первичном обследовании места падения были обнаружены частичные останки экипажа самолета (костные останки, карабины, пряжки, вытяжные кольца от парашюта – два комплекта). Также на коленчатом валу от мотора в двух местах были обнаружены номера – 5687. На обломках трех поршней поисковики нашли продублированный номер – 2333. кроме того, на месте падения были обнаружены гильзы от авиационного пулемета ШКАС (1943 года выпуска) и авиационной пушки ШВАК. Среди обломков самолета была найдена турель стрелка для пулемета ШКАС, что говорило о ранней модификации самолета. Первые фронтовые доработки стали применяться в частях 281-й штурмовой авиадивизии еще в августе 1942 года, а цельные двухместные машины заводской сборки стали появляться в частях только к концу 1942 года. К сожалению, обнаруженные номера не дали никакой дополнительной информации, так как оказались не относящимися к заводским номерам самолета и мотора.

В мае 2005 года совместно с поисковым отрядом «Мужество, Героизм и Воля» (г.Новосибирск, руководитель – Наталья Изотовна Некрасова) были проведены дополнительные работы на месте падения самолета. На дне воронки была обнаружена отломанная лопасть мотора. На коленвале рядом с ранее обнаруженными номерами нашли выбитый еще один номер – 4583, на чашке винта был обнаружен выбитый номер – 02113, а на одном из кусков брони, на алюминиевой рейке номер – 1407. Также были обнаружены гильзы от авиационного пулемета ШКАС 1939 и 1941 годов выпуска. Кроме того, были найдены останки экипажа и части пристяжной системы, а также обломок от летных очков.

Останки погибших летчиков были торжественно захоронены 9 мая 2005 года на воинском мемориале «Березовая аллея» в г.Любань Тосненского района Ленинградской области как неизвестных.

В августе 2008 года поисковым отрядом «Ягуар» (п.Нурма Тосненского района, руководитель – Петр Мосейчук) были проведены дополнительные работы по обследованию места падения. В результате работ на обломках самолета и мотора были обнаружены заводские номера: на силуминовом кольце был продублирован номер мотора – 458378, а на найденной створке бомболюка черной краской был нанесен заводской номер самолета – 30795.

Позже поисковиками отряда «Заслонъ» (руководитель – Дмитрий Павлов) было установлено, что самолет упал рядом с находившимся в этом районе немецким опорным пунктом. Дмитрий Павлов писал:

«...На старых картах можно увидеть, что в этом районе находился небольшой кирпичный дом. Вот именно в нем, а точнее, в остатках этого строения и был оборудован у немцев опорный пункт, в котором находился зенитный пулемет. При

Лопасть винта самолета Ил-2.

Турель пулемета ШКАС.

Номер на коленчатом валу мотора.

проведении поисковых работ, собирая обломки самолета, мы обнаружили, что в руинах битого кирпича нашел свою погибель немецкий пулеметный расчет пулемета «Дрейзе» в количестве шести человек...».

По мнению поисковиков, гибель немецкого расчета была вызвана именно падением советского самолета, так как немецкие солдаты просто сгорели в пламени погибшего самолета. Со слов поисковиков, все вещи немецких солдат были оплавлены (жетоны, фляги, котелки), а это значит, на месте их гибели была очень высокая температура. Железо, которое было найдено на этом месте, тоже было все горелое. Немецкий пулемет был на треноге и с зенитным прицелом. От самих немцев остались кости в пепел рассыпавшиеся, да наковки с сапог.

Утверждать, что летчик своими руками направил подбитый штурмовик на огневую точку противника, наверное, мы не вправе, но и отбрасывать это предположение тоже не можем.

По документам Центрального архива Министерства обороны РФ было установлено, что самолет Ил-2 № 30795, был списан 27 февраля 1943 года из состава 872-го штурмового авиационного полка как не вернувшийся с боевого задания 14 февраля 1943 года в составе экипажа: командир звена младший лейтенант Виноградов Николай Иванович и воздушный стрелок сержант Ковалев Алексей Иванович.

Очень жарким днем для штурмовиков дивизии стал день 14 февраля 1943 года. Вот его описание из моей книги «Советская авиация в боях над Красным Бором и Смердыней. Февраль–март 1943 года»:

«281-я штурмовая авиадивизия, привлеченная к Смердынской операции 54-й армии Волховского фронта в этот день действовала по переднему краю противника. Ее задачей было бомбардировочными и штурмовыми ударами уничтожать огневые средства и живую силу в районе Смердыня – Басино. При выполнении боевого задания наши штурмовики были атакованы немецкими истребителями.

Самолет Ил-2 (заводской номер 7922) из состава 448-го штурмового авиаполка был сбит в районе цели. По наблюдению других экипажей группы, раненый летчик младший лейтенант Просветов смог совершить вынужденную посадку на «брюхо» в районе 2–3 км южнее Зенино, на нашей

Поисковики обследуют место падения самолета.

Илья Прокофьев на месте падения.

Кирилл Лебедев (п/о «Рубин») на месте падения.

территории. Самолет оказался разбитым, а летчика отправили в лазарет. Другой самолет этого же полка (Ил-2 № 1720), по докладу других летчиков, был потерян из виду в районе цели. Судьба самолета и летчика младшего лейтенанта Андрея Андреевича Голубева долгое время была неизвестна. Только спустя годы удалось установить, что младший лейтенант Голубев в этот день попал в плен. К сожалению, дожить до Победы ему было не суждено, Андрей Андреевич Голубев умер в немецком плену 10 октября 1944 года.

В 872-м штурмовом авиаполку в этот день был потерян один самолет Ил-2 (заводской номер 30795). По докладу экипажей других самолетов он был сбит истребителями Ме-109 в районе между Смердыней и Рамцы. Экипаж самолета состоял из командира звена младшего лейтенанта Виноградова Николая Ивановича и воздушного стрелка сержанта Ковалева Алексея Ивановича.

В другом полку дивизии, в 703-м штурмовом, также были потеряны два самолета. Самолет Ил-2 (заводской номер 0124), который пилотировал командир эскадрильи капитан Ладуницкий Василий Федорович, был потерян из виду в районе цели. Причины и обстоятельства его пропажи долгое время были неизвестны. По завершении операции в вышестоящий штаб были отправлены списки безвозвратных потерь полка, в которых был указан и капитан Ладуницкий. И только под конец войны, в 1945 году, в штатно-должностной книге полка напротив фамилии Ладуницкого была сделана запись – «вернулся». Оказалось, что Василий Федорович попал в плен и был освобожден только в 1945 году. Пройдя спецпроверку, он был уволен в запас в январе 1946 года.

Также в районе цели был зенитной артиллерией противника подбит и после атакован истребителями противника самолет Ил-2 (заводской номер 1383). Из-за повреждения мотора экипаж совершил вынужденную посадку на нашей территории в районе Сотово. Самолет получил серьезные повреждения и был эвакуирован в полевые мастерские, летчик младший лейтенант Янюк остался невредим, а воздушный стрелок сержант Марущак получил ранение в ногу и был доставлен в госпиталь.

Технологический номер на обломках самолета.

Заводской номер самолета Ил-2.

Фрагменты пристяжной системы парашютов.

Обломки самолета Ил-2.

Номер мотора на коленчатом валу.

На земле, несмотря на ввод в прорыв свежих сил, успех по расширению прорыва достигнут не был. Противник, опираясь на подошедшие резервы и на исключительно интенсивный артиллерийский и минометный огонь, сумел задержать наступление наших частей...».

Погибший летчик Николай Иванович Виноградов так и не узнал, что через несколько дней (19 февраля 1943 года) был подписан приказ по войскам Волховского фронта, в котором говорилось, что он награжден орденом Красного Знамени.

В наградных документах упоминалось, что Н.И.Виноградов на Волховском фронте с сентября 1942 года совершил 12 успешных боевых вылетов в ходе операции по прорыву блокады Ленинграда:

«Товарищ Виноградов, несмотря на свою молодость, как летчик в числе лучших и опытных летчиков полка одним из первых выполнил приказ тов. Сталина № 0490 по боевому использованию самолета Ил-2 с бомбовой нагрузкой 600 кг...».

Родился Николай Иванович в 1919 году в деревне Харино Ржевского района Калининской (в настоящее время – Тверской) области. В 1939 году поступил курсантом в Балашовскую военную авиационную школу, закончил которую в 1941 году. 30 сентября 1941 года Н.И.Виноградову было присвоено воинское звание сержант и он был оставлен на инструкторскую работу в авиашколе на должности пилота. Только в начале 1943 года Николаю Ивановичу удается вырваться на фронт. Он назначается на должность старшего пилота в состав 872-го штурмового авиационного полка 14-й воздушной армии Волховского фронта. 2 февраля 1943 года ему присвоено офицерское звание младший лейтенант.

Памятник с именами экипажа самолета на могиле летчиков.

Найти родных и близких Николая Ивановича Виноградова, к сожалению, не удалось, а вот родных воздушного стрелка – Алексея Ивановича Ковалева нашли. В этом нам помогли наши коллеги-поисковики из Москвы.

С сайта Московской общественной организации по увековечению памяти о погибших защитников Отечества «Поиск»:

«История поиска родственников сержанта Алексея Ивановича Ковалева началась в 2004 году, когда поисковым отрядом «Любань» в урочище Дидвино Тосненского района Ленинградской области было найдено место падения самолета.

Среди обломков машины были обнаружены останки экипажа. Согласно документам ЦАМО, экипаж 872 штурмового авиационного полка не вернулся с боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по цели в районе Смердыня–Басино Тосненского района. При падении самолета была уничтожена огневая точка противника, убито 6 немцев. Поисковики предполагали, что пилот специально направил подбитый штурмовик на позиции врага. В документах ЦАМО был указан только адрес Алексея Ковалева и отсутствовали сведения о родственниках. Это существенно затрудняло поиск, так как в доме по указанному адресу Ковалевых не проживало. Однако удалось установить, что мать летчика вышла замуж и сменила фамилию. Клавдия Федоровна Махрина и ее муж проживали в Померанцевом переулке вплоть до 1978 года. Также в ходе работы с домовыми книгами было установлено, что в 1954 году в доме был прописан младший брат Алексея Ковалева – Михаил. Его удалось разыскать. Михаилу Ивановичу и его семье были переданы сведения о погибшем на войне сержанте, воздушном стрелке Алексее Ивановиче Ковалеве. Спустя 74 года защитник Отечества вернулся с войны!..»

Войтехов Сергей Степанович
Нохрин Петр Иванович
Телига Владимир Федорович
Шлёнин Николай Петрович

Войтехов С.С.

Нохрин П.И.

О месте падения самолета ДБ-3а в районе станции Погостье Кировского района Ленинградской области, недалеко от железнодорожной ветки Мга–Кириши многим поисковым отрядам было известно давно. В начале 1990-х годов это место было обследовано поисковым отрядом из Санкт-Петербурга «Северо-Запад». В 1997 году на место падения самолета выезжали поисковики отряда «МИФ» (Санкт-Петербург), но масштабных работ не проводилось. И лишь осенью 1997 года совместной экспедицией отрядов «МИФ» и «Мужество, Героизм и Воля» (г.Новосибирск, руководитель – Наталья Изотовна Некрасова) при подъеме обломков самолета в воронке были обнаружены фрагментированные останки членов экипажа. В ходе работ также удалось установить номера самолета – 180719 и номер одного из моторов – М-87А № 871429. По счастливой случайности, несмотря на то, что большинство обломков самолета за послевоенные годы были сданы в металлолом, поисковикам удалось найти искореженный капот, на котором была прикреплена бирка с выбитым

Летчик лейтенант ВОЙТЕХОВ Сергей Степанович, 1916 г.р., уроженец: Челябинская (в настоящее время – Курганская) область, Шадринский район. Адрес семьи: Челябинская обл., г.Шадринск, ул.Ленина, д.25. Кадровый.

Штурман самолета лейтенант НОХРИН Петр Иванович, 1918 г.р., уроженец: Молотовская обл. (в настоящее время – Пермский край), ст.Бородулино, Путинское п/о, д.Абросово. Отец Нохрин Иван Сергеевич. Кадровый, в РККА с 1938 г.

Воздушный стрелок-радист сержант ТЕЛИГА Владимир Федорович, 1917 г.р., уроженец: Украинская ССР, Киевская область, Звенигородский район, с.Стебное. Мать Телига Ефросинья Михайловна. Кадровый.

Воздушный стрелок-радист красноармеец ШЛЁНИН Николай Петрович, 1916 (1911) г.р., уроженец: Ленинградская (в настоящее время – Новгородская) область, Новгородский район, д.Новая Ракома, жена Шлёнина Евдокия Ивановна. Кадровый.

Экипаж самолета ДБ-3а (заводской номер 180719 с моторами М-87а №/№ 87496, 871429) из состава 53-го дальнебомбардировочного авиационного полка 40-й дальнебомбардировочной авиадивизии Дальней авиации не вернулся с боевого задания 1 октября 1941 года из района г.Любань Тосненского р-на Ленинградской обл.

Войтехов С.С.

номером самолета, и хорошо сохранившуюся заводскую шильду от мотора.

Одновременно в районе станции Погостье, рядом с местом работ по подъему обломков самолета, проходила экспедиция по поиску незахороненных останков погибших воинов. 2 сентября 1997 года, по завершении экспедиции, на воинском кладбище деревни Погостье Кировского района останки погибших летчиков были торжественно захоронены вместе с остальными найденными останками воинов.

Информация о проделанной работе и найденных номерах по окончании экспедиции поступила в Общественный фонд поисковых отрядов Ленинградской области. К сожалению, в те годы в базе данных, которой располагали поисковики о погибших и пропавших без вести самолетах, необходимой информации не оказалось. Поездки в Центральный архив Министерства обороны РФ для проведения архивно-исследовательской работы были редкими, и поэтому установление имен погибших летчиков затянулось на долгие годы.

В феврале 2007 года руководитель поискового отряда «Рубеж» (г.Пустошка Псковской обл.) Михаил Николаевич Романов (к сожалению, в 2015 году он скончался после тяжелой и продолжительной болезни) предоставил поисковикам Ленинградской области материалы, полученные им в Центральном архиве Министерства обороны. В том числе документы 40-й дальнебомбардировочной авиационной дивизии. Это были сведения о потерях материальной части 40-й ДБАД за период с 20 августа по 7 ноября 1941 года, в которых значилось:

«53-й дальнебомбардировочный авиационный полк, самолет Дб-3а № 180719 моторы М-87а №/№ 87496 и 871429 не вернулся с боевого задания 1 октября 1941 года...».

Далее, проведя исследовательскую работу в Центральном архиве МО, поисковики установили, что 1 октября 1941 года не вернулся с выполнения боевого задания экипаж самолета ДБ-3а в составе: летчика лейтенанта Войтехова Сергея Степановича, 1916 г.р., штурмана лейтенанта Нохрина Петра Ивановича, 1918 г.р., воздушного стрелка-радиста Телега (Телига) Владимира Федоровича, 1917 г.р., и воздушного стрелка Шлепина (так в документе. – Авт.) Николая Петровича, 1916 г.р.

В оперативной сводке штаба 53-го ДБАП за 2 октября 1941 года, говорилось:

«53 ДБАП 1 октября 1941 года в период 14.10 – 14.30 шестью самолетами вылетал на уничтожение живой силы противника в районе Любань – Шапки.

В 19.10 – 20.13 тремя экипажами с той же задачей в район Любань.

Звено лейтенанта Щербина в составе экипажей: лейтенант Бабичев, лейтенант Махнев в 15.56 с высоты 3100 метров бомбили скопление войск на северной окраине пункта Глажево (квадрат 10423Г). Экипажи наблюдали: в Глажево скопление автомашин. Движение автомашин по дороге на восток из Гатино на станцию Глажево. Из Гатино обстреляны ЗА противника. От пункта Оломна движение на север до 10–15 автомашин.

Бирка с номером мотора.

Поисковики на месте падения самолета ДБ-3.

Экипаж Истомина в 16.07 с высоты 1900 метров бомбил и обстреливал южную окраину Шапки и прилегающий к нему с южной стороны лес. В районе Алушно обстрелян ЗА противника. В южной окраине Шапки скопление до 25 автомашин. В районе Шапки обстрелян ЗА противника.

Экипаж Поветкина вернулся с маршрута, задание не выполнил. Причина: не убрались шасси.

Экипаж: лейтенант Войтехов, штурман лейтенант Нохрин, радист сержант Телига, стрелок красноармеец Шленин с задания не вернулись.

Пять экипажей в разное время произвели посадку в Якушево...»

Поисковики приступили к поиску родных погибших.

В те годы базы данных Министерства обороны Российской Федерации ОБД «Мемориал» и «Подвиг народа», которые в настоящее время хорошо известны и широко используются поисковиками и исследователями военной истории, еще не были так наполнены информацией. В ОБД «Мемориал» в 2007–2008 годах информация о вышеуказанном экипаже отсутствовала, так как еще не были внесены списки безвозвратных потерь 53-го ДБАП и 40-й ДБАД за 1941 год. И только в феврале 2009 года после очередного обновления ОБД частичные данные на летчика были найдены.

В донесении Свердловского ОВК от 26 февраля 1942 года в Центральное бюро по персональному учету потерь личного состава Действующей армии, на которых в военкомате имелись извещения из частей о пропаже без вести, но не было приказов ГУК КА об исключении данных офицеров из состава Красной Армии, для назначения их семьям пенсии за погибших, значилось: лейтенант Воитехов (а не Войтехов) Сергей Степанович, 455 ДБАП, пропал без вести 1 октября 1941 года.

Когда в ОБД «Мемориал» появились сведения по безвозвратным потерям полка и дивизии удалось установить полные данные летчика: «Войтехов Сергей Степанович, лейтенант, пилот 53-го ДБАП, 1916 г.р., уроженец: Челябинская область, г.Шадринск, ул.Ленина, д.25. Семья проживала в Свердловской области. Кадровый».

Мы обратились за помощью в поиске родных погибшего к нашим коллегам из Екатеринбурга, в Детскую общественную организацию «Свердловская областная Ассоциация поисковых отрядов «Возвращение». И в марте 2013 года в наш адрес от сотрудников организации Елены Валерьевны Скуратовой и Татьяны Витальевны Хардиной пришло письмо о том, что родные Сергея Степановича нашлись в Екатеринбурге и они передали для нас его фотографию.

В 2009 году на штурмана самолета А.И.Нохрина были выявлены сведения из приказа отдела кадров ВВС КА об исключении из списков от 15 февраля 1942 года. В приказе говорилось: «Лейтенант Нохрин Петр Иванович, младший летнаб 200 ДБАП, пропал без вести 1 октября 1941 года. 1918 г.р., в КА с 1938 года, отец Нохрин Иван Сергеевич, Молотовская область, ст.Бородулино, Путинское п/о, д.Абросово».

Впоследствии эти сведения подтвердились из именного списка потерь 40 ДБАД: «Нохрин Петр Иванович, лейтенант, стрелок-бомбардир 53-го ДБАП, 1918 г.р., уроженец: Молотовская область, Пермская ж/д, станция Бородулино, дер. Абросово, отец Нохрин Иван Сергеевич. Кадровый».

Разместив информацию на различных поисковых сайтах и форумах быстро уда-

Нохрин П.И.

Протоколы эксгумации, составленные поисковиками по результату проведенных работ.

Форма N 1

Протокол эксгумации N_____

Войтехов С.С.

лось найти его близких. Ответ прислал внучатый племянник Петра Ивановича – Иван Мазеин. Вот выдержки из его письма:

«Сегодня на сайте ОБД «Мемориал» я нашел данные о своем родственнике Нохрине П.И., погибшем во время боевого вылета. Далее через Яндекс нашел ваши сообщения о том, что был найден его самолет.

Большое спасибо вам и другим участникам форума, и поисковикам за все усилия, которые направлены на то, чтобы не предавать забвению фронтовиков! Честно говоря, это даже сложно выразить в письме. Хотя и я, и ныне живущие его племянницы родились после войны и непосредственно с летчиком не были знакомы, но у меня большое чувство благодарности за то, что он нашелся и по-человечески погребен.

Я прочитал на форуме, что поисковики делали запрос в Верещагино, где дали координаты Татьяны Неволиной. У Петра Нохрина было несколько братьев. Евгений погиб в 44-м в Восточной Пруссии (похоронен в Калининградской области). Сергей и Михаил после войны жили в Верещагино. Думаю, что Т.Неволина – племянница по линии Сергея. А по линии Михаила есть еще две племянницы: Нохрина Людмила Михайловна и Мазеина Светлана Михайловна (моя мать). Они сейчас живут в других городах.

Вот такой рассказ получился о штурмане самолета. Петр Иванович Нохрин из многодетной крестьянской семьи, в которой было пять сыновей и дочь. Место рождения – деревня Абросово Путинского с/с Верещагинского района Пермской (ранее Молотовской) области (ж/д ст.Бородулино).

Поисковики Ленинградской области в районе станции Погостье.

Петр был старшим сыном и уже смолоду был самостоятельным, инициативным. Так мой дед Михаил Иванович, брат Петра, вспоминал, что Петр уже в 12 лет выпекал хлеб.

Отец – Нохрин Иван Сергеевич, сотрудник сельсовета. Мать Ирина Федоровна (или Федуловна) Нохрина (Катаева), ее отец владел мельницей и был раскулачен.

После окончания Пермского финансово-экономического техникума Петр поступил в Челябинское военно-авиационное училище. В те годы быть летчиком, как сказали бы сейчас, было очень круто и престижно.

Информации о том, как звали его жену и где они жили до войны, у меня нет. Петр всегда считался пропавшим без вести, сестра и братья умерли, так точно и не зная, что с ним стало.

Один из братьев Петра – красноармеец Евгений Иванович Нохрин тоже погиб в войне. В возрасте 19 лет он принимал участие в освобождении Восточной Пруссии и всего несколько месяцев не дожил до Победы. Сейчас сведения о нем есть в Книгах Памяти Калининградской и Пермской областей, на братской могиле горит Вечный огонь. Трое других братьев дожили почти до наших дней. Мой дед, Михаил Иванович Нохрин, в годы войны служивший в Средней Азии, долго проработал в лесничестве Верещагинского района и уходил на пенсию с должности начальника лесничества...».

Кроме этого рассказа родственники прислали фотографию Петра Ивановича.

Мы в свою очередь, работая с документами ЦАМО РФ, сделали выписку из учетно-послужной карточки погибшего:

«Нохрин Петр Иванович, родился 19 сентября 1918 года. Русский. Уроженец: Молотовская область, Верещагинский район, Путинский с/с, д.Абросово. Член ВЛКСМ с 1937 года. Служащий из крестьян, инспектор бюджета, женат.

Присвоение званий: Лейтенант, приказ НКО № 03690 от 1940г.

Гражданское образование: Окончил 7 классов НСШ в 1935 году, окончил Пермский финансово-экономический техникум в 1938 году.

Военное образование: Окончил Челябинское военное авиационное училище в 1940 г.

Отец Нохрин Иван Сергеевич, Молотовская область, Путинское п/о, д.Абросово.

Вступил в РККА в ноябре 1938 года.

Челябинское военное авиационное училище УралВО – курсант, приказ по училищу от ноября 1938 г. Принял военную присягу 23 февраля 1939 года. Подписи: начальник училища, комбриг Емельянов, военком училища, полковой комиссар Правдин, 15.05.1940 г.

169 резервный авиаполк ОрВО – младший летнаб, приказ НКО № 03690 от 08.08.1940 г.

Переучет 200 ДБАП 1 АК ЛВО – младший летчик-наблюдатель.

1 октября 1941 года не вернулся с боевого задания. Список потерь 40 АД вх. № 010526. Исключен из списков, приказом УК ВВС КА 15.02.1942 г., № 011/пр стр.251».

Труднее всего шел поиск сведений о воздушных стрелках самолета. В 2009 году в ОБД «Мемориал» на сержанта Телига был единственный документ Звенигородского РВК Киевской области за 1946 год, который был составлен в результате подворового опроса населения: «Телега (правильно Телига. – Авт.) Владимир Федорович, 1917 г.р., красноармеец, уроженец: Украинская ССР, Киевская область, Звенигородский район, д.Стебное. Призван Звенигородским РВК. Мать: Телега Ефросинья, брат Телига Афанасий, г.Одесса, 1-е ГОМ МВД. Пропал без вести в феврале 1944 года. Входящие донесение № 74084, от 12.10.46 г...».

В поиске родных Владимира Федоровича оказала содействие одна из исследователей судеб пропавших без вести воинов в годы Великой Отечественной войны Лариса Алексеевна Карел. Вот ее сообщение от 16 марта 2009 года:

«Здравствуйте Илья Геннадьевич! Я написала в Звенигородскую администрацию и сегодня получила ответ: «На Ваше письмо сообщаем, что в селе Стебное Звенигородского района Черкасской области проживают родственники Телиги Владимира Федоровича, 1917 года рождения, пропавшего без вести в 1944 году. В частности, в селе Стебное проживают племянницы Телиги В.Ф.: Телига Нина Игнатьевна, 1937 года рождения, и Писанко Любовь Васильевна, 1940 года рождения. Большое вам спасибо за проделанную поисковую работу. Родственницы Телиги В.Ф. ждут от Вас известий о Телиге Владимире Федоровиче.

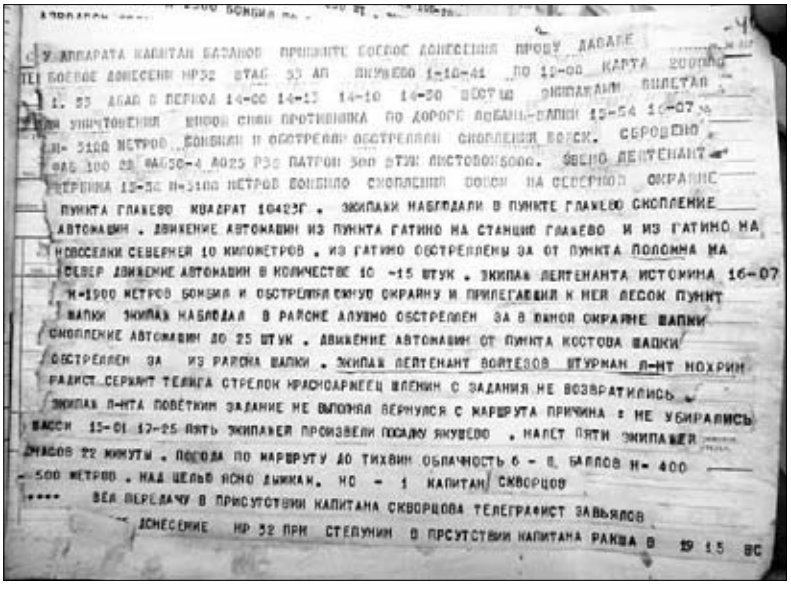
С уважением, Председатель государственной администрации В.Н.Попко».

Нохрин П.И.

Так родные Владимира Федоровича Телиги узнали сведения о его судьбе. К сожалению, его фото в семье не сохранилось.

Родных воздушного стрелка самолета красноармейца Шлёнина тоже удалось разыскать. Оказалось, что его внучатая племянница (внучка родной сестры) – Елена Викторовна Шлёнина работает в Ракомском сельском поселении. Нам удалось связаться с ней и рассказать о судьбе экипажа самолета. Фотографии Николая Петровича в семье также не сохранилось.

Донесение 40-й АД.



Геращенко Иван Миронович

Летчик 14-го гвардейского истребительного авиационного полка 275-й истребительной авиационной дивизии 13-й воздушной армии гвардии лейтенант ГЕРАЩЕНКО Иван Миронович, 1916 г.р., уроженец: РСФСР, Ростовская область, Егорлыкский район, д.Другая Жизнь. Кадровый, в РККА с 1935 года.

26 июня 1944 года на самолете Як-9т (заводской номер 0915368, с мотором М-105пф № 345-2138) подбит в воздушном бою в районе Тали – Выборг. Совершил вынужденную посадку на болоте в районе Лейпясуо, летчик ранен, отправлен в госпиталь.

Геращенко И.М.

Место падения самолета Як-9т в октябре 2012 года в районе болота Обложной мох у станции Лейпясуо Выборгского района Ленинградской области обнаружено представителем поискового отряда «Суворов» (г.Санкт-Петербург) Василием Быстровым.

При обследовании места было установлено, что самолет, по всей видимости, совершил вынужденную посадку, так как центроплан находился на поверхности болота. Повреждения были минимальные. Скорее всего, в послевоенные годы самолет и мотор были разобраны на металлолом. Рядом с центропланом, поисковики обнаружили коленчатый вал мотора М-105. Один из поршней находился в замятой гильзе охлаждения, и поэтому он остался на месте, сборщики металлолома его не взяли. Василий Быстров смог отпилить шатун, на котором крепился поршень с гильзой. Вернувшись в город, Василий распилил гильзу охлаждения и извлек сам поршень. На дне поршня был нанесен дублированный номер мотора – 345-2138.

Эти сведения поисковики сообщили специалистам Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (Казань). К сожалению, установление сведений о летчике самолета, который пилотировал его в последнем вылете, заняло несколько лет. Это связано с тем, что самолет и мотор оказались списанными с лицевого счета полка спустя месяц после совершенной вынужденной посадки.

Изначально, сразу же после поступления информации от поисковиков, благодаря проведенной исследовательской работе с документами Центрального архива Министерства обороны РФ, было установлено, что данный мотор был установлен на самолет Як-9т № 0915368 (в некоторых архивных документах, указывался сокращенный номер самолета: 0968, без указания номера завода изготовителя).

Самолет Як-9т № 0915368 с мотором М-105пф № 345-2138 на 1 июня 1944 года (согласно контрольному списку имеющихся в наличии самолетов и моторов в частях 275-й ИАД) был в составе 14-гв. ИАП. Затем шла запись, что данный самолет с этим же мотором прибыл из АРБ-1 (авиаремонтная бригада) в 14-й гв. ИАП 7 июня 1944 года.

Потом в архивных документах начинались странности.

В контрольном списке на поступившие, убывшие, потерянные самолеты и моторы в 275 ИАД за июль 1944 года, значилось:

«Утерянные самолеты 14 гв. ИАП.

– 17 июля 1944 года самолет Як-9т № 0915368 с мотором М-105пф № 345–2138».

Затем в другом документе, следовала другая запись:

«Опись на учетные листки самолетов и моторов, утерянных в результате боевых и не-

боевых потерь в частях 275 ИАД: списано с лицевого счета 14-гв. ИАП:

– Як-9т № 0915368 – 20.07.1944 г., не вернулся с боевого задания.

– Мотор М-105пф № 345-2138 – 20.07.1944 г., не вернулся с боевого задания».

Из вышеуказанного более правдоподобно было то, что самолет был утерян 17 июля 1944 года, так как в документе, где была указана дата 20 июля 1944 года, все же шел разговор об учетных листках на списание самолетов и моторов. Но специалисты ВИПЦ «Отечество» решили проверить обе указанные даты. Для этого были изучены оперативные документы 14-го ИАП, 275-й ИАД и 13-й ВА за эти дни.

В оперативных сводках 13-й воздушной армии сведения оказались поверхностными, а вот в журнале боевых действий 275-й ИАД каждый день был расписан более подробно (для общего ознакомления были отработаны и предыдущие дни):

«14 июля 1944 года.

Выполняли поставленную задачу и прикрывали переправу в районе Вуосалми. Вели разведку войск и техники противника. Всего произведено 134 боевых вылетов. Налет 139 часов 28 минут. В трех проведенных воздушных боях сбито: 3 Ю-87, 2 До-217 и предположительно сбито 2 ФВ-190. В воздушном бою сбиты: гвардии старший лейтенант Лимаренко и гвардии младший лейтенант Маджара.

15 июля 1944 года.

Части дивизии содействовали 23 армии в расширении плацдарма в районе Вуосалми. Произведено 115 боевых вылетов, налет 21 час 36 минут. Произведено 11 воздушных боев. Сбито: 2 Ю-87, 1 Ю-88, 1 ФВ-190, 1 До-217, 2 Ме-109. С боевого задания не вернулся младший лейтенант Непорада.

16 июля 1944 года.

Части дивизии содействовали войскам 23 армии в расширении и закреплении плацдарма в районе Вуосалми. Вели разведку живой силы и техники противника. Произвели 69 боевых вылетов, налет 54 час 14 минут

Произведено 7 воздушных боев, сбито 5 Ю-87, 7 ФВ-190.

В воздушном бою сбиты гвардии младший лейтенант Овечкин, с боевого задания не вернулся гвардии лейтенант Скляренко.

17 июля 1944 года.

Вылетали по заявкам «Редут» по вызову с ВПУ части дивизии, прикрывали поле боя и переправы в районе Вуосалми. Произведено 90 боевых вылетов, налет 89 часов 33 минут. Произведено 2 воздушных боя – безрезультатно. В результате проведенных штурмовок уничтожены 2 автомашины и до 10 солдат.

18, 19, 20 июля потерь в частях дивизии нет».

Номер мотора на дне поршня.

По всем указанным потерям летчиков были проверены другие документы и было установлено, что они сбиты на самолетах, которые имели совсем другие номера самолетов и моторов, отличающихся от найденного.

Причем в документах также были обнаружены противоречия. Так, в документах 13-й ВА говорилось, что младший лейтенант Овечкин не вернулся с боевого задания 15 июля 1944 года.

Кроме того, воздушный бой произошедший 16 июля 1944 года, в котором был сбит самолет гвардии лейтенанта Скляренко (остался жив, попал в плен и вернулся из плена в октябре 1944 года), был подробно описан в документах 14-го гвардейского истребительного полка. Из этого описания

Поисковик Василий Быстров.

На месте падения самолета.

выходило, что в этом бою были подбиты также самолеты Як-9 гвардии сержанта Глинкина и гвардии младшего лейтенанта Кривчикова. В документе было записано: «...из боя вышли и ушли на свой аэродром». Но при работе с документами было выяснено, что их самолеты также не относились к искомому самолету.

Так, согласно архивным документам выходило, что ни 17 июля, ни 20 июля 1944 года потерь самолетов 14-й гвардейский истребительный авиаполк не имел.

Казалось, что изучающие этот случай специалисты зашли в тупик. Но вдруг, работая с документами фонда 13-й воздушной армии, в деле по отчетам частей дивизии по эксплуатации материальной части, был найден следующий документ.

ЦАМО, ф. 13 ВА, оп.6189, д.29. «Дело с отчетами частей по эксплуатации с 20 июля по 19 сентября 1944 года»:

«Наличие вынужденных посадок и вывозки самолетов:

Самолет Як-9 № 0968. Дата посадки: 26 июня 1944 года. Подробное место посадки: 5-6 км северо-западнее ст. Лейпясуо, на северной окраине болота Лейпясуо. Кому дана заявка и дата заявки: Начальнику 6 РАБ, начальнику трофейного отдела 13 ВА 27 июня 1944 года».

Отметки о дате вывоза самолета нет».

Выяснилось, что самолет был подбит совсем в другом воздушном бою, и не в те даты, которые были указаны в документах по списанию самолета и мотора. Получается, что полк и дивизия списали самолет спустя месяц после его вынужденной посадки. Теперь у исследователей появилась другая дата: 26 июня 1944 года.

ЦАМО: ф.20245 оп.1 д.68. «Из оперативной сводки 275-й ИАД за 26 июня 1944 года»:

«В период с 17.50 - 18.42 6 Як-9 (ведущий гвардии старший лейтенант Скляренко) прикрывая поле боя в районе Тали – Рейникка на высоте 4000–2000 метров провели воздушный бой с 8 Ме-109. В результате по подтверждению всех экипажей гвардии лейтенант Геращенко сбил 1 Ме-109, который упал в районе Рейникку, после падения наблюдался сильный взрыв. Гвардии лейтенант Геращенко в бою подбит, сел вынужденно на фюзеляж в 1 км севернее ст. Ляйпясуо. Состояние самолета выясняется. Летчик ранен, находится в госпитале...».

Место совершенной вынужденной посадки, которое было указано в архивных документах, точно совпадало с районом нахождения обломков самолета. Стало понятно, что поисковиками обнаружен самолет гвардии лейтенанта И.М.Геращенко.

В наградном листе к ордену Отечественной войны 1 степени в феврале 1945 года на заместителя командира АЭ (он же штурман АЭ) И.М.Геращенко описан бой 26 июня 1944 года, в котором он получил легкое ранение:

«26 июня 1944 года в составе 6 Як-9 в качестве ведущего пары вылетел на прикрытие поля боя в район Нателя. Во время патрулирования северо-восточнее г.Выборга группа наших истребителей вступила в воздушный бой с 10 истребителями противника

Ме-109. И в этом бою с превосходящими силами противника, тов. Геращенко лично сбил 1 Ме-109, который горящим упал в районе Репника (так в документе), падение самолета подтверждено экипажами, участвовавшими в этом бою...».

После излечения в госпитале летчик вернулся в полк и до конца войны принимал участие в боях. Всего за годы войны сбил 9 самолетов противника (7 лично и 2 в группе).

Иван Миронович Геращенко родился 17 декабря 1916 года в селе Колмыково (в других документах указана деревня Другая Жизнь) Егорлыкского района Ростовской области в крестьянской семье. В 1932 году окончил семь классов Торновской неполной средней школы. В сентябре 1935 года добровольно вступил в РККА и стал курсантом Военно-технического училища (г.Орджоникидзе). После окончания училища 5 июня 1938 года присвоено воинское звание лейтенант. Направлен для прохождения дальнейшей службы в 63-й стрелковый полк 21-й стрелковой дивизии 1-й Отдельной Краснознаменной армии на должность командира стрелкового взвода. С началом Великой Отечественной войны Иван Миронович подает заявление и становится слушателем 25-й военной авиационной школы первоначального обучения Северо-Кавказского военного округа (03.07.1941 г.). С 17 ноября 1942 года – слушатель Сталинградской военной авиационной школы пилотов, которую в этом же году и заканчивает. С 8 декабря 1942 года направлен на должность пилота резерва в состав 13-го запасного истребительного авиационного полка. С 5 июля 1943 года пилот резерва 14-го гвардейского истребительного авиационного полка 275-й истребительной авиационной дивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта. С этим прославленным полком Иван Миронович Геращенко пройдет до конца войны. Прошел путь от рядового пилота до должности штурмана авиационной эскадрильи. С 21 апреля 1944 года – старший летчик, с 12 сентября 1944 года – заместитель командира АЭ. 2 апреля 1945 года приказом командующего 13-й воздушной армией присвоено воинское звание старший лейтенант.

После войны, в июле 1945 года, И.М.Геращенко – слушатель Полтавской высшей офицерской школы штурманов Красной Армии. В сентябре 1946 года возвращается в свой родной полк на должность заместителя командира АЭ (он же штурман АЭ). Последующие воинское звание – капитан присвоено 30 июля 1948 года. В апреле 1949 года Иван Геращенко опять направлен на учебу – слушателем отделения командиров АЭ Высших офицерских летно-тактических курсов ВВС. После учебы, в феврале 1950 года назначен на должность заместителя командира АЭ в составе 805-го ИАП 129 ИАД 26-й воздушной армии Белорусского военного округа. С апреля 1951 года – в распоряжении командующего 59-й воздушной армией. С этого времени до увольнения в запас в апреле 1958 года занимал должности заместителя командира АЭ, штурмана АЭ, командира АЭ в 789 гв. ИАП 237 гв. ИАД и 5 гв. ИАП 195 гв. ИАД Южной группы войск. 8 июня 1957 года присвоена квалификация – военный летчик 2-го класса. 17 января 1958 года присвоено очередное воинское звание майор.

Летчики 14-й гв.ИАП. 1944 год.

После увольнения со службы переехал в город Новочеркасск Ростовской области.

Награжден орденами Красной Звезды (1943), Красного Знамени (1944), Отечественной войны I степени (1945), медалями «За оборону Ленинграда» (1942), «За Победу над Германией» (1945), «За боевые заслуги» (1946), «30 лет Советской Армии и Флота» (1948).

Гуреев Антон Степанович
Горин Владимир Иванович
Кузьмин Алексей Андреевич

Гуреев А.С.

Горин В.И.

Кузьмин А.А.

Командир 2-й АЭ капитан ГУРЕЕВ Антон Степанович, 1910 г.р., уроженец: Рязанская область, Ново-Деревянский район, село Калищево. Мать Гуреева Степанида Ивановна. Жена Гуреева Вера Александровна, проживала: Марийская АССР, город Козьмодемьянск (на Волге), ул.Чернышевская, д.2. Кадровый, в армии с 1932 года.

Штурман 4-й АЭ капитан ГОРИН Владимир Иванович, 1911 г.р., уроженец: Краснодарский край, город Ейск, ул. Р.Ефремова, д.66. Жена Горина Вера Александровна. Отец Горин Иван Герасимович, проживал: Хабаровский край, г.Благовещенск, ул.Ленинская, д.9, кв.101. Кадровый, в армии с 1930 года.

Воздушный стрелок-радист 2-й АЭ старшина КУЗЬМИН Алексей Андреевич, 1913 г.р., уроженец: г.Ленинград. Жена Кузьмина Антонина Константиновна, проживала: г.Ленинград, ул.Щорса, д.12, кв.42. Кадровый, мобилизован Пролетарским РВК.

17 сентября 1941 года экипаж 57-го смешанного бомбардировочного авиационного полка ВВС КБФ на самолете Пе-2 (заводской номер 15/26, с моторами М-105ра № 125-364, 125-176) вылетел с аэродрома Новая Ладога на разведку в район Котлы–Кингисепп–Молосковицы Ленинградской области. С боевого задания не вернулся. Предположительно сбит истребителями противника. Через несколько дней в часть вернулся штурман самолета капитан В.И.Горин, который сообщил, что самолет был сбит истребителями противника. Он смог выпрыгнуть с парашютом и спастись. Летчик Гуреев и радист Кузьмин погибли.

Место падения самолета Пе-2 в районе деревни Белоголово Тосненского района Ленинградской области было обнаружено в августе–сентябре 2001 года поисковым отрядом «Рубин» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Николай Анатольевич Михайлов). Место указала жительница деревни Белоголово Забойкина Нина Федоровна, которая была очевидцем падения самолета в 1941 году. По ее словам со сбитого советского самолета выпрыгнул с парашютом один из членов экипажа, которого после приземления немцы, находившиеся в деревне, захватили в плен. Больше из падающего самолета никто не выпрыгивал. Немецкие солдаты обследовали место падения самолета, отгоняли от него собравшихся местных жителей, так как самолет упал всего в километре от деревни, прямо рядом с дорогой, идущей от Белоголово в деревню Березовку. Нина Федоровна рассказала поисковикам, что плененный летчик, который выпрыгнул с парашютом, был закрыт на ночь немцами в одной из деревенских бань, но в ту же ночь бежал. Немцы из-под обломков самолета вытащили фрагменты тел двух летчиков и похоронили. Никто из местных жителей не смог вспомнить место захоронения.

В ноябре 2002 года сводной поисковой экспедицией отрядов «Рубин», «Ленин-

град», «Иван Сусанин», «Космос» ВИКА им. А.Ф.Можайского был проведен подъем двигателей самолета. Благодаря этому удалось установить номера моторов: М-105ра №№ 125-364; 125-176. При подъеме обломков самолета были найдены сильно раздробленные костные останки экипажа, остатки амуниции и унт.

По проведенной исследовательской работе с документами Центрального военно-морского архива (г.Гатчина) было установлено, что на данном самолете не вернувшимися с боевого задания значатся: летчик, командир 2 АЭ капитан Гуреев Антон Степанович и воздушный стрелок-радист 2 АЭ старшина Кузьмин Алексей Андреевич.

Штурман самолета капитан Владимир Иванович Горин, по документам ЦВМА, вернулся в часть. В документах архива упоминания о том, что после вылета на боевое задание 17 сентября 1941 года В.И.Горин был пленен и бежал из плена, отражены не были.

Для сведения: в донесении ВВС КБФ о невозвращении с боевого задания данного экипажа упоминается дата 18 сентября 1941 года, причем капитан Гуреев значится в составе 73-й СБАП ВВС КБФ, а капитан Горин и старшина Кузьмин (который учтен в донесении с ошибочным написанием отчества и воинского звания: Ананьевич и младший сержант) из состава 57-й СБАП ВВС КБФ.

Капитан В.И.Горин продолжил вылетать на боевые задания. В ночь с 30 на 31 октября 1941 года его самолет Ар-2 не вернулся с вылета. Экипаж самолета в состав которого входили: командир АЭ, старший лейтенант Николай Федорович Лебедь и начальник связи АЭ, младший лейтенант Василий Иванович Нечаев имел задачу провести разведку аэродромов противника, находящихся в районе Железная Гора, Себряницы (Оскуй). Самолет был сбит при перелете линии фронта в районе города Пушкин (пригород Ленинграда). Это был последний боевой вылет капитана В.И.Горина, который еще за участие в боях во время советско-финской войны был награжден орденом Красного Знамени.

Останки погибших летчиков – капитана А.С.Гуреева и старшины А.А.Кузьмина были торжественно захоронены 9 мая 2004 года на воинском мемориале «Березовая аллея» в городе Любань Тосненского района Ленинградской области.

9 мая 2006 года на могиле летчиков был открыт памятник с именами погибших.

Все это время с момента установления имен погибших летчиков и до момента организации и проведения торжественно-траурной церемонии захоронения, мы искали родственников погибших, чтобы сообщить им об обнаружении места гибели их родных и пригласить на захоронение.

Были написаны запросы в администрации и военные комиссариаты по месту рождения и местам проживания родных, указанным в архивных документах.

Первый ответ в марте 2003 года пришел из Рязанской области от военного комиссара Новодеревенского района, который сообщил нам адреса племянниц Антона Степановича Гуреева.

Нам удалось наладить с ними переписку.

«Уважаемые члены поискового отряда «Рубин»! По Вашей просьбе пишет Вам

Поисковики ищут заводской номер мотора.

Мотор М-105 самолета Пе-2.

племянница Гуреева Антона Степановича – Черемисина Алевтина Кирилловна. Я и вся моя семья: дети, внуки (мой муж, бывший военный, участник Великой Отечественной войны), приносим Вам большую благодарность за Вашу тяжелую, благородную и очень нужную работу. Низко кланяемся всему поисковому отряду.

Для нас это такая радость пополам с всплывшем горем, хотя родственников осталось очень мало: двоюродная сестра Тучс Валентина Дмитриевна со своей семьей и наша семья, остальные все умерли...

Радость заключается в том, что мы теперь будем знать, где лежат останки родного, близкого нам человека, о котором помнили всегда.

В Ленинградской земле также покоится брат Гуреева Антона Степановича – Гуреев Кирилл Степанович – мой отец. Могила его находится в 2 км севернее д.Сутоки Залучского района. Убит он 13 сентября 1942 года (извещение от 10 октября 1942 г.).

(Для сведения: в настоящее время воинское захоронение в д.Сутоки перенесено в д.Коровитчино Старорусского района Новгородской (до 1944 года Ленинградской) области. – Авт.).

Антоша, как все его звали, был высокого роста, очень добрый, отзывчивый. Особенно он уважал своего старшего брата Кирилла Степановича, в семье которого он жил и который сыграл большую роль в его судьбе. Только Кирилл Степанович настоял на его учебе в летном училище.

Когда Антон Степанович приезжал в отпуск, его встречала вся деревня, а она была очень большая. У него находилось для каждого доброе слово и угощение. А когда была опубликована статья о его награждении орденом за участие в Финской войне (точно не знаю, но в какой-то из центральных газет) ликовала вся деревня.

Письма с фронта он нам не присылал. В 1976 году наша семья узнала, о том, что написана книга дважды Героем Советского Союза Раковым В.И. о летчиках «Крылья над морем», в которой упоминается Гуреев А.С.

Фото Антона Степановича есть, но оно 1940 года, где он сфотографирован в летной форме с женой. Это фото высылаю».

За этим письмом последовало письмо и от Валентины Дмитриевны Тучс:

«Здравствуйте мои дорогие!

Несколько дней назад из Кирова (Калужской области) мне позвонила Черемисина Алевтина Кирилловна и рассказала, что наш дорогой дядя Антон найден! Исполнилась мечта моей мамы, которая часто говорила: «...Вот ведь находят погибших, а нашего Антошу, наверное, никогда не найдут. Ведь он был морским летчиком, так упал в море, разве найдешь...».

Поэтому я не могу передать тех чувств, которые испытала, и боль, но и радость, и гордость за него. Ведь мы выросли с этим именем, и дети наши, и внуки знали о нем, что был у нас дядя Антон – морской летчик.

Прошу простить меня за то, что в моих воспоминаниях будет больше эмоций, чем фактов. К сожалению, нет уже родственников, которые лично общались с ним.

Номер одного из моторов.

Поисковики на месте падения самолета.

Номера моторов самолета Пе-2.

В семье у них было пять человек детей. Отец, Гуреев Степан Андреевич, умер рано. В деревне от тифа умер мужчина и никто не хотел его отпевать по церковному обряду, отпевал мой дедушка, заразился и умер. Хозяйство стало разоряться – пала лошадь, потом корова. Моя мама в семье была самой старшей (1902 года). «...За лошадь ходила батрачить, а молоко приносили со всей деревни...» – в кавычках слова матери.

Дядя Антон звал ее «Нянюшкой». Она рассказывала, как отчаявшись успокоить плачущего брата, решила припугнуть его – опустила его в колодец, а вытащить назад не хватало сил. И вот уже кричали оба, а все взрослые были в поле, прибежал какой-то дед и вытащил дядю Антона. И потом, уже будучи взрослым, приезжая к нам в Ряжск, часто подшучивал над мамой, обняв ее.

С тех пор как я стала помнить себя, видела висящую на стене увеличенную фотографию под стеклом, с которой смотрели на меня два красивых человека – дядя Антон, в гимнастерке без головного убора и его любимая «Верочка» в блузке с матросским воротником (предел моей детской мечты). Еще была фотография: дядя Антон, саночки и тетя Вера в них. Белые кружевные перчатки натянуты на манжеты пальто. Но, к сожалению, у меня сохранилась только фотография 1935 года. Я ее выкрала у брата вместе с двумя письмами с фронта старшего моего брата.

Мама говорила, что дядя Антон заканчивал или сельхозшколу или техникум. Где-то служил и его очень полюбил командир. Познакомил с сестрой своей жены, ей было тогда 16 лет. Родителей у нее к тому времени не было. Они поженились. Дядя Антон привез Верочку к своей матери в деревню, а сам, как говорила мама, учился. Дядя Антон для нас был, как член семьи, а мама так часто говорила о нем, что мы привыкли к этому и, к сожалению, не вникали в детали, подробности.

Я знаю, что он служил на Дальнем Востоке, а перед войной – в Эстонии. Началась война. Дяди Антона почему-то в это время в Эстонии не было. Когда у нас в Ряжске появилась Верочка, исхудавшая, измученная, она рассказала, что им пришлось пережить очень много. Из Эстонии их гнали, как оккупантов, плыли под бомбежками. Все вещи были на ней.

В мирное время они с Антоном присылали кое-что из своих вещей, даже кожаное пальто дяди Антона. Бабушка все складывала в сундук, не давая никому носить предусмотрительно говоря: «Как знать, может самим все пригодится...». Моя мама сказала Верочке, что все вещи ее целы.

Из деревни Верочка снова заехала к нам, сказала: «Если будут известия от Антоши, переслать ей в город Козьмодемьянск...» – там жила ее сестра.

Герой Советского Союза Раков В.В.

Гуреев А.С. (справа).

Донесение о возвращении Горина В.И.

Фото Гуреева А.С. из УПК.

Потом мама получила телеграмму от дяди Антона. Он просил встретить его на станции в г.Ряжске. Встреча была короткой. Он спросил: «Успела Верочка выбраться из Эстонии?». Сказал, что самолет его был подбит и он получил новый. Вероятно, этот, второй самолет, и был Вами найден.

Потом было извещение, что дядя Антон пропал без вести. От Верочки писем не было. Мама говорила: «У Верочки было больное сердце, наверное, умерла». И вдруг в 1958 году мама получила от нее письмо. Она писала, что нашла бывшего командира дяди Антона. Своего Антошу она никогда не забудет, хотя и вышла замуж, тоже за Антона. У них растет сын. Прислала маме семейную фотографию. Объяснялась в любви и благодарности (к тому времени умершей) мамушке, матери дяди Антона, моей маме.

Мама говорила, что у них с моим дядей Антоном был сын, но он умер маленьким.

Переписка моей мамы с Верочкой продолжалась до 1983 года. Мама успела ей написать, что я первого своего внука назвала в память о дяде – Антоном. В 1984 году моя мама умерла.

Я в 1959 году вышла замуж за офицера и уехала из Ряжска в Хасан, где впервые увидела настоящий ДЗОТ, возраст был комсомольский. Ходили с пограничниками белить обелиски наших погибших воинов у озера Хасан и вспоминала, что дядя Антон тоже служил на Дальнем Востоке. Объехав Среднюю полосу, мы заканчивали службу в пос. Килп-Явр Мурманской области. Я работала техником аэродромной службы в аэропорту Мурманск-3, в нашем поселке. Аэродром был общий, для гражданских и военных самолетов. И готовили его вместе к полетам. По одной рулежке с полосы выруливает на стоянку гражданский самолет, а по другой выруливает на полосу для взлета военный. И мысли снова возвращались к дяде Антону, хотя самолеты были конечно уже далеко не те. На работу ходила через сопки 4 км, мимо небольшого кладбища, где лежали плиты с надписью: «Братская могила». Ходил на это кладбище весь личный состав гарнизона, отдавая почести на 9 мая, и мы на Пасху. Бродя по тундре на сопках встречали блиндажи с полусгнившим накатом бревен, остатки от самолетов, хотя муж говорил, что боев там не было, но ЧП случались и в мирное время. Детей возили вместе с личным составом в Долину Славы, откуда они привозили проржавевшие от времени каски.

Антон Гуреев с женой.

В минуту молчания 9 мая мысленно вспоминаю своих погибших родственников: дядю Кирилла – 1905 года рождения, погиб под Ленинградом в 1942 году, дядю Антона – 1910 года рождения (о нем Вы знаете), дядю Андрея – не вернулся с трудового фронта. Моего старшего брата – Бабушкина Виктора, который, не дождавшись, когда его призовут, ушел добровольцем «мстить (как он говорил) за дядю Антона и дядю Кирилла». На вокзале стояли эшелоны, шедшие на фронт, и он попросился, чтобы его взяли. Было лето 1943 года. Вот два его письма берегу. Он погиб 15 сентября 1943 года. Его именем я назвала сына, а внука Антоном.

Когда в 1978 году муж увольнялся в запас и встал вопрос: куда увольняться – в Латвию (муж латыш по национальности) или в Рязань? Моя мама, вспоминая все пережитое нашей Верочкой, настояла, чтобы мы ехали в Рязань.

P.S. Верочка писала маме, что она живет в Йошкар-Оле, работает в институте в библиотеке, а муж там же – преподавателем. Возможно их нет уже в живых, но жив, наверное, их сын, которому Верочка говорила о своей жизни до войны.

Прошу простить меня, что небрежно пишу, но это письмо уже шестое, переписывать больше не могу. Успокаивающего лекарства хватает ненадолго.

Два года назад я посетила братскую могилу в пос. Глинка Смоленской области, где лежит мой старший брат.

Высылаю фотографию дяди Антона. На обратной стороне было написано: «Дорогой мамочке от сына Антоши. Авиагородок г.Ейск. 30 января 1935 года». На фото дядя Антон справа.

Еще раз спасибо большое и низкий поклон Вам за Ваш, можно сказать, подвиг».

Мы специально привели письмо Валентины Дмитриевны полностью. Именно в таких семейных историях наших соотечественников показана большая история нашей страны. Такие письма невозможно читать, не уронив слезу. В этих строках чувствуется большое уважение к старшему поколению, любовь к своим близким. Несмотря на трудности, с которыми наши люди сталкивались в жизни: до, в годы войны и после, они жили, трудились, растили и воспитывали детей, любили и были любимы... и помнили тех, кому не суждено было жить рядом с ними, так как отдали они свои жизни ради них.

Помнили и помнят сейчас!

В первом письме от племянницы Антона Степановича Гуреева – Алевтины Кирилловны Черемисиной упоминалась книга «Крылья над морем», написанная дважды Героем Советского Союза Василием Васильевичем Раковым. В годы советско-финской войны В.В.Раков был командиром 2-й авиационной эскадрильи самолетов СБ 57-го скоростного бомбардировочного авиационного полка ВВС КБФ, в которой командиром звена был А.С.Гуреев. В этой книге Василий Васильевич описывает боевые вылеты в суровую зиму 1939–1940 годов. Причем, как упоминает автор, А.С.Гуреев мог летать ночью, что в то время очень ценилось в бомбардировочной авиации. Еще в ходе финской кампании В.В.Ракову было присвоено звание Героя Советского Союза. Личный состав его авиаэскадрильи также был награжден орденами и медалями. Так, Указом Верховного Совета СССР от 21 марта 1940 года «...За образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с финской белогвардейщиной и проявленную при этом доблесть и мужество...» орденом Красного Знамени (№ 10298) был награжден командир звена 57-го СБАП, старший лейтенант Гуреев Антон Степанович.

Параллельно поиску родных летчика Антона Гуреева мы искали родных воздушного стрелка-радиста Алексея Андреевича Кузьмина.

Сначала нам показалось, что поиск родных будет недолгим, так как очень быстро пришли ответы из администрации и военного комиссариата Петроградского района города Санкт-Петербурга, куда мы отправляли запросы. По сведениям паспортной службы на 11 июня 1944 года, жена Алексея Андреевича – Кузьмина Антонина Константиновна, 1911 г.р., вместе с дочерью Галиной, проживали на Малом проспекте Петроградской стороны.

Захоронение погибших летчиков 9.05.2004 г. в г.Любань. Мемориал «Березовая аллея».

Нам сообщили их адрес и мы поехали на встречу, несмотря на то, что по указанному телефону никто не ответил. К сожалению, ни в тот раз, ни в последующие никто дверь не открывал и на телефонные звонки не отвечал. Поэтому на церемонии захоронения останков погибшего экипажа самолета и на церемонии открытия памятника с их именами родных Алексея Кузьмина не было.

Но вот прошло 8 лет. И вдруг на мой электронный ящик приходит неожиданное письмо:

«Уважаемый Илья Геннадьевич! К Вам обращается полковник в отставке Тараскин Константин Иванович. В Интернете нашел сообщение, что в 2002 году в Тосненском районе найден бомбардировщик 57 БАП ВВС КБФ времен Великой Отечественной войны и тела двух пилотов, капитана Гуреева Антона Степановича и стрелка-радиста старшины Кузьмина Алексея Андреевича. Один из найденных – Кузьмин Алексей Андреевич, 1913 г.р. – житель г.Ленинграда. По всей вероятности, это мой родной дядя, который также был воздушным стрелком-радистом и проживал в Ленинграде на проспекте Щорса, д.12, кв.42 с женой Таисией Константиновной и дочерью Галиной.

До армии он проживал в поселке Бирюлево, сейчас это Москва. Участник войны с Финляндией, по-моему, награжден орденом, с 1941 года считался без вести пропавшим с начала войны.

Кузьмин А.А.

Не знаю, известно об этом жене и дочери Кузьмина А.А., т.к. после смерти моей мамы я потерял с ними связь и не хочу причинять им новых волнений, пока не выясню все, а может быть уже и не стоит теребить старые раны.

Сам же я хочу довести это до конца, тем более, что еще живы его любимая младшая сестра, моя тетя и еще много племянников и племянниц.

Уважаемый Илья, если есть возможность, еще раз прошу Вас сообщить более подробно по факту найденного самолета Пе-2 моего родственника, какие были обнаружены во время раскопок документы или личные вещи погибшего, каким образом определили его место жительства, также хотелось бы узнать, где произошло захоронение, планировавшееся в 2003 году.

До свидания, заранее благодарен,

С уважением Тараскин К.И.».

В один из дней мы встретились в Москве с Константином Ивановичем. Наша беседа была очень долгой и теплой. Я рассказывал Константину Ивановичу о наших находках, о наших поисках, а он вел рассказ о своей семье. На эту встречу Константин Иванович привез с собой огромное количество семейных фотографий, на большинстве которых был запечатлен Алексей Андреевич Кузьмин. При встрече и разговоре с Константином Ивановичем, я ловил себя на мысли, что очень близки чувства, которые мы испытывали при прочтении писем родных племянниц Антона Степановича Гуреева!

В его словах, рассказах, чувствовалась большая любовь к своим родным и близким, чувство глубокого уважения к памяти людей, кто сложил свои головы в годы Великой Отечественной войны.

При нашей встрече выяснилось, что супруга Алексея Андреевича Кузьмина – Антонина Константиновна уже умерла, а дочь Галина (1931 года рождения) после смерти матери очень тяжело болела и часто находилась на лечении. Константин Иванович передал нам воспоминания Антонины Константиновны в стихах о лете 1939 года, которые мы приведем ниже:

«В деревне «Гарколово», мы снимали дачу,
Да это было, до войны
На финском берегу, надеясь на удачу,

Алексей Кузьмин с женой Антониной.

Мы лето провели, не ждали той беды!
Я помню, как приехали на станцию,
«Калище», называется она,
Совсем одни, и только лишь кукушка,
Среди лесов, кукует без конца!
Песчаная гора, а на горе той сосны
Куда идти? Нам нужно подождать,
И вот встречает нас, любимый мой,
хороший,
С улыбкой на лице, готовый нас обнять!
Машина крытая, военная, большая
Путь дальний, километров
двадцать пять
Кругом сосна, а воздух чистый, чистый!
И зов кукушки, слышится опять!
Приехали! Поселок рыболовов,
И сети мокрые сушились на плетнях
А домик деревянный, в три окошечка,
Стоял на берегу, в сиреневых кустах!
Хозяйка добрая, встречает у порога
И в нашу комнатку, проводит не спеша,
Тепло, светло, и окна в палисадник
И нам так радостно, и очень хорошо!
Но не бывает радость, без печали
И Леша уезжает, к ночи в часть,
И загрустили мы, смеяться перестали,
Так нужно (в Прибалтике менялась
власть)
Все обошлось спокойно, без тревоги,
И утром он вернулся, как всегда,
Нет большей радости,
чем быть всегда любимой
И чтоб не расставаться, никогда!
На финском берегу, стояла та деревня,
Такой простор, что глаз не оторвать,
И каждый день, ходили мы купаться,
А вечером, в лесок ходили погулять,
Кругом вода, а глубина до пяток,
Огромный камень, точно островок,
На камне том, сидели с вышиваньем
Потом домой, час встречи не далек,
А самолеты целый день летают,
На малой высоте, в просторе голубом
А Галя прыгает, и ищет между грядок
Тот парашютик маленький,
Подарок дорогой!
И так вот, каждый день его я провожала
А вечером встречала и ждала,
Нам было хорошо, и я не ожидала,
Что радость ненадежная была!
Но разве мог он знать,
что жить осталось мало
И черный день совсем не далеко,
Мы были молоды, и все казалось просто
Не ждали трудностей, и было так легко!
Втроем ходили по оврагам,
Ромашки собирали и плели,
Но день настал, и нужно собираться,
Предчувствия мои меня не подвели.
Хозяйка финка, по-русски говорила плохо,
Хозяин, тоже полуфинн,
Нас проводили, одарив рыбёшкой,
Которую коптил он не один.
Топленым молоком, из печки угостили
И пожелали доброго пути,
Прощай наш домик, станция «Калище»
А встреча с Ленинградом, впереди.

P.S. Хочу объяснить, что этот маленький парашютик был очень маленький. Не знаю, какое он имел назначение, но это был небольшой круг из материи, на ниточках была небольшая деревянная болваночка. И после я, освободив от болваночки сделала круглую салфеточку на столик под цветок. По краям вышила маленькие цветочки. Но сейчас он не сохранился. Вот такая память осталось у нас об этом отдыхе летом на станции «Калище», где служил Лешик!..».

Жена Кузьмина А.А. – Антонина Константиновна – на мемориале в г.Тосно, где был увековечен ее муж.

Гуржий Дмитрий Игнатьевич

Летчик 123-го истребительного авиационного полка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО г.Ленинграда младший лейтенант ГУРЖИЙ Дмитрий Игнатьевич, 1916 г.р., уроженец: Украинская ССР, Одесская область, Знаменский район, с.Михайловка. Жена Гуржий Александра Емельяновна, проживала: РСФСР, Челябинская область, город Магнитогорск, 13-й участок, ул.Уральская, д.15. Кадровый, в РККА с 29 декабря 1937 года.

13 ноября 1941 года на самолете Як-1 (заводской номер № 1315, с мотором М-105п № 115-545) сбит в воздушном бою в районе мыса Осиновец, сгорел с самолетом. Похоронен в поселке Рахья Всеволожского района Ленинградской области.

Гуржий Д.И.

Место падения самолета Як-1 обнаружено поисковой группой Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района Ленинградской области) в сентябре 2011 года в районе п.Рахья.

Работы на месте падения проводились в течение двух лет. История этого поиска хорошо изложена в статье журналистки газеты «Всеволожские вести» Людмилы Однобоковой, которую мы приведем ниже. Но перед этим все же уточним, что место падения этого самолета Михаил Кельбин искал целенаправленно, так как хотел установить имя неизвестного летчика, похороненного в поселке Рахья.

На протяжении всего времени раскопок, Михаил рассказывал о результатах своих выездов на форуме сайта Межрегиональной молодежной общественной организации «Поисковое объединение «Тризна». Именно в этой переписке появлялись сообщения участников форума, в том числе неоценимые сведения одного из лучших специалистов по истории самолетов семейства «Як» – Сергея Николаевича Кузнецова. В один из дней августа 2012 года на форум пришло радостное сообщение Михаила:

«...Достал обгорелый кусок обшивки, на котором через трафарет нанесен номер самолета 1315. До этого на круглом лючке только единички немного читались, а здесь краска чудом уцелела, надеюсь, номер есть у кого-нибудь в базах...».

И сразу за ним последовало сообщения Сергея Кузнецова:

«Ну, если это № 1315, то у машины судьба интересная. Эта машина из первой партии Як-1, пришедшей в Ленинградский военный округ в состав 158-го истребительного авиационного полка.

Именно на этом самолете 16 июля 1941 младший лейтенант Николай Иванович Шиошвили совершил вынужденную посадку из-за остановки мотора по причине выработки горючего. Самолет отправили на завод № 47 (или рембазу на его площадях) для ремонта.

С 8 по 31 августа 1941 года (увы, точнее пока неизвестно) самолет вернули из ремонта в 158-й иап.

7 октября 1941 года эту машину передали в 123-й истребительный авиационный полк.

13 ноября 1941 года младший лейтенант Д.И.Гуржий сгорел вместе с самолетом...

ЦАМО, ф. 217, оп. 1221, д. 189, л. 410.

Оперативная сводка № 149 штаб ВВС ЛФ к 04:00 14 ноября 1941 г.

7-й истребительный авиационный корпус ПВО:

В период 12:23–13:10 13 ноября 1941 года четыре Як-1 123-го ИАП в районе Осиновец вели бой с 11 Bf-109. В результате боя подбиты два Bf-109, которые с дымом и снижением ушли на юг. В бою подожжен один Як-1. Летчик младший лейтенант Гуржий, погиб вместе с самолетом. Один Як-1 подбитый произвел вынужденную посадку на фюзеляж вне аэродрома...».

Вот как история этого поиска описана в газете «Всеволожские вести», журналистом Людмилой Однобоковой.

«Эхо воздушного боя»

В октябре 2013 года в редакцию газеты «Всеволожские вести» пришло письмо: «Здравствуйте, хочу рассказать вам историю, которая была во время войны. В районе поселка номер два случился воздушный бой...». В этом письме речь шла о том, что недалеко от поселка Рахья молодой человек по имени Михаил Кельбин нашел останки военного самолета.

Через некоторое время состоялась наша встреча. М.Кельбин рассказал не про один, а про несколько военных самолетов. В том числе о том, что возле Приютина он поднял на поверхность из болота незахороненные останки летчика, капитана Александра Ивановича Титовца. После этой встречи в конце 2013 года в газете «Всеволожские вести» вышла статья «Был сбит самолет у Приютино».

На статью о летчике Титовце обратили внимание на его родине – в Беларуси. И в начале 2014 года делегация из Всеволожского района была приглашена в поселок Заспа Речицкого района Гомельской области Республики Беларусь, где прошла церемония торжественного перезахоронения останков. В делегацию входили Михаил Кельбин, руководитель и активисты Межрегионального Фонда по увековечению памяти погибших при защите Отечества и автор этих строк. Отчет о поездке был опубликован в 2014 году в статье «Когда герой вернулся домой...».

В таких случаях часто возникает вопрос: «Как у молодых людей в наше время возникает интерес к поисковой работе? Почему они не жалеют свободного времени и бесплатно совершают физически тяжелую работу на раскопках?» Многие объясняют это генной памятью. Мол, дед воевал, и услышанные в детстве рассказы не дают покоя.

Как оказалось, у Михаила Кельбина дед не просто воевал – его имя вошло в историю Великой Отечественной войны. Василий Афанасьевич Кельбин служил начальником по огневой подготовке погранвойск НКВД. Готовил снайперов на советско-финской войне. В начале 1941 года получил особо важное задание – обучить и подготовить первую группу снайперов для Ленинградского фронта. Таким образом, дед Михаила – В.А.Кельбин стал основателем снайперского движения в блокадном Ленинграде. Награжден многими орденами и медалями. В 1988 году в издательстве «Лениздат» он выпустил книгу воспоминаний «Горячею пулей (Снайперы-пограничники на Ленинградском фронте)». Эта книга стала учебным пособием для военных училищ, где готовят современных снайперов. Если кто-то пожелает ознакомиться, сейчас эта книга выставлена в Интернете.

Другой дедушка Михаила в 1942 году погиб при обороне Севастополя. Наверное, ничего удивительного нет в том, что внук таких военных увлекся военной археологией. И ему сопутствует удача.

Я упомянула, что во время нашей первой встречи Михаил Кельбин рассказал про несколько самолетов, найденных на территории Всеволожского района. В 2013–2014 годах наши силы были брошены на перезахоронение капитана А.И.Титовца. Сейчас наступило время рассказать еще про одного защитника Дороги жизни. Письмо Михаила Кельбина начиналось словами: «В районе

Истребитель Як-1.

поселка номер два случился воздушный бой... Мне как местному жителю и человеку, занимающемуся поиском мест падений наших самолетов, стало интересно узнать имя геройски погибшего пилота». Понятно, что речь пойдет о крушении самолета недалеко от поселка Рахья.

Михаил Кельбин родился и вырос в Рахье. У него есть еще один, крестный дедушка – Анатолий Свиридов. Во время войны А.Свиридов был маленьким мальчиком. И запомнил воздушный бой, который произошел в 1941 году. Бой был неравный. Наши самолеты «отступали», оттягивались в сторону Углово. Одного подбили, самолет загорелся. Но летчик не выпрыгнул с парашютом, а из последних сил попытался посадить горящую машину.

Самолетов в 1941 году катастрофически не хватало. Они были очень дорогие, и военное руководство призывало беречь их как зеницу ока. У советских пилотов была инструкция по возможности отводить подбитые машины на свою территорию, чтобы потом, может быть, починить и снова направить их в бой. Многие пилоты жертвовали собой ради спасения боевой машины.

Михаил Кельбин.

Так произошло и на этот раз. Летчику удалось посадить истребитель на краю замерзшего болота. Истребитель пылал, вылезти из него у летчика не хватило сил, и он сгорел заживо. Взрослые побежали к самолету, дети бежали вместе с ними, в том числе – маленький А.Свиридов. Тело летчика достали, но оно было обгоревшее, скукоженное. Похоронили его на болоте, немного повыше места падения самолета. И, видимо, рассказали об этом однополчанам, потому что в документах полка обозначено место захоронения летчика. Поставили крест с памятной табличкой на его могиле.

Но, когда Михаил Кельбин начал поиски, имя пилота было неизвестно. Потому что в 1960-х годах на болоте были пожары. Так получилось, что летчику пришлось гореть во второй раз. Спустя некоторое время после пожаров мужики пришли на болото собирать коряги для отопления своих домов и обнаружили на бровке леса человеческие кости. Вспомнили, что здесь была военная могила. Останки собрали и перезахоронили в братской могиле поселка Рахья. На табличке написали: «Неизвестный летчик». А то, что осталось от самолета, местные жители растащили на металлолом.

М.Кельбин помнил, что в детстве, когда дедушка ходил с ним за грибами, показывал примерное место падения истребителя. Когда Михаил увлекся поисковой работой, он решил вернуть имя, преданное забвению. Это было возможно, нужно было только отыскать номер упавшего самолета или номер его мотора. Михаил Кельбин знаком с главным специалистом по военным самолетам Ильей Геннадьевичем Прокофьевым. Илья Прокофьев создал компьютерную базу всех случаев крушения военных самолетов в Ленинградской области. По найденному номеру он может найти, в каком полку числился самолет, когда он погиб и как звали членов экипажа.

Михаил стал в одиночку приходить на болото с металлоискателем. Приходил несколько раз. Наверное, провидение все-таки вело его. Однажды он повесил свою сумку на сучок дерева и стал ходить вокруг, искать железные и алюминиевые фрагменты. Все, что он видел, не несло ценной информации. Вернулся к сумке и именно под ней заметил деталь, на которой едва проступали цифры. А сумка слу-

жила вроде указателя на эту деталь. Тут же отмыл, отчистил железку, и перед ним ясно предстал номер самолета. В болоте лежали останки Як-1 № 1315. Информация в тот же день была отправлена Илье Прокофьеву.

Оказалось, что эта машина до своего второго падения уже побывала в ремонте. И вот по документам из ремонтной мастерской, где было зафиксировано, куда попала машина после ремонта, Илья Прокофьев потянул «ниточку истории». Як-1 №1315 был в числе самых первых истребителей, которые отправили на фронт. С начала войны он числился в 158 истребительном авиационном полку (ИАП), а потом – в 123 ИАП. Когда он находился в 158 ИАП, на нем летал младший лейтенант Н.Шиошвили. 16 июля 1941 года Н.Шиошвили совершил вынужденную посадку из-за остановки мотора по причине выработки горючего. Самолет при этом получил повреждения, и с 8 по 31 августа 1941 года стоял в ремонтной мастерской. После чего его направили в 123 ИАП, и летать на нем стал младший лейтенант Д.Гуржий. Так благодаря Илье Прокофьеву М.Кельбин узнал, что сгоревшего летчика звали Дмитрий Игнатьевич Гуржий.

Особо хочется рассказать про полк, в котором служил Д.Гуржий. 123 истребительный авиационный полк принимал участие в боевых действиях с первого дня войны, сначала он вел ожесточенные воздушные бои в районе Бреста. 28–29 июля 1941 года 123 ИАП был переведен на аэродром Едрово и осуществлял защиту крупного железнодорожного узла Бологое. В это же время вошел в состав 7 истребительного авиационного корпуса (ИАК) противовоздушной обороны Ленинграда. В октябре 1941 года некоторое время был на переформировании в Череповце. С 17 октября 1941 года вновь вступил в боевые действия. Теперь его главной задачей стало прикрытие объектов на западном берегу Ладожского озера.

В течение 1941–1942 годов летчики 123 ИАП вылетали на боевые задания не только на Ладожское озеро, но и в районы поселений Сиверская, Пушкин, Урицк, Павлово, Шлиссельбург, Ваганово, Осиновец. Согласно документам, на 12 декабря 1941 года 123 ИАП базировался в Углово, имел в наличии 5 Як-1 (два из них были неисправны), 13 И-16 (6 из них – неисправны). В полку на тот момент был 21 летчик. Вместе с Гуржием в одном полку служил будущий Герой Советского Союза Алексей Севастьянов.

Из книги бывшего летчика 123 ИАП Игоря Жидова «То взлет, то посадка»: «С 20 сентября 1941 года эскадрилья ведет бои по охране Ленинграда и особенно – Ладожской трассы. (...) В Отечественную войну летный и технический состав показал образцы мужества и отваги, преданности Родине и партии Ленина–Сталина. В воздушных боях особо отличились летчики: ст. политрук Корчагин, лейтенант Рябцев, Калабушкин, Фунтусов, Карпов, Беляев, Шевцов, Гуров, Гуржий и Грозный». Значит, найденный Михаилом Кельбиным пилот еще до своей гибели числился особо отличившимся, образцом мужества и отваги.

Имя этого летчика также зафиксировано в документах Министерства обороны. Согласно этим документам Дмитрий Игнатьевич Гуржий был кадровым офицером с 1937 года. Скорее всего, успел повоевать на советско-финской войне. Родился в 1916 (или

Вал редуктора.

Номер самолета на фрагменте капота.

в 1917) году в селе Михайловка Знаменского района Одесской области Украинской ССР. У него была жена Александра Емельяновна, которая проживала в Магнитогорске по адресу «13 участок, Уральская улица, дом 15». Возможно, у Дмитрия Гуржия есть дети. Может быть, они искали отца. Место захоронения они могли узнать на сайте «www.obd-memorial.ru». Сохранились даже обстоятельства гибели. Описание боя в военных документах совпадает с воспоминаниями А.Свиридова. Из оперативной сводки штаба ВВС Ленинградского фронта от 14 ноября: «С 12:23 по 13:10 13 ноября 1941 года четыре Як-1 123-го ИАП в районе Осиновец вели бой с 11 Bf-109 («мессершмитты»). В результате боя подбиты два Bf-109, которые с дымом и снижением ушли на юг. В бою подожжен один Як-1. (...) Подбитый самолет произвел вынужденную посадку на фюзеляж вне аэродрома (...). Гуржий Дмитрий Игнатьевич, младший лейтенант, летчик сбит в воздушном бою, сгорел с самолетом. 13 ноября 1941 года похоронен на станции Проба в районе Бабино Ленинградская область». Такую бы историю прочитали родственники Гуржия. И испытали бы гордость за сталинского сокола, который участвовал в бою, где четыре Як-1 действовали против одиннадцати «мессершмиттов». Яки по своим техническим характеристикам значительно уступали мессершмиттам. Но в этом бою потери немцев превысили наши потери. И вот, приехав в Ленинградскую область, родственники не нашли бы ни могилы, ни таблички.

Я обратилась по этому поводу к бывшему директору Вагановского музея боевой славы имени Краснознаменной Ладожской флотилии и Северо-Западного речного пароходства Ирине Васильевне Илюшиной. Она рассказала мне, что, когда еще были живы участники боев, они приходили в музей и выражали тревогу о судьбе воинских захоронений на Дороге жизни. Ветераны как раз упоминали, что на территории гражданского кладбища поселка Рахья находятся две или три могилы летчиков, но имена этих летчиков утеряны. Когда Ирина Владимировна узнала, что Михаил Кельбин нашел имя одного из них, она выразила восхищение: «Большое и очень важное дело совершил молодой человек. Теперь имя летчика надо увековечить, хорошо бы узнать имена еще двоих».

Хочется обратиться, прежде всего, в администрацию МО «Рахьинское СП». Документы, подтверждающие, что на болоте недалеко от Рахьи погиб именно младший лейтенант Д.И.Гуржий, имеются на руках у Михаила Кельбина. Если необходимо, можно оформить официальный запрос от поискового объединения. Имя Дмитрия Игнатьевича Гуржия необходимо записать на мраморе возле стелы на Рахьинском гражданском кладбище – там, где он был перезахоронен. Лучше это сделать сейчас, ко Дню празднования 70-летия Великой Победы. Есть и другая идея. В Рахье сейчас ведется новое строительство.

Санкт-Петербург в этом году проявил инициативу – улицы в новостройках называть в честь недавно раскрытых героев Великой Отечественной войны. Не так уж много летчиков, которые совершили подвиг рядом с Рахьей. Я думаю, геройское поведение Дмитрия Гуржия вполне заслуживает того, чтобы в честь него в Рахье назвали новую улицу. Ведь увековечен же в Рахье однополчанин Д.И.Гуржия – А.Т.Севастьянов. Кстати, свою популярность А.Т.Севастьянов приобрел за таран, который он совершил в небе над Ленинградом 4 ноября. Этот подвиг всколыхнул весь полк и вдохновил однополчан на новые подвиги. Через несколько дней после тарана А.Севастьянова его товарищи приняли беспримерный неравный бой, после которого младший лейтенант Д.Гуржий самоотверженно пытался спасти машину...».

* * *

К этой насыщенной информацией статье, можно добавить, что родился Дмитрий Игнатьевич Гуржий 18 октября 1916 года в селе Михайловка Знаменского района Одесской области. Отучился девять лет в школе, затем в ФЗУ. Работал слесарем. В 1937 году был призван в ряды Красной Армии, и, так как до службы в армии Дмитрий Игнатьевич занимался в аэроклубе, в январе 1938 года его назначают на должность старшины команды пилотов тренировочного отряда воинской части на ст. Бада (в настоящее время – Забайкальский край). С 28 августа 1938 года он курсант 30-й военной школы пилотов (г.Чита). В октябре 1939 года школа пилотов была передислоцирована в город Батайск на базу расформированной Батайской Первой Краснознамённой школы гражданского воздушного

флота имени Баранова. Приказом Наркома обороны Союза ССР № 0234 от 28 декабря 1939 года школа была переименована в Батайскую авиационную школу пилотов имени А.К.Серова, которую в июне 1940 года и окончил Д.И.Гуржий с присвоением воинского звания младший лейтенант. После завершения учебы был направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 166-го резервного авиационного полка на должность младшего летчика. В 1940 году переведен в 120-й истребительный авиационный полк Московского военного округа.

К ноябрю 1941 года Д.И.Гуржий был действительно уже опытным летчиком. В период июля–августа 1941 года он в составе 121-го истребительного авиационного полка 6-го истребительного авиационного корпуса ПВО защищал небо Москвы.

25 августа 1941 года Д.И.Гуржий и еще 20 летчиков 121-го ИАП вместе с самолетами Як-1, были переведены на Ленинградский фронт в состав 8-й смешанной авиационной дивизии.

В воздушном бою 15 сентября 1941 года в группе с другими летчиками полка вел воздушный бой с самолетами противника (как отмечено в документе: более 100 штук). В этом бою самолет Д.И.Гуржия был сбит, раненный летчик смог выпрыгнуть из горящего самолета с парашютом и спастись. После выздоровления Дмитрий Игнатьевич был переведен в только что прибывший на Ленинградский фронт 123-й истребительный авиационный полк.

Открытие памятной плиты на кладбище в п.Рахья. 9 мая 2019 года.

9 мая 2019 года в поселке Рахья Всеволожского района Ленинградской области на воинском захоронении была открыта памятная плита с именем отважного летчика. Вот как об этом событии писали местные газеты:

«Согласно сведениям из Центрального архива Министерства обороны РФ Гуржий Дмитрий Игнатьевич, мл. лейтенант, летчик 123 ИАП 7 ИАК ПВО, на самолете Як-1, номер 1315, был сбит 13.11.1941 г. в районе станции Проба, сгорел вместе с самолетом. В 1941 году Д.И.Гуржий был похоронен местными жителями на месте падения самолета, рядом с поселком №2, но в связи с лесным пожаром в 1972 году останки были перезахоронены на гражданском кладбище. В настоящее время место захоронения пришло в негодность, табличка была утеряна. Личность пилота была установлена по номеру самолета, который был обнаружен на куске от фюзеляжа истребителя. Поиски в районе падения самолета проводил опытный поисковик, житель поселка Рахья, Кельбин Михаил Геннадьевич. По инициативе краеведа В.М.Овсянникова и благодаря участию Рахьинского Совета депутатов во главе с А.И.Дубининым был изготовлен и установлен памятник летчику-фронтовику...».

Гусев Владимир Федорович
Некрасов Олег Александрович
Шейн Иван Никифорович

Гусев В.Ф.

Некрасов О.А.

Командир 1-й АЭ капитан ГУСЕВ Владимир Федорович, 1907 г.р., уроженец: Ивановская (в настоящее время – Владимирская) обл., Гороховецкий район, д.Малая Карповка. Жена Гусева Зинаида Григорьевна. Кадровый, в РККА с 1932 года.

Штурман 1-й АЭ старший лейтенант НЕКРАСОВ Олег Александрович, 1917 г.р., уроженец: г.Молотов (в настоящее время – Пермь). Жена проживала: Свердловская область, ст. Шамары, ул.Ленина, д.7. Кадровый, в РККА с 1935 года.

Воздушный стрелок-радист сержант ШЕЙН Иван Никифорович, 1914 г.р., уроженец: УССР, город Мариуполь. Жена В.К.Шейн, проживала: Ленинградская область, город Ораниенбаум, ул.Красного флота, д.1, кв.3. Кадровый, мобилизован Ораниенбаумским РВК Ленинградской обл.

Экипаж самолета СБ (заводской номер 8/78 с моторами М-103а №/№ 913-1256 и 923-775) 57-го скоростного бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ не вернулся с боевого задания, сбит истребителями противника 13 августа 1941 года в районе д.Среднее Село Кингисеппского района Ленинградской области. Летчик и штурман погибли с самолетом, воздушный стрелок-радист тяжело ранен, умер в госпитале 18 августа 1941 года.

Место падения самолета СБ было обнаружено в районе треугольника: станция Тикопись – станция Клённа (д.Клённо) – д.Среднее Село Кингисеппского района Ленинградской области в сентябре 2015 года поисковым отрядом «Форпост» (г.Кингисепп, руководитель – Костюкович Виктор Викторович).

При первичном обследовании места падения самолета было установлено, что самолет упал в 1941 году рядом с железнодорожным полотном, буквально в ста метрах. Скорее всего, в послевоенное время основные обломки самолета и моторов были сданы в металлолом, так как на месте падения присутствовали в основном небольшие обломки самолета. На одном из обломков был обнаружен дублированный номер одного из моторов самолета – М-103 № 923-775.

Также при повторных выездах, около места, где была найдена кабина самолета (между двух небольших воронок от моторов), поисковиками обнаружены раздроб-

ленные останки членов экипажа самолета, с частями от пристяжной системы парашютов (пряжками и карабинами).

По документам Центрального военно-морского архива было установлено, что данный мотор был установлен на самолете СБ и относился к ВВС КБФ. В документах говорилось:

«ЦВМА, ф. 333, оп. 026241, д.8: 57-й скоростной бомбардировочный авиационный полк, самолет СБ № 8/78 с моторами М-103а №/№ 913–1256, 923–775, не вернулся с боевого задания 13 августа 1941 года, списан из состава полка, как боевая убыль...

ЦВМА, ф. 12, оп. 1, д. 84: 57-й скоростной бомбардировочный авиационный полк, самолет СБ № 8/78, приказ о списании № 001 начальника ВВС ВМФ от 28.02.42г., как боевая убыль...».

Таким образом, было установлено, что данный самолет потерян 57-м СБАП 13 августа 1941 года. Но в этот же день полк потерял два самолета, экипажи которых не вернулись с боевого задания в районе Кингисеппа:

– самолет СБ № 14/317 с моторами М-103а №/№ 023-1844, 023-1811;

– самолет СБ № 8/78 с моторами М-103 №/№ 913-1256, 923-775.

К сожалению, в этих документах не указано, на каком самолете летел тот или иной экипаж.

В архивных документах значилось: «сбиты истребителями противника в районе д.Среднее Село, вправо к Кингисеппу».

В боевом донесении 13-й ОКАЭ, летчики которой прикрывали в этот день самолеты бомбардировщики, за этот день сказано:

«Сопровождали СБ в район Поречья. Атакованы Ме-110 в количестве 6 самолетов. В результате два СБ сбиты в районе Ветки...».

Состав не вернувшихся экипажей был следующий:

Первый экипаж: летчик 1 АЭ младший лейтенант Римский Николай Максимович, 1920 г.р.; стрелок-бомбардир 1 АЭ, сержант Степанов Сергей Николаевич, 1920 г.р.; воздушный стрелок-радист 1 АЭ, младший сержант Рюмин Иван Ефремович, 1920 г.р.

Второй экипаж: командир 1 АЭ, капитан Гусев Владимир Федорович, 1907 г.р.; штурман 1 АЭ, старший лейтенант Некрасов Олег Александрович, 1917 г.р.; воздушный стрелок-радист, сержант Шейн Иван Никифорович, 1914 г.р.

Место падения самолета СБ.

Части пристяжной системы парашютов, бирки с номером и другие фрагменты самолета.

Номер мотора.

Как говорилось выше, у обоих экипажей место гибели было указано одно и то же, но у экипажа капитана Гусева было уточнение: упал в 3 км от города Кингсеппа, а по поводу судьбы воздушного стрелка-радиста была сделана дописка: «...ранен, находится в госпитале в д.Алексеевка».

При исследовательской работе по выяснению судьбы этих экипажей удалось установить, что Иван Никифорович Шейн не пережил ранений, полученных в этом бою. Несмотря на то, что после падения самолета его смогли доставить в госпиталь в д.Алексеевка Кингисеппского района, а затем 14 августа 1941 года эвакуировали в Ленинград с обширными ожогами лица и всего тела, он скончался 18 августа 1941 года в ЭГ № 1170. Значится похороненным на Пискаревском кладбище города Ленинграда (Санкт-Петербурга). Причем в документах госпиталя его воинское звание и должность отмечены как лейтенант летчик.

Некрасов О.А.

Дополнительные сведения по экипажу младшего лейтенанта Римского нашлись в архиве командира поискового отряда «Форпост» (г.Кингисепп) Виктора Викторовича Костюковича. Еще в 2004 году он занимался выяснением судьбы этого экипажа. Так, один из местных жителей Кингисеппа Владимир Леонидович Силин рассказал ему, что его отец, служивший до немецкой оккупации Кингисеппа в милиции (немцы заняли город 14.08.1941 года), выезжал 13 августа 1941 года на место падения советского самолета-бомбардировщика на станцию Тикопись. Самолет упал рядом со станцией. На месте гибели самолета милиционеры нашли трупы трех членов экипажа, но из-за приближения фронта похоронили их прямо рядом с местом падения самолета у станции. С его слов, найти документы удалось только у одного погибшего, но к сожалению, имени его он не помнил.

Экипаж самолета СБ: Шейн И.Н., Некрасов О.А., Гусев В.Ф. (слева направо, в форме) с родными в Петергофе. 1939 год. Фото из семейного архива Некрасовых.

Проверив архивные документы Кингисеппского РВК, Виктор Костюкович установил, что в 1950–60-е годы из района станции Тикопись переносились воинские захоронения на центральный воинский мемориал «Роща 500» в город Кингисепп. И вот в списках перезахороненных оказалась фамилия краснофлотца Рюмина Ивана Ефремовича, 1920 года рождения, погибшего 13 августа 1941 года. Отсюда стало понятно, что в послевоенные годы в процессе укрупнения воинских захоронений из района станции Тикопись были перенесены и захоронены в городе Кингисепп останки погибшего экипажа самолета СБ 57-го СБАП ВВС КБФ в составе младшего лейтенанта Римского Николая Максимовича, сержанта Степанова Сергея Николаевича и младшего сержанта Рюмина Ивана Ефремовича. Следует добавить, что в различных документах Рюмин значится и как краснофлотец, и как младший сержант.

Так удалось установить, что на самолете СБ № 8/78 погиб экипаж в составе капита-

на Гусева, старшего лейтенанта Некрасова и сержанта Шейна.

Летчик самолета Владимир Федорович Гусев, родился в 1907 году в деревне Малая Карповка Гороховецкого района Ивановской (в настоящее время – Владимирской) области. Кадровый военный, в РККА с 1932 года. Участник советско-финской войны 1939–1940 годов. Был награжден орденом Красного Знамени. Был женат, имел сына и дочь.

Штурман самолета Олег Александрович Некрасов, родился в 1917 году в городе Перми. Кадровый офицер, в Красной Армии с 1935 года. Участник советско-финской войны 1939–1940 годов. Был женат, имел ребенка.

Воздушный стрелок Иван Никифорович Шейн родился в 1914 году в городе Мариуполь. Кадровый.

После того, как были установлены полные данные погибшего экипажа, на интернет-сайте Бессмертного полка (moypolk.ru) удалось найти сообщение внучки Олега Александровича Некрасова – Галины Сиволодской из Санкт-Петербурга, которая писала:

«Мой дедушка закончил летное училище и служил в городе Петергоф. Он защищал наш город от немецкой авиации и погиб в 1941 году...».

Через координаторов сайта мы связались с Галиной и таким образом установили связь с семьей штурмана самолета. Командир поискового отряда «Форпост» Виктор Викторович Костюкович встретился с Борисом Олеговичем Некрасовым – сыном штурмана, который поведал нам об отце:

«Учился отец в Ейском училище. Потом попал в 57 СБАП по распределению. В Ленинграде познакомился с женой. Жили они до войны в Петергофе. Аэродром был в Копорье, отец ездил туда на службу. Я родился 1-го февраля 1941 года. Когда началась война семья перебралась из Петергофа в Ленинград, где мы прожили почти всю блокаду. Нас с мамой (маму звали Ася Григорьевна) эвакуировали в Свердловскую область перед самым снятием блокады. Об отце было известно, что пропал без вести. Выплачивали пенсию по утрате кормильца. По окончанию войны мы с мамой вернулись в Ленинград, жить и работать было негде, так как дом, в котором мы раньше жили, разбомбило. Жили по съемным квартирам. Бабок и дедок не было. Было тяжело. К сожалению, писем отца не сохранилось. На одной из фотографий, мне говорила мама, изображен весь экипаж самолета. Это они в Петергофе, там, где мы и жили. Гусев стоит с орденом на этом групповом фото...».

Олег Некрасов в Ейской школе летчиков. 1936 г.

Останки командира АЭ капитана Гусева Владимира Федоровича и штурмана АЭ старшего лейтенанта Некрасова Олега Александровича были торжественно захоронены на воинском мемориале в д.Мануйлово Кингисеппского района Ленинградской области 22 июня 2016 года. На церемонии захоронения присутствовали родные и близкие штурмана Некрасова.

Некрасов О.А.

Родственники Некрасова О.А. на захоронении.

Давыдов Александр Павлович

Летчик 3-й АЭ 4-го гвардейского истребительного авиационного полка 1-й гвардейской истребительной авиационной дивизии ВВС КБФ гвардии младший лейтенант ДАВЫДОВ Александр Павлович, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Ростовская область, станица Константиновская. Отец Давыдов Павел Иванович, проживал: город Ростов-на-Дону, 21-я линия, дом 14. Мобилизован в РККА в августе 1941 года.

14 декабря 1943 года на самолете Ла-5 (заводской номер 37211340 с мотором М-82-122 № 65021106) не вернулся с боевого задания из района Куммолово. Выпрыгнул с парашютом над территорией противника, попал в плен. Находился в плену до мая 1945 года. После проверки вернулся в полк.

Давыдов А.П.

Место падения самолета Ла-5 в болоте между деревнями Савольщино и Никольское Ломоносовского района Ленинградской области было показано местными жителями поисковикам отряда «Авангард» (руководитель – Лариса Александровна Фетисова, д.Большой Сабск Волосовского района Ленинградской области) в августе 2012 года. По информации местных жителей было известно, что несколько лет назад данное место подвергалось разграблению на цветной металл. Когда поисковики вышли на указанную точку, то обнаружили в заболоченном лесу большую воронку, которая образовалась от взрыва самолета при падении. Действительно, по довольно свежим отвалам глины было видно, что воронку уже кто-то копал. Вокруг были разбросаны небольшие фрагменты самолета, которые были в основном из черного металла и древесины, и которые не представляли интереса для любителей цветмета. Среди обломков характерно выделялся фрагмент от центроплана самолета, который мог относиться только к самолетам-истребителям ЛаГГ-3 и Ла-5. Хотя данные самолеты и отличались принципиально типами установленных на них моторов (на ЛаГГ-3 устанавливался V-образный мотор водяного охлаждения, а на Ла-5 ставился звездообразный мотор воздушного охлаждения), но конструкция центроплана была почти одинаковая, так как Ла-5 был логическим продолжением самолета ЛаГГ-3, сконструированным одним и тем же конструктором Семеном Алексеевич Лавочкиным.

По другим обнаруженным при первичном обследовании места падения обломкам самолета и фрагментам мотора удалось установить на 100%, что это были фрагменты самолета Ла-5.

Основные работы по подъему оставшихся обломков из воронки были проведены поисковым отрядом «Авангард» при помощи поисковиков из отряда «Ленпех Петергоф» (руководитель – Николай Николаевич Афанасьев, д.Курск Волосовского района Ленинградской области) в августе–сентябре 2013 года. Останков летчика и каких-либо предметов пристяжной системы от парашюта или амуниции летчика обнаружено не было. Но поисковики поставили перед собой цель – установить судьбу этого самолета. В течение нескольких экспедиций-выездов поисковики выкачивали заполненную водой и жидкой глиной воронку. Затем внимательно перебирали, мыли и чистили все обломки и фрагменты самолета в надежде найти номера самолета или мотора. К сожалению, почти все время попадались различные технологические номера, которые ничего не давали в деле установления судь-

бы этого самолета. Лишь в октябре 2013 года Михаилу Соловьеву (п/о «Авангард») удалось встретиться с одним из местных жителей, который еще несколько лет назад принес с этого места падения некоторые обломки, которые хранил у себя в гараже. Каково же было удивление поисковиков, когда среди обломков они увидели щиток шасси самолета, на котором был выбит дублированный номер самолета – 37211340 и один из поршней мотора, также с выбитым дублированным номером мотора – 65021106.

Все время, пока шли полевые поисковые работы, волосовские поисковики поддерживали связь с представителями Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г. Казань). Поэтому при установлении указанных номеров, специалисты ВИПЦ сразу смогли дать развернутый ответ, так как перед этим была проведена большая поисково-исследовательская работа с документами Центрального военно-морского архива.

Из архивных документов стало известно, что 14 декабря 1943 года на самолете Ла-5 № 37211340 с мотором М-82-122 № 65021106 не вернулся с боевого задания летчик 4-го гвардейского истребительного авиационного полка ВВС КБФ гвардии младший лейтенант Александр Павлович Давыдов. Воздушный бой проходил в районе д.Куммолово. Самолет был подбит и летчику пришлось выброситься с парашютом над территорией противника в районе аэродрома Копорье.

В первоначальных оперативных документах ВВС КБФ говорилось, что А.П.Давыдов сбит истребителями противника и упал вместе с самолетом. Приказом Управления кадров ВВС ВМФ от 8 января 1944 года он был исключен из списков как погибший. Но из других документов стало известно, что гвардии младший лейтенант А.П.Давыдов попал в плен к немцам и находился там с 14 декабря 1943 года до 8 мая 1945 года. В немецкой карточке военнопленного указано, что А.П.Давыдов был пленен в районе Волосово, 16 января 1944 года доставлен в немецкий шталаг Люфтваффе № 2.

Изучая документы Центрального военно-морского архива, мы выяснили перипетии, которые происходили с мотором и самолетом, на котором вылетел в бой летчик.

Самолет Ла-5 № 37211340 был выпущен с завода в декабре 1942 года. На 1 февраля 1943 года на самолете был установлен мотор М-82 № 65021158, затем уже в марте на самолете заменили мотор с номером 6501641. А в октябре 1943 года после ремонта на нем установили мотор № 65003203. В период ноября-декабря 1943 года в документах по эксплуатации материальной части 4-го гв. ИАП ВВС КБФ этот самолет указывается несколько раз в связи с устранением на нем различных поломок и дефектов. Мотор М-82 № 65021106 по состоянию на 1 февраля 1943 года был установлен на самолете Ла-5 № 37211354, затем на 1 марта 1943 года уже находился на другом самолете Ла-5 № 37211315. После нескольких ремонтов мотор установили на самолет Ла-5 № 37211340, вместе с которым он и погиб в декабре 1943 года. Тем самым, можно сделать вывод, что 14 декабря 1943 года гвардии младший лейтенант А.П.Давыдов вылетел на старом, уже давно изношенном самолете.

Родился Александр Павлович Давыдов 15 июня 1922 года в станице Константиновской Ростовской области. В 1940 году окончил девять классов средней школы.

Номер самолета.

Стойка шасси самолета, колесо и другие фрагменты.

12 августа 1941 года его призывают в Красную Армию, где он поступает курсантом в Ейское военно-морское авиационное училище, которое оканчивает 5 июля 1943 года в звании младшего лейтенанта.

4 августа 1943 года, после прохождения дополнительного обучения в запасном авиаполку, А.П.Давыдов назначен на должность летчика 3-й АЭ 4-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС КБФ.

14 декабря 1943 года, когда его самолет был сбит в воздушном бою, Александр Павлович совершил 12 боевых вылетов, участвовал в двух воздушных боях, дважды спасал ведущего от атак истребителей противника.

Находился в немецком плену до 8 мая 1945 года. После освобождения был направлен на спецпроверку в 32-й запасной стрелковый полк 12-й запасной стрелковой дивизии, которая проходила в период с 28 мая по 31 августа 1945 года.

После спецпроверки, 1 ноября 1945 года был направлен для прохождения последующей службы на должность дублера-летчика 4-го гв. ИАП ВВС КБФ.

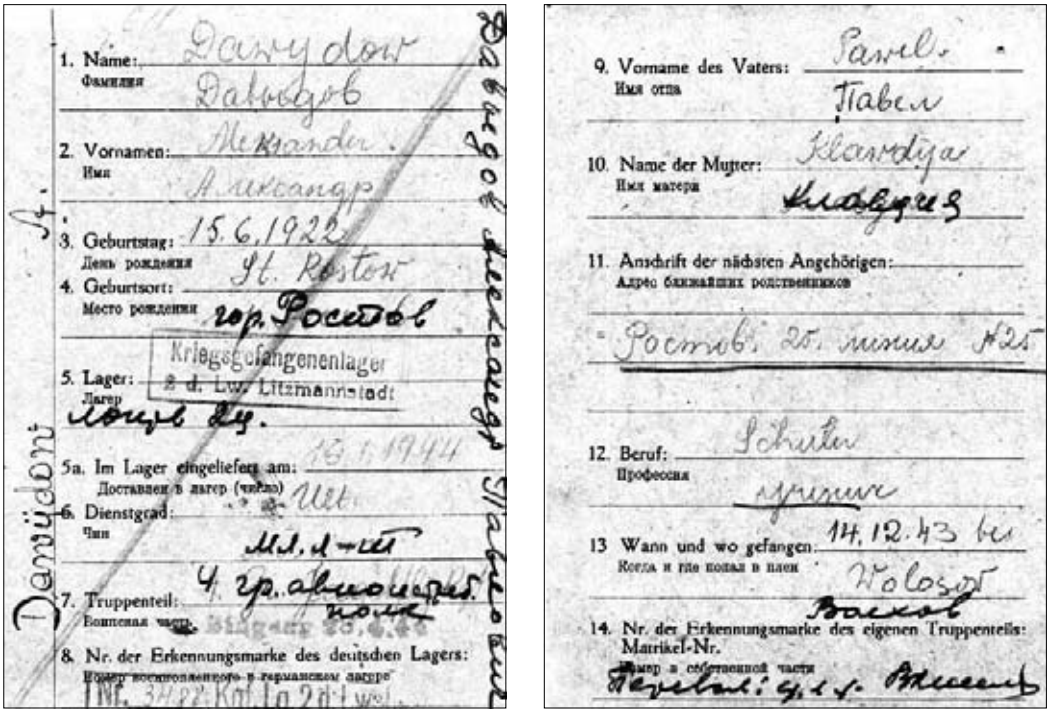
27 февраля 1946 года назначен на должность летчика. 2 ноября 1946 года ему присваивают очередное воинское звание лейтенант. Уволен в запас 20 октября 1947 года.

14 февраля 1946 года приказом командира 1-й гвардейской истребительной авиационной дивизии ВВС КБФ А.П.Давыдова награждают орденом Красной Звезды. В наградных документах говорилось:

«14 декабря 1943 года тов. Давыдов вылетел ведомым у ведущего четверки на фоторазведку аэродромов противника на участке от г.Нарвы до г.Красногвардейск. На обратном пути ведомая пара отстала, потеряв ведущую пару при фотографировании аэродрома противника. Таким образом, ведущий четверки остался под защитой одного тов. Давыдова. При заходе ведущего на фотографирование последней цели, тов. Давыдов заметил 4 ВФ-190 выше себя, которые заходили в атаку на ведущего. В это время ведущий не мог заметить противника, так как был на боевом курсе фотографирования. Тов. Давыдов знал это и решительно атаковал первую пару ФВ-190, но два других ФВ-190, отвлеченные тов. Давыдовым, потеряли ведущего пары, успевшего уже уйти далеко от цели, также напали на самолет тов. Давыдова. В неравном бою тов. Давыдов был сбит, выпрыгнул из горящего самолета на парашюте. Жизнь ведущего была спасена (...).

При падении получил ожог лица, рук, ног и ушиб головы».

Кроме указанного ордена, А.П.Давыдов был награжден медалями: «За оборону Ленинграда» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».


1. Name: Фамилия — Davydov, Давыдов
2. Vornamen: Имя — Alexander, Александр
3. Geburtstag: День рождения — 15.6.1922
4. Geburtsort: Место рождения — Gt. Rostov, гор. Ростов
5. Lager: Лагер — Kriegsgefangenenlager z. d. Lw. Litzmannstadt, Лодзь Dg.
5a. Im Lager eingeliefert am: Доставлен в лагерь (число) — 19.1.1944
6. Dienstgrad: Чин — Ml. Lt.
7. Truppenteil: Воинская часть — 4 Gr. Jagdgeschw. полк
8. Nr. der Erkennungsmarke des deutschen Lagers: Номер военнопленного в германском лагере — INF. 3/12 Kdl. Lg 2 d. l. wol.
9. Vorname des Vaters: Имя отца — Pawl., Павел
10. Name der Mutter: Имя матери — Klawdija, Клавдия
11. Anschrift der nächsten Angehörigen: Адрес ближайших родственников — Ростов, 25. линия №25
12. Beruf: Профессия — Schüler, ученик
13. Wann und wo gefangen: Когда и где попал в плен — 14.12.43 bei Wolosow, Волосов
14. Nr. der Erkennungsmarke des eigenen Truppenteils: Matrikel-Nr. Номер в собственной части — Pavlov, Павлов

Карточка военнопленного гв. младшего лейтенанта Давыдова А.П.

Дохнов Николай Андреевич

Летчик 845-го истребительного авиационного полка 269-й истребительной авиационной дивизии 13-й воздушной армии младший лейтенант ДОХНОВ Николай Андреевич, 1923 г.р., уроженец: РСФСР, Ростовская область, город Таганрог. Отец Дохнов Андрей Емельянович, проживал: Узбекская ССР, г.Ташкент, ул.Конная, д.54. Кадровый, мобилизован Таганрогским РВК в 1940 году.

3 марта 1944 года на самолете Як-7б (заводской номер 821825 с мотором М-105пф № 516-33) при выполнении боевого задания совершил вынужденную посадку в районе аэродрома Городец Лужского района Ленинградской области. Летчик при посадке получил ранения и отправлен в госпиталь в г. Ленинград.

16 сентября 1944 года командир звена 845-го ИАП лейтенант Н.А.Дохнов не вернулся с боевого задания над территорией Эстонии.

Место падения самолета Як-7б в районе п.Городец Лужского района Ленинградской области (вблизи старого военного аэродрома, в лесу) было обнаружено поисковым отрядом «Витязь» (г.Луга, руководитель – Бухтияров Николай Генрихович) в августе 2005 года. На месте падения были обнаружены небольшие куски разбитого самолета. На поверхности находился разобранный коленвал мотора, на шатунах которого поисковики нашли продублированный номер мотора М-105 № 516-33. Воронки на месте падения самолета не было. На основании этого поисковики предположили, что самолет, скорее всего, совершил вынужденную посадку. По мнению поисковиков это потеря 1944 года.

Работая с документами ЦАМО РФ, Сергей Сердюк (Москва) установил: самолет Як-7б № 821825 с мотором М-105 № 516-33 из состава 845 ИАП 269 ИАД списан как разбитый в аварии. Точной даты потери указано не было, акт на списание был составлен 19 марта 1944 года.

Проведя дополнительную исследовательскую работу, специалисты Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань) в фондах архива нашли акт расследования данной потери:

«845-й истребительный авиационный полк 269-й истребительной авиационной дивизии. Летчик младший лейтенант Дохнов Николай Андреевич, 1923 г.р., на самолете Як-7б № 821825 с мотором М-105пф № 516-33 при выполнении боевого задания 3 марта 1944 года, из-за нехватки горючего совершил вынужденную посадку на лес в районе 4 км севернее аэр. Городец, самолет разбит, летчик ранен, направлен в г.Ленинград...».

В этом вылете при вынужденной посадке Н.А.Дохнов получил контузию с сотрясением мозга. После выздоровления в госпитале вернулся в полк и продолжал сражаться с врагом.

Николай Андреевич Дохнов родился в городе Таганроге в 1923 году. Там же закончил 9 классов средней школы. В Красную Армию был мобилизован Таганрогским РВК в декабре 1940 года. В 1941 году окончил школу пилотов с присвоением воинского звания старший сержант. После прохождения службы в запасном авиационном полку направлен в состав 845-го истребительного авиационного полка.

В боях на фронте стал принимать участие с 9 апреля 1943 года. А уже 29 апреля 1943 года приказом командующего Волховским фронтом Николаю Дохнову присвоено воинское звание младший лейтенант.

После выздоровления (после вынужденной посадки 3 марта 1944 года) вернулся в полк и приступил к полетам.

4 апреля 1944 года командиром 845-го ИАП Н.А.Дохнов был представлен к ордену Красного Знамени. В наградном ли-

Самолет Як-7б.

сте было записано: «Товарищ Дохнов участвовал в 6 воздушных боях, в которых сбил 1 ФВ-190 и 1 Ю-52 лично и 2 Ю-52 в группе с товарищами, за что имеет 5 благодарностей от командования эскадрильи и полка. Наряду с выполнением своих основных заданий, тов. Дохнов произвел 12 штурмовых налетов на войска противника, в результате которых им уничтожено до 7 автомашин с живой силой и грузами, подавлено до 8 точек МЗА...».

Приказом командующего 13-й воздушной армией от 24 апреля 1944 года младший лейтенант Н.А.Дохнов был награжден орденом Красного Знамени.

7 августа 1944 года командир 845-го ИАП представляет Н.А.Дохнова к очередной правительственной награде – второму ордену Красного Знамени. В наградном отмечалось, что летчик принимал участие в боях на Волховском, Ленинградском и 3-м Прибалтийском фронтах, совершил 78 боевых вылетов. С момента последнего награждения сделал 32 боевых вылета, провел 17 штурмовок, где лично уничтожал наземную технику и живую силу противника. Приказом по войскам 14-й воздушной армии от 28 августа 1944 года Николай Андреевич Дохнов был награжден орденом Отечественной войны I степени.

7 сентября 1944 года Николаю Дохнову приказом командующего 14-й воздушной армией присваивается очередное воинское звание лейтенант.

К сожалению, жизнь отважного летчика оборвалась 16 сентября 1944 года в небе Эстонии. В эти дни истребители прикрывали самолеты штурмовики Ил-2 при наступлении войск 3-го Прибалтийского фронта в районе Тарту.

Вот как описывали тактику немецких истребителей в журнале боевых действий 14-й воздушной армии за 16 сентября 1944 года:

«Стараясь завоевать преимущество в высоте, противник маскируется солнцем и облаками с целью набора высоты, после чего производит атаку из облаков или со стороны солнца. Над полем боя патрулирует группами по 4-8 ФВ-190, ярусами по высоте 2000–4000 метров...».

По данным российского историка авиации Михаила Юрьевича Быкова всего на счету Н.А.Дохнова подтверждены 3 личных победы и 2 в группе.

Наградной лист на мл. лейтенанта Дохнова Н.А.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ.

Фамилия, имя, отчество – ДОХНОВ Николай Андреевич
Должность и часть – Старший летчик 845 Истребительного Авиационного полка,

Представляется к Правительственной награде орден
– КРАСНОЕ ЗНАМЯ.

1. Год рождения – 1918 г.
2. Национальность – Русский
3. С какого времени в РА – С 1940 г.
4. Партийность – Кандидат ВКП(б) с 1944 г.
5. Участвовал в боях /где и когда/ – Отдельные бои с 0.4.44г. по 3.4.44г. на Волховском, Ленинградском и 3-м Прибалтийском фронтах.
6. Чем награжден раньше – Награжден орденом "КРАСНОЕ ЗНАМЯ" Приказом ВС 13 ВА от 24.4.44г. №

7. Взыскания, снятые и непогашенные – Не имеет
8. Какие имеет отличия – Свидетельство ГВК Ростовской обл.
9. Ленинский призыв –

1. Краткая и конкретная выписка из боевой характеристики или аттестации.

В Отечественной войне против немецко-фашистских захватчиков участвует с 0.4.1944 г. по настоящее время, на Волховском, Ленинградском и 3-м Прибалтийском фронтах.

За время пребывания в армии зарекомендовал себя грамотным, решительным и способным выполнять поставленную задачу в любой обстановке командир. Участвует в воздушных боях с немецко-фашистскими захватчиками с [illegible]. Лично сбил [illegible] самолетов противника, [illegible] уничтожил [illegible] самолетов противника, участвовал в [illegible] воздушных боях.

За время его боевой деятельности тов. ДОХНОВ не имел случаев потерять ориентировку в воздухе или быть от ведущего оторванным более чем на 2-3, а так-же не допускал своих ведомых в бою по своей вине.

ДОХНОВ уничтожил в 30 воздушных боях, в которых сбил 1 ФВ-190, 1 Ю-52 лично и 2 Ю-52 в группе с товарищами за что имеет благодарностей от командования эскадрильи и полка.

Наряду с выполнением своих основных заданий, тов. ДОХНОВ произвел 17 штурмовок, где лично уничтожал [illegible] автомашин, [illegible] повозок, 2 склада с боеприпасами, [illegible] подавлено до 10 точек ЗА и МЗА.

Имеет хорошую технику пилотирования, отличную слетанность с ведомым, летчик смелый, решительный, [illegible] командованию, умело, скрывая отличает и бережет часть как своего ведущего, так и летного состава.

ВЫВОД: За [illegible] ДОХНОВ заслуживает награды ордена КРАСНОЕ ЗНАМЯ.

– Августа 1944г. /ДОХНОВ/

Дядькин Михаил Иванович

Дядькин М.И.

Летчик 448-го штурмового авиационного полка 281-й штурмовой авиационной дивизии 14-й воздушной армии младший лейтенант ДЯДЬКИН Михаил Иванович, 1923 г.р., уроженец: РСФСР, Куйбышевская (в настоящее время – Ульяновская) область, станция Инза, д.Китовка. Отец Дядькин Иван Гаврилович. Мобилизован Ижевским ГВК Удмуртской АССР.

17 января 1943 года на самолете Ил-2 (заводской номер 7301) не вернулся с боевого задания в районе Синявино Мгинского (в настоящее время – Кировского) района Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-2 обнаружено в районе садоводства «Василеостровец» (район между Келколово и Синявинские высоты) Кировского района Ленинградской области в августе 2013 года отрядом «Василеостровец» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Дмитрий Корякин). Многие садоводы рассказывали о том, что в лесном массиве рядом с садоводством находятся обломки самолета. На них в лесу наткнулся командир отряда, когда проводили разведку в местах боев Волховского фронта в период 1942–1943 годов. От взрыва самолета на месте падения образовалась воронка, которая за послевоенные годы затянулась. Основные фрагменты самолета, находившиеся на поверхности, уже давно были сданы в металлолом, ведь место падения находилось поблизости от садоводческих участков, выделенных жителям Ленинграда в начале 70-х прошлого века.

В течение нескольких дней поисковики «Василеостровца» и Санкт-Петербургского поискового объединения «Святой Георгий» отрабатывали воронку. Кабина самолета оказалась на гораздо большей глубине, чем предполагали, и поэтому ребята на собственные средства наняли для работы экскаватор и собственноручно проложили к месту падения гать-дорогу. В результате с глубины более шести метров удалось извлечь все обломки и, самое главное, найти останки пилота, погибшего вместе с машиной. На одном из обломков самолета был обнаружен продублированный заводской номер самолета – 7301.

По итогам исследовательской работы поисковики установили: самолет Ил-2 (заводской номер 7301) из состава 448-го штурмового авиаполка 281-й штурмовой авиадивизии не вернулся с боевого задания 17 января 1943 года. В оперативных документах соединения было записано: «...сбит истребителями противника при выходе из атаки». Пилотировал самолет младший лейтенант Дядькин Михаил Иванович, 1923 г.р., уроженец села Китовка Инзенского района Куйбышевской (в настоящее время – Ульяновской) области.

Информация об обнаружении поисковиками самолета и останков летчика, которого удалось опознать по номеру самолета, была передана по телевидению и моментально распространена в сети Интернет. Кроме того, в город Инза Ульяновской области поисковики направили запросы о поиске родных погибшего летчика.

В скором времени откликнулась племянница пилота Ирина Алексеевна Алексеева, которая проживала в городе Одинцово Московской области. Она выслала хранившиеся в семейном архиве фотографии Михаила Ивановича. А в Ульяновской области нашелся еще один племянник летчика.

К сожалению, от большой семьи Дядькиных, где было семеро братьев и две сестры, остались только они.

Дядькин М.И.
448-й ШАП.

По согласованию с родными летчика было решено, что останки будут торжественно переданы родным для захоронения на малой родине в январе 2014 года.

Большую работу провели земляки Михаила Ивановича Дядькина. Вот как рассказывается об этом на сайте Репьёвской средней общеобразовательной школы:

«21 января в администрации Инзенского района состоялось очередное заседание оргкомитета по возвращению останков инзенца – пилота-штурмовика Великой Отечественной войны, офицера Советской армии Михаила Ивановича Дядькина, погибшего при защите блокадного Ленинграда в 1943 году.

В августе 2013 года его останки были найдены поисковиками группы «Василеостровец» на Синявинских высотах и идентифицированы по бортовому номеру сбитого советского штурмовика Ил-2. Героическим летчиком, как выяснили поисковики под руководством командира Дмитрия Корякина, оказался уроженец Инзы младший лейтенант Михаил Иванович Дядькин.

На родине славного героя эта история нашла живой отклик со стороны общественности и населения. Палатой справедливости Инзенского района, возглавляемой Романом Заятдиновым, а также при непосредственной поддержке администрации района была проведена большая работа по установлению биографических данных героя войны.

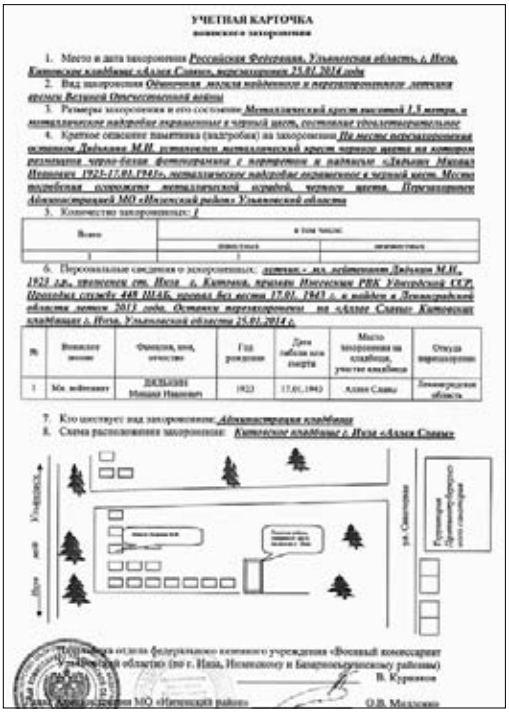
Михаил Иванович Дядькин действительно оказался уроженцем Инзенского района. Прежде всего данный факт подтверждает восстановленная актовая запись о рождении за №227-В от 20.07.1937 года, составленная по Инзенскому бюро ЗАГС Ульяновской области в 1937 году. Также в ноябре этого года патриотическим отрядом «Память» Инзенской средней школы № 3 на кладбище в микрорайоне Китовка г.Инза были найдены могилы родителей и родственников пилота-штурмовика.

На заседании рабочей группы 27 декабря 2013 года было принято решение – вернуть останки летчика-героя на родную землю».

23 января 2014 года в музее блокады Ленинграда (Санкт-Петербург) состоялась церемония передачи останков погибшего летчика родственникам и представителям Ульяновской области.

25 января 2014 года в центре города Инза, в мемориальной зоне «Разлука» состоялся митинг по случаю захоронения героя-инзенца с участием самого широкого круга общественности и горожан. До этого, останки земляка-летчика были расположены в фойе здания районной администрации, где прошло прощание и гражданская панихида. Многие жители Инзенского района отдали дань памяти и уважения герою-офицеру. Останки Михаила Ивановича Дядькина были торжественно захоронены на Аллее Славы на Китовском кладбище в городе Инза Ульяновской области.

В торжественно-траурном митинге, несмотря на сильный мороз, приняли участие представители района, многочисленные учащиеся школ, жители близлежащих сел, воины 31-й гвардейской воздушно-десантной штурмовой бригады и родственники Михаила Дядькина.



УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА
воинского захоронения

1. Место и дата захоронения Российская Федерация, Ульяновская область, г. Инза, Китовское кладбище «Аллея Славы», перезахоронен 25.01.2014 года
2. Вид захоронения Одиночная могила найденного и перезахороненного летчика времен Великой Отечественной войны
3. Размеры захоронения и его состояние Металлический крест высотой 1,5 метра, и металлическое надгробие окрашенные в черный цвет, состояние удовлетворительное
4. Краткое описание памятника (надгробия) на захоронении На месте перезахоронения останков Дядькина М.И. установлен металлический крест черного цвета на котором размещена черно-белая фотографика с портретом и надписью «Дядькин Михаил Иванович 1923-17.01.1943», металлическое надгробие окрашенное в черный цвет. Место погребения огорожено металлической оградой, черного цвета. Перезахоронен администрацией МО «Инзенский район» Ульяновской области
5. Количество захороненных: 1

Всего	в том числе:	
	известных	неизвестных
1	1	

6. Персональные сведения о захороненных: летчик - мл. лейтенант Дядькин М.И., 1923 г.р., проценен ст. Инза г. Китовка, призван Инзенским РВК Ульяновской ССР. Проходил службу 448 ШАБ, провал без вести 17.01. 1943 г. и найден в Ленинградской области летом 2013 года. Останки перезахоронены на «Аллее Славы» Китовского кладбища г. Инза, Ульяновской области 25.01.2014 г.

№	Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Год рождения	Дата гибели или смерти	Место захоронения на кладбище, участие кладбища	Откуда перезахоронен
1	Мл. лейтенант	ДЯДЬКИН Михаил Иванович	1923	17.01.1943	Аллея Славы	Ленинградская область

7. Кто шествует над захоронением: Администрация кладбища
8. Схема расположения захоронения: Китовское кладбище г. Инза «Аллея Славы»

Начальник отдела федерального казенного учреждения «Военный комиссариат Ульяновской области» (по г. Инза, Инзенскому и Базарносыпинскому районам)
В. Курников
Глава Администрации МО «Инзенский район» О.В. Мидленко

Учетная карточка воинского захоронения. Китовское кладбище, г. Инза.

Прощание с Михаилом Дядькиным.

Евсеев Александр Николаевич

Евсеев А.Н.

Командир АЭ 123-го истребительного авиационного полка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда старший лейтенант ЕВСЕЕВ Александр Николаевич, 1914 г.р., уроженец: Куйбышевская (в настоящее время – Самарская) область, Куйбышевский район, с.Воскресенское. Жена Евсеева Маргарита Дмитриевна, проживала: город Куйбышев (в настоящее время – Самара), ул.Фрунзе, д.124, кв.2. Кадровый, в РККА с 1934 года, мобилизован Куйбышевским ГВК.

29 мая 1942 года на самолете И-16 (заводской номер 2921396, с мотором М-63 № 633324) сбит в воздушном бою над Ладожским озером.

Место падения самолета И-16 было показано охотниками в декабре 2015 года поисковой группе Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района Ленинградской области). Само место находилось на мелководье побережья Ладожского озера и было обнаружено благодаря тому, что в 2015 году из-за засушливого лета в Ладожском озере отошла вода и обломки самолета стали видны на песке. Охотники, проезжая мимо, увидели торчащий из-под песка кусок дюраля и сообщили об этом поисковикам. При первичном же обследовании места падения были обнаружены деформированные от сильного удара чашка от сиденья пилота, приборная панель и на одном из фрагментов капота найден заводской номер самолета – 2921396.

По результатам исследовательской работы с документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации было установлено, что на этом самолете 29 мая 1942 года был сбит в воздушном бою с истребителями противника заместитель командира АЭ, старший лейтенант Евсеев Александр Николаевич.

В ходе работ по подъему обломков самолета поисковиками было обнаружено место удара кабины. Удар при падении был по касательной, обломки кабины были растянуты на расстояние более 5 метров. Попадались разбитые приборы, остатки от боекомплекта самолета. Среди обломков поисковики нашли деформированную радиостанцию. Останков пилота найдено не было. Скорее всего, труп летчика был извлечен из обломков самолета еще в годы Великой Отечественной войны.

И действительно, изучая архивные документы, удалось установить, что летчик был похоронен на берегу Ладожского озера в 50 метрах восточнее старой прожекторной станции (губа Глубокая) на мысе Сосновец Всеволожского района Ленинградской области.

К моменту гибели Александр Николаевич Евсеев был уже опытным воздушным бойцом, кадровым военным.

Место падения самолета И-16. Ладожское озеро.

Родился А.Н.Евсеев 8 декабря 1914 года в селе Воскресенское Куйбышевского района Куйбышевской (в настоящее время Самарской) области. В 1930 году окончил семь классов общей школы. До 1932 года обучался в фабрично-заводском училище водников на отделении электротехников связи в городе Куйбышев. В августе 1934 года поступил в Красную Армию.

22 декабря 1937 года окончил обучение в 3-й военной школе авиационных техников им. Молотова с присвоением воинского звания воентехник 2 ранга. Направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 16-й истребительной авиационной эскадрильи Киевского Особого военного округа на должность младшего воентехника. 8 октября 1938 года переведен на должность младшего техника в состав 12-го истребительного авиационного полка. В апреле 1939 года назначается на должность старшего авиатехника звена (в это время 12-й ИАП переподчинен Одесскому ВО).

Участник советско-финляндской войны 1939–1940 годов. В учетно-послужной карточке есть запись: «...в 1940 году был на финском фронте...». К сожалению, установить в какой части А.Н.Евсеев принимал участие в финской кампании пока не удалось.

В апреле 1940 года поступает слушателем в Качинскую военную авиационную школу пилотов, которую окончил в 1941 году. С 6 мая 1941 года назначен на должность военного пилота в состав 193-го истребительного авиационного полка. Приказом Народного Комиссара обороны СССР от 24 мая 1941 года присвоено очередное воинское звание лейтенант.

7 Истребительный Авиационный Корпус

1. Должность пилот
2. Звание лейтенант
3. Фамилия Евсеев
4. Имя Александр
5. Отчество Николаевич
6. Год рождения 1914г.
7. Партийность член ВЛКСМ
8. В Красной Армии с 1934г.
9. Летает МИГ-3

Месяц, число, год	Тип сбитого самолета	МЕСТО	Один или в группе
19.9.41г.	1 МЕ-109	Пулково	02 1.1.42г.
3.12.41г.	1 МЕ-109	Осиновец	
3.12.41г.	1 Ю-88	Осиновец	02 1.1.42г.
25.5.42г.	1 Ю-88	[illegible]	

Карточка результативности Евсеева А.Н.

Начало войны встретил в составе только что сформированного 194-го истребительного авиационного полка Ленинградского военного округа. Совершал боевые вылеты на самолетах И-153 и И-16.

3 декабря 1941 года приказом Военного Совета Ленинградского фронта был награжден орденом Красной Звезды. В наградном представлении есть запись: «Летает в любую погоду и в дождь, и в туман не считаясь ни с чем. Были дни когда товарищ Евсеев без устали летал по 7–8 раз в день на штурмовку...».

К моменту представления к награде (30 сентября 1941 года), А.Н.Евсеев выполнил 63 боевых вылетов, из них 25 на штурмовку войск противника. В одном из

Номер самолета на обломке капота.

Найденные фрагменты самолета И-16.

боев, 19 сентября 1941 года в районе Пулково сбил немецкий самолет Ме-110.

21 декабря 1941 года А.Н.Евсеев был переведен в 123-й истребительный авиационный полк на должность заместителя командира АЭ. Затем назначен на должность командира эскадрильи.

Приказом командующего Ленинградским фронтом от 12 февраля 1942 года присвоено воинское звание старший лейтенант.

В журнале боевых действий 7-го ИАК ПВО города Ленинграда описаны события тех дней:

«28 мая 1942 года. В период 09.45–10.37 три И-16, ведущий старший лейтенант Евсеев, на высоте 3000–3500 метров прикрывали мыс Осиновец. По радио получили сигналы: «...Над Коккоревым 14 Ю-88. Идите на озеро там воздушный бой...». В 10.23 в районе зоны № 6 на высоте 4500 метров увидели 2 Ме-109, которые пытались с высоты действовать в хвост самолетам И-16, но увидев разворот последних ушли на озеро, где были встречены самолетами «Киттихаук». Так как горючие было на исходе 3 И-16 ушли на посадку...».

«29 мая 1942 года. В 20.56–21.40 4 самолета И-16, ведущий старший лейтенант Евсеев, на высоте 1000 метров по тревоге прикрывали город Ленинград. По радио были наведены в район мыса Осиновец. Лейтенант Гусев при подходе к Шлиссельбургу на высоте 2000 метров встретил 2 Ю-88. Снизу и сзади лейтенант Гусев атаковал ведомого, а старший политрук Баранов ведущего, кроме того по этим Ю-88 производили атаки 2 ЛаГГ-3 из состава 11-гв. ИАП. В это время сверху и сзади лейтенант Гусев был атакован 2 Ме-109, но Гусев стал в вираж и открыл огонь по ведущему Ме-109, который со снижением ушел в южном направлении прикрываемый другими 2 Ме-109. Лейтенант Гусев стал искать свои самолеты, которые утерял во время воздушного боя. Наблюдал один И-16 пикирующего на наш берег. Самолет И-16 в 1 км от озера в районе Клюевского носа упал горящим. Предположительно это был самолет старшего лейтенанта Евсеева, который с задания не вернулся. Старший политрук Баранов после атаки по Ю-88 наблюдал как 3 Ме-109 атаковали 1 ЛаГГ-3, который загорелся и развернувшись на воду, пошел вдоль побережья на юг. В районе Кошкино над водой вспыхнул факелом и упал в воду. Выпрыгнувшего летчика с парашютом не наблюдал. Старшего лейтенанта Евсеева после первой атаки по Ю-88 больше не видел».

Кроме того, в другом журнале 7-го ИАК ПВО во время дежурства опергруппы подполковника Метелева, записано:

«...с 20.38 по 21.26 29 мая 1942 года 56 бомбардировщиков Ю-88 и Ю-87 и До-215 в сопровождении 10 Ме-109, произвели налет на базу Осиновец, на высоте до 4000 метров, по маршруту: Велье, Красногвардейск, Мга, Ладожское озеро и обратно. Поднятые 41 истребитель Армии ПВО вели воздушные бои в районе базы Осиновец, в результате которых по предварительным данным сбито 5 Ю-88, 1 До-215 и 1 Ме-109. Наши потери: 1 И-16 и 1 ЛаГГ-3...».

В скором времени на месте захоронения летчика поисковиками Ленинградской области будет установлен памятный знак.

Евсеев А.Н.

Стенгазета 123-го ИАП. Январь 1942 года. «Первые орденоносцы полка – защитники Ленинграда».

Ермаков Николай Александрович
Ткаченко Валериан Григорьевич
Фридман Лев Семенович
Клочков Иван Харлампиевич
Гончаров Иван Селиверстович
Горшков Василий Яковлевич
Рябец Василий Корнеевич
Гурьянов Михаил Ильич
Хардиков Василий Абрамович
Старков Павел Афанасьевич
Курячий Владимир Федорович

Командир корабля майор ЕРМАКОВ Николай Александрович, 1908 г.р., уроженец: город Москва. Отец Ермаков Петр Иванович, проживал: город Москва, ул.Октябрьская, д.8, кв.6. Мать Ермакова Зинаида Ивановна с детьми Николая Александровича проживала: город Новосибирск-30, НИВИТ, 2-й профессорский корпус, кв.38. Кадровый, мобилизован Московским ГВК по приказу МВФ. (Погиб.)

Штурман корабля майор ТКАЧЕНКО Валериан Григорьевич, 1911 г.р., уроженец: Воронежская область, Волоконовский район, хутор Новый (в настоящее время – Белгородская обл.). Жена Ткаченко Елена Филипповна, проживала: Московская область, п.Кратово, ул.Пушкина, д.7. Кадровый, мобилизован в РККА Мариупольским РВК Донецкой области Украинской ССР в 1929 году. (Жив.)

Второй летчик младший лейтенант ФРИДМАН Лев Семенович, 1922 г.р., уроженец: город Орел. Отец Фридман Семен Исаевич, проживал: Башкирская АССР, Стерлитамакский район, Аллагуватский с/с. Мобилизован Андреевским РВК Ростовской области. (Погиб.)

Стрелок-бомбардир младший лейтенант КЛОЧКОВ Иван Харлампиевич, 1922 (1920) г.р., УССР, Одесская область, Гроссуловский (в настоящее время – Велико-Михайловский) район, село Ново-Антоновка (в другом донесении, д.Верхняя Юрковка). Отец Клочков Харлампий Терентьевич. Мобилизован Гроссуловским РВК в 1941 году (в другом донесении, Рословским РВК). (Жив.)

Старший техник-бортовой инженер-капитан ГОНЧАРОВ Иван Селиверстович, 1907 г.р., уроженец: УССР, Одесская область, Братский район, село Елизаветовка (в настоящее время – Николаевская обл.). Жена Гончарова Татьяна Ивановна. Кадровый, в РККА с 1929 г., мобилизован в РККА Гомельским РВК БССР. (Жив.)

Помощник бортового техника старший техник-лейтенант ГОРШКОВ Василий Яковлевич, 1916 г.р., уроженец: УССР, Днепропетровская область, город Днепродзержинск. Жена Сайрыкина Зоя Никифоровна, проживала: Ивановская область, г.Кинешма, п/я 41, финчасть. Кадровый, в РККА с 1935 года, мобилизован Днепродзержинским РВК. (Жив.)

Ермаков Н.А.

Фридман Л.С.

Курячий В.Ф.

Воздушный стрелок-радист старшина РЯБЕЦ Василий Корнеевич, 1918 г.р., уроженец: УССР, Сумская область, Белопольский район, село Ястребенное. Жена Абрамова Эльмира Петровна, проживала: Татарская АССР, город Казань, ул.Школьная, д.3, кв.34. Мобилизован Сумским РВК. (Жив.)

Воздушный стрелок старший сержант ГУРЬЯНОВ Михаил Ильич, 1918 г.р., уроженец: Орджоникидзевский (в настоящее время – Ставропольский) край, Александровский район, село Александровка. Мать Детукова (Детюкова) Фекла Михайловна. Кадровый, в РККА мобилизован Ашхабадским РВК г.Ашхабада в декабре 1939 года. (Жив.)

Воздушный стрелок сержант ХАРДИКОВ Василий Абрамович, 1920 г.р., уроженец: Казахская ССР, Карагандинская область, Айртауский район, с.Карловка. Отец Хардиков Абрам Денисович, проживал: Киргизская ССР, Фрунзенская область, Кантский район, станция Кант, ул.Западная, д.16. Мобилизован Фрунзенским ГВК г.Фрунзе. (Погиб.)

Воздушный стрелок сержант СТАРКОВ Павел Афанасьевич, 1918 г.р., уроженец: Курская область, Суджанский район, с.Черный Олех. Мать Марфа Филипповна. Мобилизован Суджанским РВК. (Жив.)

Воздушный стрелок младший сержант КУРЯЧИЙ Владимир Федорович, 1923 г.р., уроженец: УССР, Ворошиловградская (в настоящее время – Луганская) область, Старобельский район, с.Пески. Отец Федор Порфирьевич, проживал: УССР, Ворошиловградская область, Старобельский район, г.Старобельск, ул. М.Беловоцкая, д.28. Мобилизован Старобельским РВК. (Погиб.)

Экипаж 890-го авиационного полка 45-й авиационной дивизии Авиации дальнего действия на самолете Пе-8 (заводской номер 42097 с моторами АМ-35а №/№ 5 ЕА 33542, 33510, 33544, 33545) не вернулся с боевого задания в ночь с 15 на 16 сентября 1943 года. Самолет был сбит в районе д.Алексеевка, 3 км северо-западнее ст. Елизаветино, Гатчинского района Ленинградской области.

«Легенда одиннадцати судеб...»

Осенью 2003 года поисковики из питерского отряда «Рубин» сообщили, что в поселке Елизаветино, километрах в двадцати от Гатчины, обнаружили обломки неизвестного советского самолета. Несмотря на то что место падения самолета действительно находилось в черте населенного пункта, и обломки самолета, понятное дело, давно были сданы местным населением в металлолом, поисковикам удалось обнаружить двухметровую лопасть от винта самолета! Установить тип самолета они не смогли, но обнаруженные ребятами обломки вызвали большой интерес.

В ближайшие выходные мы выехали на место катастрофы самолета. Прибыв в поселок Елизаветино, увидели частично сохранившиеся обломки самолета рядом с развалинами хозяйственных построек бывшего детского сада Ленинградского производственного объединения «Пигмент», который был построен в послевоенное время и пришел в полную негодность уже в постперестроечный период нашей истории. Судя по найденным на месте падения обломкам и сгусткам оплавленного алюминия, самолет горел. Земля, на которой кроме чертополоха и крапивы ничего не росло, до сих пор хранила следы страшного пожара. Обследовав три небольшие воронки, находящиеся на одной линии на небольшом расстоянии друг от друга, мы обнаружили погнутые от удара о землю шесть распредвалов от моторов самолета. Это говорило о том, что самолет имел как минимум три мотора. То, что перед нами обломки советского самолета, мы не сомневались, так как среди сгоревшего самолетного железа были обнаружены гильзы от отечественных авиапулеметов ШКАС и УБ, а также гильзы 20-миллиметровой авиационной пушки ШВАК. Все гильзы датировались 1941 и 1942 годами выпуска. По обломкам двигателей можно было предположить, что самолет был оснащен двигателями АМ-35 или АМ-34, что соответствовало самолетам Пе-8 (ТБ-7) или ТБ-3. На одном из обломков двигателя мы нашли выбитый номер – 7-У-832. По найденным фрагментам мы сделали вывод, что это обломки четырехмоторного самолета (хотя в отечественной авиации использовались в основном одномоторные и двухмоторные самолеты). На месте падения также были обнаружены остатки часового механизма карманных часов и фрагменты армейской обуви – авиационных унт.

На месте падения самолета Пе-8.

Внимательно изучив различные архивные документы и мемуарную литературу, мы поняли, что обнаружили обломки советского четырехмоторного самолета Пе-8 (или как он именовался ранее ТБ-7). Данные самолеты на протяжении всей войны хоть и использовались под Ленинградом, но являлись довольно большой редкостью. Всего с 1936 года вместе с двумя опытными образцами АНТ-42 нашей авиапромышленностью было выпущено 93 самолета Пе-8 (ТБ-7). Некоторые самолеты этого типа как раз и комплектовались моторами жидкостного охлаждения АМ-34 и АМ-35. Данными самолетами был оснащен 432-й тяжелобомбардировочный авиаполк 81-й авиадивизии дальней авиации, который в августе 1941 года бомбил Берлин, используя как стартовый авиаузел аэродром в городе Пушкин под Ленинградом. Но потерянные в этом боевом вылете самолеты данного класса были все наперечет. Места их гибели или вынужденных посадок были давно изучены исследователями, занимающимися историей авиации. Да и обнаруженные гильзы от авиавооружения самолета говорили о том, что данный самолет не мог погибнуть в 1941 году. Значит оставалось проверить сведения о полках дальнебомбардировочной авиации за период 1942–1943 годов, когда большие силы данного рода войск привлекались под Ленинградом для нанесения бомбардировочных ударов по обстреливающей город

Самолет Пе-8.

дальнобойной артиллерии противника, по узлам обороны и железнодорожным узлам, где скапливалось большое количество немецких войск и техники.

Также поисковики пытались что-нибудь выяснить у населения поселка. Нам было понятно, что найти живых очевидцев падения в годы войны самолета почти нереально, но вдруг кто-нибудь слышал истории, рассказанные старожилами. Ведь должны же были сохраниться в памяти жителей данные события.

С этим вопросом мы обратились к руководителю поискового отряда «Памяти павших» Михаилу Макарову, который родился и вырос в поселке Елизаветино. Он выяснил, что очевидцев катастрофы уже нет в живых, но в памяти жителей сохранились рассказы об упавшем осенней ночью 1943 года большом самолете. Как рассказывали старожилы, самолет упал прямо на огороды и сильно горел. Немцы, которые находились в поселке, оцепили место падения и не подпускали никого из жителей в течение трех дней. К сожалению, никто не мог точно сказать, что же случилось с экипажем самолета. Одни говорили, что весь экипаж сгорел в самолете, кто-то утверждал обратное: все члены экипажа, выпрыгнув с парашютами, попали в плен. Но было трудно поверить, что смогли спастись все, ведь экипаж самолета Пе-8 состоял из 11 человек, и этого жители поселка знать не могли.

Место падения самолета Пе-8.

Одновременно с этими изысканиями мы штудировали накопившиеся у нас материалы по переписке с ветеранами ВВС. Просматривая записи, нашли сообщения военного корреспондента Василия Федоровича Киенко, который продолжительное время занимался изучением судеб одного экипажа 890-го авиаполка Авиации дальнего действия, не вернувшегося с боевого задания в ночь на 15 сентября 1943 года.

Василий Федорович Киенко – участник войны, воевал на Ленинградском, Волховском и Прибалтийском фронтах. С 1960 года вел огромную работу по установлению имен и судеб своих однополчан-авиаторов. Благодаря его усилиям в нескольких школах города Харькова, где проживал Василий Федорович, были открыты музеи Боевой Славы.

Так вот. Один из ветеранов авиации дальнего действия, бывший член экипажа дальнего бомбардировщика, бортовой радист Василий Рябец рассказал Киенко историю, как осенью 1943 года при выполнении боевого задания по бомбардировке дальнобойных

орудий противника под Ленинградом был сбит самолет Пе-8, в экипаж которого входил тогда старшина Рябец. По словам Василия Корнеевича, его самолет упал и сгорел в районе деревни Алексеевка, что в трех километрах северо-западнее станции Елизаветино.

Тогда, в 1966 году, Василий Федорович Киенко провел огромную работу по выяснению судеб пропавших без вести авиаторов из состава этого экипажа. Им было установлено, что по документам Центрального архива Министерства обороны самолет Пе-8 (заводской номер 42097) из состава 890-го авиаполка 45-й авиадивизии Авиации дальнего действия (АДД) не вернулся с боевого задания в ночь с 14 на 15 сентября 1943 года при выполнении боевого задания по уничтожению артиллерии противника в районе Беззаботный. На свой аэродром не вернулся экипаж в составе 11 человек:

– командир корабля, летчик майор Ермаков Николай Александрович, 1908 г.р.;

– штурман корабля майор Ткаченко Валериан Григорьевич, 1911 г.р.;

– второй пилот младший лейтенант Фридман Лев Семенович, 1922 г.р.;

– стрелок-бомбардир младший лейтенант Клочков Иван Харлампиевич, 1922 г.р.;

– старший техник-бортовой инженер-капитан Гончаров Иван Селиверстович, 1907 г.р.;

– помощник борттехника старший техник-лейтенант Горшков Василий Яковлевич, 1916 г.р.;

Донесение 890-го авиаполка.

– воздушный стрелок сержант Хардиков Василий Абрамович, 1920 г.р.;

– воздушный стрелок старший сержант Гурьянов Михаил Ильич, 1918 г.р.;

– воздушный стрелок-радист старшина Рябец Василий Корнеевич, 1918 г.р.;

– воздушный стрелок сержант Старков Павел Афанасьевич, 1918 г.р.;

– воздушный стрелок младший сержант Курячий Владимир Федорович, 1923 г.р.

В.Ф.Киенко проследил судьбу почти всех членов экипажа дальнего бомбардировщика, но так и не узнал самого главного – где находится место падения самолета.

В своих письмах на имя председателей сельсоветов, находящихся в Гатчинском и Волосовском районах Ленинградской области он писал: *«...с необычной просьбой обращаюсь к вам. Помогите разыскать место падения горящего советского тяжелого бомбардировщика (4-моторного), не вернувшегося с боевого задания в ночь с 15 сентября 1943 года... По показаниям вернувшихся через две недели в полк двух членов экипажа сделан вывод, что горящий самолет упал и сгорел в районе деревни Алексеевка, что в 3-х километрах северо-западнее железнодорожной станции Елизаветино. Глядя на разграничение районов Ленинградской области, предполагаю, что деревня Алексеевка может находиться и на территории вашего сельсовета. Понятие «в районе» звучит расплывчато – ориентировочно. Сколько километров конкретно от деревни Алексеевки, и в какую сторону света? Убедительно прошу вас внимательно отнестись к моей просьбе. Дело в том, что вместе с самолетом погибли три члена экипажа из одиннадцати. Возможно их останки перезахоронили в послевоенное время. Но может быть погибшие крылатые патриоты Родины до сих пор покоятся где-то в болоте или в лесу, среди обломков самолета. В своем небесном доме на земле. Прошу вас проверить эту легенду путем опроса старожилов, а также заданий пионерам-следопытам через ближайшие школы...».*

К сожалению, эти письма оставались без ответа.

Из писем-воспоминаний авиаторов и записей личных бесед с ними Василий Федорович почти выяснил судьбу авиаторов, не вернувшихся с боевого задания.

По его предположению, вместе с самолетом погибли воздушные стрелки: сержант

Дмитрий Гомонов и Николай Михайлов (п/о «Рубин» (г. Санкт-Петербург).

Хардиков, младший сержант Курячий и второй пилот экипажа младший лейтенант Фридман.

По его версии, примерно через две недели в перестрелке с полицаями и немцами погиб командир корабля майор Ермаков. Его тело, якобы, похоронили местные жители, но где было это место, Василию Федоровичу установить не удалось.

Штурман корабля майор Ткаченко со своим помощником стрелком-бомбардиром младшим лейтенантом Клочковым сумели по лесам и болотам за две недели изнурительного пути в голоде и холоде добраться до деревни Чолово. На десятые сутки странствий они вышли в район озера в лесу в километрах 10–15 от Чолово и наткнулись на засаду немцев. Клочкова схватили, а Ткаченко сумел скрыться от погони и на вторые сутки пришел в Чолово (по другой версии, в деревню Черново), где встретил женщину, которая собирала бруснику. Она помогла Ткаченко укрыться в деревне, и летчик некоторое время жил там, пока не был арестован полицаями.

Потом была Оредежская, затем Сиверская тюрьма. Многое пришлось испытать Валериану Григорьевичу Ткаченко за годы неволи, многие фашистские лагеря прошел он, но везде принимал участие в борьбе против немцев в рядах сопротивления.

К этому стоит добавить, что в ходе работы с документами Центрального архива Министерства обороны нам удалось установить, что штурман авиаэскадрильи майор Ткаченко находился в плену с 7 октября 1943 года по 11 апреля 1945 года, уволился из армии по болезни в 1947 году. Приказ по ВВС Красной Армии об увольнении в запас был подписан 14 декабря 1946 года, но, что интересно, другой приказ Главного управления кадров НКО СССР, на основании которого были внесены поправки в документ, где Валериан Григорьевич Ткаченко значился пропавшим без вести 16 сентября 1943 года, был составлен и подписан только 30 ноября 1950 года.

Его жизнь была посвящена армии. В Красную Армию Валериан Григорьевич был призван в ноябре 1929 года, в октябре 1933 года окончил Первое Одесское пехотное училище, затем в 1936 году 3-ю Чкаловскую школу летчиков-наблюдателей, а в 1941 году курсы усовершенствования штурманов «ПАКУ». Участник советско-финской войны 1939–1940 годов, в ходе которой совершил 21 боевой вылет (13 ночью и 8 днем). Во время финской кампании дважды представлялся командованием полка к правительственным наградам, но награжден не был. В Великой Отечественной войне принимал участие с самого ее начала, с 23 июня 1941-го, в составе 420-го дальнебомбардировочного авиационного полка особого назначения. Был участником первых боевых вылетов на бомбардировку столицы фашистской Германии Берлина в августе 1941 года. Тогда, в ночь на 8 августа 1941 года, экипаж самолета Ер-2 лейтенанта В.М.Малинина (штурманом экипажа был В.Г.Ткаченко) отбомбился по Берлину и благополучно вернулся на аэродром вылета в г.Пушкин под Ленинградом.

Подготовка Пе-8 к боевому вылету.

Члены экипажа Пе-8 из 890-го ДБАП. Второй справа - командир корабля Шамрай А.Я. Крайний справа - штурман Гончаров И.С.

За годы войны В.Г.Ткаченко был награжден двумя орденами Красной Звезды и орденом Красного Знамени. Летал в составе 748-го авиационного полка дальнего действия. 13 мая 1943 года получил тяжелое ранение, после излечения был направлен для прохождения дальнейшей службы в 890-й авиационный полк АДД.

Также из архивных материалах (донесение начальника штаба 45-й авиационной дивизии АДД подполковника Иващенко) узнали, что 2 октября 1943 года, перейдя линию фронта, вернулись в часть еще два члена экипажа сбитого бомбардировщика: старший техник-бортовой инженер-капитан Иван Гончаров и помощник борттехника старший техник-лейтенант Василий Горшков. Что интересно, приказ Главного управления кадров НКО СССР об их исключении из списков Красной Армии как пропавших без вести 16 сентября 1943 года был подписан 29 октября 1943 года, то есть уже на момент их фактического возвращения в свою часть. А вот приказ об отмене «...статьи приказов ГУК НКО СССР в отношении лиц офицерского состава, исключенного из списков Красной Армии, как погибших и пропавших без вести в боях против немецко-фашистских войск, но впоследствии оказавшихся в живых...» был подписан обоим только 29 января 1944 года.

Иван Селиверстович Гончаров участник двух воин. За участие в советско-финской войне 1939–1940 годов был награжден медалью «За боевые заслуги». Войну встретил в составе 3-го тяжелобомбардировочного авиационного полка, затем был переведен в состав Авиации дальнего действия. Прошел всю Отечественную войну, за эти годы был удостоен орденов Красной Звезды, Отечественной войны I и II степеней, медали «За оборону Москвы». В 1985 году в год 40-летия Победы был награжден еще одним орденом Отечественной войны II степени.

Его помощник – Василий Яковлевич Горшков – также прошел всю войну до конца. Кадровый военный, в РККА с 1935 года. Принимал участие в войне с июня 1941 года. За годы войны был награжден орденом Красной Звезды и двумя медалями «За боевые заслуги», медалью «За оборону Ленинграда». Войну окончил в звании майора технической службы.

В наградном листе к ордену Красного Знамени за 19 апреля 1944 года было записано: «...15 сентября 1943 года при выполнении боевого задания в районе Беззаботинская (правильно Беззаботный. – Авт.) был сбит истребителем противника. Спустившись на парашюте на территорию, временно оккупированную немцами, перешел линию фронта, прибыл в часть и вступил в строй, после чего совершил 7 боевых вылетов...».

При выяснении обстоятельств гибели самолета из доклада Гончарова и Горшкова, составленного после возвращения, следовало: «После сбрасывания бомб по цели штурман дал команду идти курсом 180. Пройдя этим курсом несколько минут, самолет был пойман лучами прожекторов. Центральный стрелок

пушкарь предложил командиру корабля отвернуть самолет вправо от заданного курса. Командир ответил: «Сейчас уйдем в облака» и продолжал идти прежним курсом. Через несколько секунд самолет был атакован истребителями противника справа спереди. Трасса огня прошла через Ф-1 в машину – в кабину штурмана и левую плоскость самолета, где возник пожар, а затем последовал взрыв. Пламя огня ворвалось в кабину борттехника и летчика. Командир корабля подал команду: „Всем прыгать!"...».

В докладе также говорилось, что первыми выпрыгнули штурман корабля майор Ткаченко и бортрадист старшина Рябец. Оба (Гончаров и Горшков) видели кроме себя в воздухе еще пять раскрывшихся парашютов. Становилось понятным, что воздушный стрелок старшина Василий Рябец, воспользовавшись парашютом, смог спастись при падении самолета, а спустя 23 года рассказать историю о своем экипаже Василию Федоровичу Киенко. Но на тот момент Василий Корнеевич Рябец не полностью владел информацией о судьбе других членов экипажа, выпрыгнувших с парашютами, так как место падения самолета не видел. Зацепившись за дерево, он повис на парашюте. Позже попал в плен и был доставлен в концлагерь города Гатчина. В карточке военнопленного местом пленения Василия Корнеевича указан район Волосово (а это в 16 км от места падения самолета). Причем пленен был только 26 сентября 1943 года, а это значит, что в течение 10 дней В.К.Рябец скрывался на территории противника.

Просмотрев архивные документы, мы установили, что старшина Василий Корнеевич Рябец вернулся из плена 27 мая 1945 года. Еще в 1966 году исследователю Василию Киенко он рассказывал: в послевоенное время при встречах с однополчанами и другими ветеранами АДД говорили, что видели в плену воздушного стрелка самолета старшего сержанта Михаила Гурьянова, а со стрелком-бомбардиром экипажа младшим лейтенантом Иваном Клочковым встречались другие военнопленные в одном из концлагерей в польском городе Лодзи.

Изначально в деле установления судьбы Ивана Харлампиевича Клочкова мы пришли к выводу, что он не вернулся из плена, так как из Центрального архива Министерства обороны нам сообщили (архивная справка № 4/104295 от 31 марта 2005 года), что он до сих пор значится пропавшим без вести. Архивной справке вторил ответ Одесского областного военного комиссариата, датированный 27 марта 2006 года: «Клочков Иван Харлампиевич, 1922 г.р., пропал без вести в сентябре 1943 года. Увековечен в Книге Памяти Одесской области Украины на странице 149 первого тома. По данным Жовтневого РВК в селе Новоантоновка проживал отец погибшего Клочков Харлампий Терентьевич...».

Но каково же было наше удивление, когда в Обобщенной базе данных «Мемориал», размещенной в Интернете, удалось найти несколько документов говоривших об обратном. Первый документ был датирован 20 декабря 1945 года из штаба 21-й запасной стрелковой дивизии (место дислокации станция Рудня), где говорилось, что младший лейтенант И.Х.Клочков попал в плен 25 сентября 1943 года под городом Красногвардейск (город Гатчина) и в настоящее время проходит проверку в 102-м запасном стрелковом полку. Затем в донесении Управления кадров ВВС Красной Армии от 14 мая 1947 года было написано, что Иван Клочков вернулся из плена по репатриации 13 июля 1945 года. И последним документом было сообщение Велико-Михайловского райвоенкомата Одесской области (составленное после 1954 года), в котором перечислялись лица «...на которых получены извещения о смерти, но в действительности оказавшиеся в живых». В нем говорилось, что Иван Харлампиевич проживает в селе Большая Комаровка вышеназванного района Одесской области.

Как мы упоминали, ответ из областного военкомата Одесской области пришел нам в марте 2006 года и, что удивительно, письмо было адресовано в первую очередь военному комиссару Великомихайловского–Фрунзенского районов и в нем говорилось: «Направляю Вам обращение на рассмотрение и подготовку ответа по существу просьбы...». Но, к большому сожалению, ответ от военного комиссара мы так и не получили. Вполне возможно, что и сейчас в этом селе проживают родственники Ивана Харлампиевича Клочкова, которые могли бы добавить много интересных фактов из жизни своего родного человека...

Но пойдем дальше. Если факт пленения Ивана Клочкова подтверждается воспоминаниями бывшего штурмана самолета майора Ткаченко, то судьба старшего сержанта

Воентехник осматривает шасси перед вылетом.

Михаила Гурьянова оставалась загадкой. Кроме косвенных данных, что Гурьянова видели в плену, у нас ничего не было.

В документах ЦАМО (упоминалась нами выше архивная справка № 4/104295 от 31 марта 2005 года) он также значился как не вернувшийся с боевого задания в ночь на 15 сентября 1943 года. Организованный нами совместно с военным комиссариатом Александровского района Ставропольского края поиск родственников также положительных результатов не дал. И опять же в ОБД «Мемориал» мы нашли недостающие сведения о его судьбе. Вот они. Донесение Управления тыла штаба 33-й армии от 4 июня 1945 года: «...при этом направляю именной список на бывших военнослужащих, находившихся по разным причинам на оккупированной территории и вновь прибывших в ряды Красной Армии по соединениям и частям 33 армии».

В списках по 390-му стрелковому полку 89-й стрелковой дивизии мы и нашли сведения о Михаиле Ильиче Гурьянове. Из этого списка стало известно, что старший сержант Гурьянов попал в плен 23 сентября 1943 года и находился в плену по 19 апреля 1945 года, пока их лагерь не был освобожден частями 33-й армии.

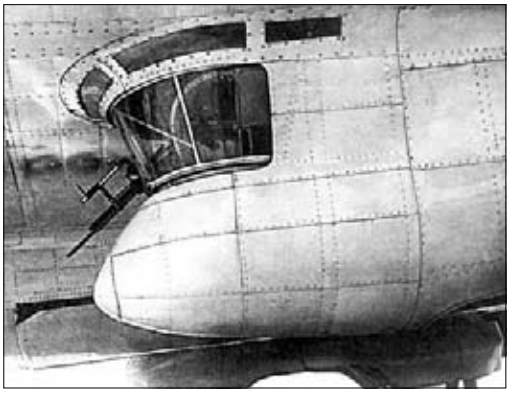
В собранных В.Ф.Киенко материалах также мы нашли сведения, что в 1960-х годах ему удалось связаться с еще одним живым членом экипажа погибшего бомбардировщика – бывшим воздушным стрелком сержантом Павлом Афанасьевичем Старковым. Кроме того, что в адрес Киенко он прислал длинное письмо с личными воспоминаниями, нам больше ничего не известно.

Ясно одно: в 60-е годы двадцатого столетия он был жив, хотя в архивных документах напротив его фамилии стоит запись: не вернулся с боевого задания. Кроме того, в 1988 году ветерана войны Павла Афанасьевича Старкова наградили орденом Отечественной войны II степени. Скорее всего, сержант Старков вместе с другими членами экипажа самолета спасся на парашюте, но как сложилась его дальнейшая судьба остается для нас загадкой. В Объединенной базе данных «Мемориал» было найдено сообщение Суджанского РВК Курской области от 13 января 1960 года, в котором говорилось: «В соответствии с директивой Главного штаба сухопутных войск № 120-н/с от 03 сентября 1959 года и во исполнение директивы Курского ОВК № 4/2479 от 09 сентября 1959 года представляю списки на граждан ранее учтенных в безвозвратных боевых потерях, но оказавшихся живыми (...). Работа по уточнению персонального учета безвозвратных потерь проводилась по сельским советам путем проверки подворными обходами. Кроме того, в беседах с родственниками и другими гражданами установлено, что ряд граждан также числящихся в безвозвратных потерях – живы, но проживают в других областях...».

Так в списке № 2 мы нашли сведения, что на 1946 год Старков Павел Афанасьевич проживал в городе Таллин Эстонской ССР.

Параллельно нашим архивным изысканиям и работе с материалами, собранными Василием Федоровичем Киенко, наши коллеги из Гатчины (руководитель поискового отряда «Высота» Эдуард Николаевич Брюквин) продолжали вести поиски очевидцев гибели самолета. Они привели их к гатчинскому журналисту Августу Густовичу Ярковцу. Это был подарок судьбы! Август Густович сам долгое время занимался изучением обстоятельств гибели интересующего нас самолета. Кроме того, еще в мальчишеском возрасте он был непосредственным свидетелем падения самолета, так как в годы войны вместе с родителями жил на станции Елизаветино.

Задняя и подмоторная установки стрелков-радистов самолета Пе-8.



Ярковец подтвердил рассказ, который мы уже слышали из уст местных жителей, и дополнил его следующими подробностями. Когда его семья в 1945 году вернулась из Эстонии, куда была принудительно выселена немцами, обломки самолета еще долго валялись на месте падения, пока их не сдали в металлолом. Это произошло, когда ПО «Пигмент» стало строить в этих местах ясли-сад для детей сотрудников предприятия. В это время Август Густович был призван в ряды Вооруженных Сил и не был в родных краях более 25 лет. Вернувшись, уже будучи журналистом, он стал выяснять обстоятельства гибели самолета и судьбу экипажа. Он помнил, что после освобождения поселка в 1944 году в лесу рядом с местом падения самолета кто-то из местных жителей отметил фанерным памятником могилку, где были захоронены погибшие. На табличке, которая была прикреплена к памятнику, химическим карандашом была надпись: здесь похоронены летчики. И самое главное, на этой табличке была указана фамилия одного из погибших – Курячий!

Когда Август Густович стал разбираться, куда делась могилка летчиков, он выяснил, что при строительстве детского сада останки перенесли на братское воинское захоронение, которое находилось у самой станции Елизаветино. Также им было установлено, что когда могилу переносили, в ней обнаружили полный скелет только одного человека, а рядом лежали сильно обгоревшие кости еще несколько человек. Из разговоров с местными жителями (тогда еще были живы очевидцы катастрофы) им было установлено, что выпрыгнули с парашютами 8 человек, а трое разбились вместе с самолетом. Через несколько дней после гибели самолета жители поселка Елизаветино недалеко от обломков нашли тело одного из погибших членов экипажа. При нем оказались документы. Так и появилась одна фамилия на фанерном памятнике. Ясно, что обнаруженным местными жителями погибшим был воздушный стрелок младший сержант Владимир Федорович Курячий.

Из записей Василия Федоровича Киенко мы узнали, что в городе Старобельске Луганской области Украины проживала родная сестра Владимира Курячего – Валентина Федоровна Голубничая (Курячая). Но это было еще в 1960-е годы! Жива ли она сейчас? Мы с большим волнением ждали ответа на наш запрос от военного комиссара Старобельского–Новопсковского объединенного комиссариата. *«На Ваше письмо сообщаю, мною разыскана сестра младшего сержанта Курячего Владимира Федоровича – Валентина Федоровна, 1942 года рождения. ... Копия Вашего письма выдана Голубничей Валентине Федоровне. Выражаю Вам огромную благодарность за проведенную Вами работу...»* – сообщалось из военкома.

Курячий В.Ф.

Чуть позже вслед за ответом Старобельского военкома прилетело письмо от самой Валентины Федоровны. *«...Чувство благодарности переполнило мое сердце и сердца родственников Курячего. Наши родители до конца своей жизни ждали весточку о своем сыне... Трудно передать словами переполнявшие меня чувства, когда я читала Ваше письмо. Конечно же в двадцать лет мой брат мечтал о другой судьбе, но враг напал на страну, и он с честью выполнил свой воинский долг. Я искренне рада, что установлены обстоятельства его гибели и место захоронения. Испытываю великую, идущую от сердца благодарность людям, которые ведут благородную поисковую работу, воспитывающую чувство патриотизма, которого сейчас так не хватает молодежи...»*

К письму были приложены газетные публикации – очерки о Владимире Курячем, которые были подготовлены журналистами – земляками погибшего авиатора. Весть о том, что под Ленинградом обнаружено место захоронения их земляка взволновало всех жителей Старобельска.

В газетах Старобельска писали: *«...Благодаря патриотической работе поисковых отрядов Ленинградской области России открылась новая, неизвестная ранее страничка Великой Отечественной войны...»*.

И это не было преувеличением. Так, благодаря нашему поиску, старобельцы узнали много нового о судьбе своего земляка. Дело в том, что во многих семьях до сих пор бережно хранятся те частички истории, которые для многих стали обыденными: старые письма с фронта наших дедов и отцов, их фотографии, другие документы, сохраняе-

мые как реликвии рода. Мы порой не задумываемся о том, что эти немые свидетели тех страшных годин нашей Истории могут рассказать нам! А они, эти документы, говорят с нами языком свидетеля! В этих старых пожелтевших письмах живое дыхание войны, живой рассказ свидетеля тех далеких событий. Пускай они житейские, но как часто в них мы читаем и о событиях, которые пришлось пережить поколению, жившему в то время и приближавшему нашу с вами Победу. Так давайте вместе с вами прикоснемся к тем великим годам, благодаря сохранившимся письмам Владимира Курячего.

«23 марта 1943 года. Привет с фронта! Здравствуйте дорогие родители! В первых строках своего письма сообщаю, что ваше письмо получил, которому безгранично рад, что вы все живы... Коротко о своей жизни. Живу я сейчас хорошо. Сбрасываю с боевых машин свой тонный груз на головы озверелого врага. Имею уже много боевых вылетов, видел с воздуха немецкую землю и бомбил ее. Словом, не даем ни днем ни ночью им покоя...»

«1 апреля 1943 года. У меня уже много боевых вылетов, много раз приходилось открывать огонь из своего грозного оружия по пехоте противника с воздуха. А сколько уже надо мной разорвалось зенитных снарядов вражеских батарей! Приходилось летать на большие города фашистской Германии...»

«16 апреля 1943 года. Здравствуйте, дорогие родители! Какой радостный у меня день, когда прихожу вечером с аэродрома, гляжу на свою кровать, а там лежит маленькое письмецо! Оно маленькое, но для меня очень ценное... Уже пять месяцев как я принимаю участие в Отечественной войне. Непрерывно разрушаю глубокие тылы и важные объекты противника, был уже над городами Германии – Кенигсберг, Данциг, Берлин, сбрасывали свой тонный груз на головы проклятому фашизму. Бомбили под сильным зенитным огнем противника. Но ничего, благополучно возвращались на свои базы...»

Таких писем несколько, они адресованы отцу, Федору Порфирьевичу, и брату Толе, который был младше Владимира на пять лет. Сама Валентина Федоровна брата не помнит, так как родилась только в 1942 году, когда Владимир был уже на фронте. Ее воспоминания о брате сохранились только благодаря рассказам родителей, его письмам с фронта да воспоминаниям школьных учителей.

Пусэп Э.К. (слева) и Штепенко А.П. у бомбардировщика Пе-8. 890-й АП АДД.

Странное обстоятельство, но в 1966 году красными следопытами города Старобельска был записан рассказ отца Володи – Федора Порфирьевича, в котором он вспоминал о своем сыне, о том, как они виделись с ним в последний раз. В 1940 году Владимир поступил в Луганскую летную школу, а когда началась война и немецкие войска стали подходить к Луганску, группу, в которой учился Владимир Курячий, перевели на станцию Семейкино. Вот там и состоялась последняя встреча отца с сыном. *«...Посидели мы с ним на травке, поговорили. Я сказал тогда ему такую фразу:*

– Скорее всего, больше не увидимся... Нас тут побьют, а тебя там, в плен возьмут...

– А я в плен не сдамся, последнюю пулю в себя пущу... – сказал Володя. После этого мы больше и не виделись. Правда, он часто письма писал. Сначала с Урала, куда они были эвакуированы, потом с фронта... А в сентябре 1943 года пришло извещение, что Володя не вернулся с боевого задания. С того времени, у меня нет никакой весточки о судьбе сына...»

А мы продолжали работать с документами Центрального архива Министерства обороны. В отчете 45-й бомбардировочной авиадивизии о боевом вылете 15-го сентября 1943 года говорилось, что в вылете принима-

ли участие три самолета от 890-го авиаполка и пять самолетов 746-го полка. Время над целью указывалось с 22.10 до 22.33. Целью бомбардировки являлись артиллерийские огневые позиции в районе Беззаботного.

«Район цели прикрывался интенсивным огнем 12–15 орудий ЗА крупный и средний калибр, 8–10 орудиями МЗА, при работе 8–14 прожекторов. На высоте 3000–4500 метров отмечено патрулирование истребителей противника, которые, попадая в световое поле прожектора, давали сигнал – ракетами красного и зеленого цветов. Ориентировка по заливу (имеется в виду Финский залив. – Авт.) и световым маякам...».

В акте расследования по поводу потери экипажа майора Ермакова был записан вывод командира 890-го авиаполка Энделя Карловича Пусэпа: «Самолет сбит истребителями противника в районе ст. Елизаветино. ПВО противника на Ленфронте после налетов авиации АДД работу перестроили. Истребители взаимодействуют со световыми полями прожекторов, организованных для защиты опорных пунктов и железнодорожных узлов...».

В последнее время, благодаря историкам-исследователям боевого применения авиации в годы войны, появилось большое количество работ, из которых можно почерпнуть очень много нового по истории Великой Отечественной, а также найти интервью с ветеранами-авиаторами. Так, в журнале «Авиамастер» было опубликовано интервью с бывшим пилотом авиации дальнего действия Дмитрием Петровичем Ваулиным, подготовленное к печати Артемом Драбкиным. Этот материал очень заинтересовал нас, так как Ваулин в годы войны служил как раз в 890-м авиаполку АДД. В этот полк сержант Дмитрий Ваулин попал после авиационного училища в апреле 1943 года и, значит, должен был помнить людей из экипажа майора Ермакова. В его рассказе, как он попал в полк, буквально с первых же строк мы находим упоминания об интересующих нас лицах: *«Нас принял заместитель командира 45-й дивизии подполковник Счетчиков. Ознакомил с составом дивизии и распределил в 746-й и 890-й полки по пять человек. Я, Миша Валяев и Лева Фридман попали в 1-ю эскадрилью 890-го полка, которым командовал Эндель Карлович Пусэп, возивший в 1942 году делегацию во главе с Молотовым в Америку. Командиром эскадрильи был подполковник Всеволод Тимофеевич Лавровский, а его заместителем майор М.В.Родных...».*

Так мы узнаем, что Лев Семенович Фридман, второй пилот погибшего под станцией Елизаветино экипажа, прибыл в полк в апреле 1943 года. Так как из авиационного училища Лев Семенович был выпущен в звании сержанта, то на него не было оформлено личное дело (сейчас хранятся в ЦАМО). Офицерское звание младшего лейтенанта он получил уже находясь в полку, но, вероятно, дело не успели оформить, так как он не вернулся с боевого задания. Поэтому в архивах на него сохранилась лишь небольшая учетная карточка: Фридман Лев Семенович, 1922 года рождения, родился в городе Орел. Призван в армию Андреевским РВК Ростовской области. Его отец, Семен Исаевич Фридман, проживал на тот момент по адресу: Башкирская АССР, Стерлитамакский район, Аллагуватское почтовое отделение. И все...

Отправленные нами запросы по поиску родственников Льва Семеновича положительных результатов не дали. Администрация Стерлитамакского района Башкортостана ответила: *«Розыск родственников погибшего, проживающих на территории района, ничего не дал. На запрос администрации, опубликованный в местной газете «Сельская новь», обращений не поступило. Ваш материал передан в районный музей...».* Военный комиссариат Ленинского (ранее Андреевского) района Ростовской области сообщил: *«В ходе проведенной работы совместно с ветеранскими организациями, муниципальным учреждением социальной защиты населения, адресным бюро, средствами массовой ин-*

Ваулин Д.П.

Подвеска бомб к самолету Пе-8.

формации, установить место жительства родственников Фридмана Л.С. не представилось возможным...».

Но как только рабочие материалы данной статьи были опубликованы в Интернете, тотчас пришло сообщение из Израиля от составителя Книги Памяти воинов-евреев Александра Заславского: «*...по базе мемориала Яд Вашем нашел Лист свидетельских показаний брата Льва Фридмана – Ефима Семеновича. Посылаю его Вам, в конце есть его адрес...».* В листе свидетельских показаний, который был составлен 20 мая 2004 года рукой самого Ефима Семеновича Фридмана, говорилось, что он проживает в городе Тверь. Его информация основательно дополнила наши сведения о втором пилоте самолета. Так мы узнали, что их родители – Любовь Абеловна и Семен Исаевич – до войны проживали в городе Ростове. Сам Ефим Семенович, как и брат, также принимал участие в боях на фронте с немецко-фашистскими захватчиками.

Также удалось разыскать семью младшей сестры Льва Семеновича – Софьи Семеновны: *«...Пишет вам племянница погибшего летчика младшего лейтенанта Фридмана Льва Семеновича. Через Александра Заславского, проживающего в Израиле, узнала и прочитала бесценные сведения в вашей статье «Судьба одиннадцати». К сожалению моя мама (в девичестве Фридман Софья Семеновна) и родители Левы не дожили до этого светлого дня и не знали ни точной даты, ни места гибели брата и сына. Благодаря вашей кропотливой работе моя семья и, может быть, другие семьи узнали о последних минутах своих близких. Светлая память всем, кто отдал свои жизни за будущее страны, за всех, кто выжил благодаря им, и за нас, появившихся на свет уже в послевоенные годы. Со мной проживает мой папа, Перлин Валентин Борисович, 1924 года рождения, инвалид Великой Отечественной войны, участвовал в боях на «голубой линии», прошел вместе с 3-м Украинским фронтом с Донбасса до Австрии. Еще раз хочу выразить вам свою благодарность, с уважением Василенко (в девичестве Перлина) Инна».*

ЯД ВАШЕМ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ ХОЛОКОСТА И ГЕРОЙЗМА, ИЕРУСАЛИМ, ИЗРАИЛЬ

ДАФ-ЭД
ЛИСТ СВИДЕТЕЛЬСКИХ ПОКАЗАНИЙ

יד ושם

Фридман
Лев
Семенович
Орел
Любовь Абеловна
Фридман Семён Исаевич
Ростов
Башкирская АССР
1941
Фридман Ефим Семенович
Тверь

Лист свидетельских показаний базы мемориала Яд Вашем (Израиль).

Далее в воспоминаниях летчика Дмитрия Ваулина говорится, что он вылетал на боевые задания еще с несколькими членами экипажа погибшего бомбардировщика:

«На следующий день самолет, на котором я совершил свой первый боевой вылет, был неисправен. И меня назначили в другой экипаж – капитана Сукоркина. Штурманом был майор Ткаченко. Задание: бомбардировка железнодорожного узла в Варшаве. Мы летели осветителями. Нам в бомболюк нагрузили 40 «САБов» – светящихся бомб, и мы должны были сбросить их на цель, чтобы другие бомбардировщики отбомбились прицельно. Полетели. Дорога на запад нам известна: Смоленск – Минск – Варшава. Вдоль нее и полетели. Под Смоленском по нам немного постреляли. Летим дальше. И над Минском нашему самолету выбивают третий мотор – стреляли зенитки без прожекторов. Идем на трех моторах. Дошли до Варшавы. Делаем заход. Сбрасываем 20 «САБов». Командир корабля делает второй заход, бросаем еще 20. Стало рассветать, пошли обратно. Высота 5000 метров. Еще один мотор отказал. Идем на первом и четвертом. Еле-еле идем, со снижением. Четыре часа утра. Уже солнце встало. На земле его еще не видно, а на высоте видно. Мы чувствуем, что не дойдем. Сейчас что-то будет...

Командир кричит: – Штурман, давай линию фронта, давай линию фронта!

– Сейчас, командир, будет линия фронта!

Потом штурман кричит и радисту: – Радист, проходим линию фронта, Западная Двина!

И тут я смотрю на левом моторе, сзади то ли солнце играет в щелях, то ли там огонь внутри капота. Патрубки двигателя маленькие, выхлопов совершенно не видно, потому что борттехник делает смесь такого качества, что патрубки не накаляются. Я подумал: «Значит это огонь». Говорю в переговорное устройство СПУ: – Командир, горит первый мотор!

Он посмотрел, убедился, что действительно, горит, приказывает: – Борттехник, гаси первый мотор!

У борттехника «дяди Вани» (Ивана Гончарова) было четыре небольших баллончика с углекислым газом. И были большие баллоны на моторах. Там были перфорированные кольца вокруг мотора – для того чтобы погасить пламя в моторном отсеке. Он нажимает на этот баллончик, а пламя уже хлынуло на плоскость.

Командир дает приказ: – Экипаж, покинуть самолет!..»

Далее Ваулин рассказывает, как выбросился с парашютом из горящего самолета и приземлился в расположение наших войск. В скором времени он встретился с другими членами экипажа тяжелого бомбардировщика, но, как выяснилось, не всем удалось покинуть подбитый самолет – погибли три члена экипажа. И если в рассказе Дмитрия Петровича упоминаются штурман экипажа майор Ткаченко и борттехник «дядя Ваня» (именно так называли летчики старшего бортового техника инженер-капитана Ивана Гончарова), то можно сказать с полной уверенностью, что той ночью они чудом спаслись... И как вы помните из рассказа про майора Ткаченко, он получил тяжелое ранение именно 13 мая 1943 года.

Могила боевых товарищей Дмитрия Ваулина находится в деревне Мартьяновка Тверской (ранее Калининской) области. В этот боевой вылет в ночь с 12 на 13 мая 1943 года на самолете Пе-8 (заводской номер 42037) погибли: помощник борттехника старший техник-лейтенант Владимир Вередин, воздушные стрелки старшие сержанты Николай Попов и Семен Удодов.

В памяти Дмитрия Петровича Ваулина сохранились воспоминания о боевых вылетах под Ленинград: *«...Мы и под Ленинград летали. Там немецкая тяжелая артиллерия наводила ужас на город, разрушала его методически»*. В этих вылетах сержант Ваулин принимал участие в составе другого экипажа. За эти вылеты он получил свою первую медаль «За оборону Ленинграда». И также эти вылеты оставили тяжелую рану в его душе: *«Во время такого полета сбили самолет нашей дивизии с экипажем капитана Ермакова, вторым пилотом у которого был мой однокашник Лева Фридман...»*.

Ермаков Н.А. (сидит).

Вот и настало время вернуться к началу нашего рассказа. Как вы помните, исследователь Василий Федорович Киенко, изучая обстоятельства гибели самолета, выдвигал версию, что командир корабля майор Николай Александрович Ермаков выбросился с парашютом и примерно через две недели погиб в перестрелке с полицаями или немцами. Якобы его тело похоронили местные жители. Откуда почерпнул эту информацию Василий Федорович мы не знали, но точно можно было сказать, что место, где был захоронен командир экипажа Ермаков, ему установить не удалось.

Встречаясь с гатчинским журналистом Ярковцом Августом Густовичем, мы услышали еще один рассказ. В 1980-е годы один из жителей деревни Шпаньково возил его в лес, который находился рядом с дорогой, идущей на деревню Дубицы, и там показывал могилу неизвестного летчика. Похоронили его местные жители еще в годы войны. По рассказам старожилов, воинское

Ермаков Н.А.

звание погибшего – майор, уж очень хорошо запомнились очевидцам погоны, которые тогда были в Красной Армии еще в новинку. К этому стоит добавить, что лес, где расположена могила неизвестного майора летчика, находится всего в трех километрах от места, где мы нашли обломки самолета.

Сейчас за могилой ухаживают местные жители, но, к сожалению, в официальных документах местной администрации данная могила не отмечена. Поисковики смогли найти эту могилу и поставили перед местными органами власти вопросы о ее судьбе: либо благоустройство и постановка на учет, либо проведение официальной эксгумации и перенос на воинский мемориал в п.Елизаветино.

Может быть эта безымянная могила и является последним местом упокоения командира экипажа дальнего бомбардировщика майора Николая Ермакова?

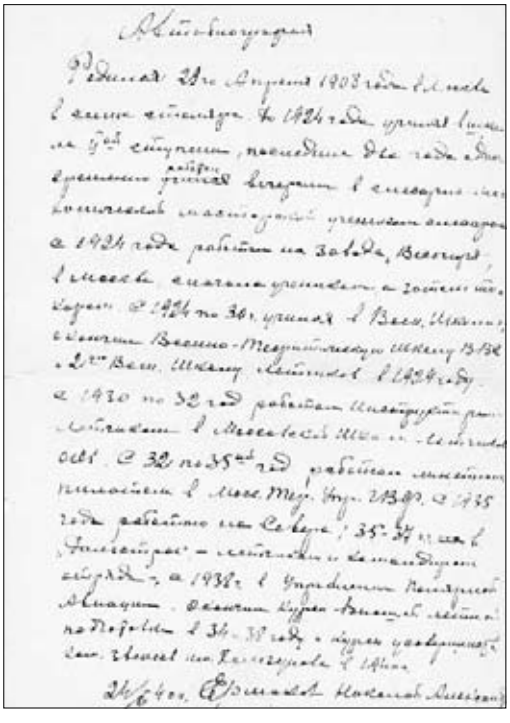
Личность Николая Александровича Ермакова очень интересная. Вся его жизнь была связана с авиацией. В Центральном архиве Министерства обороны РФ в его личном деле хранятся четыре учетных карточки. Но, к сожалению, личное дело не полное, так как появилось в ведомстве НКО только в годы войны.

Родился Николай Александрович 29 апреля 1908 года в городе Москве. В строчке семейное положение записано: холост, сын Ермаков Олег Николаевич, дочь Ермакова Ольга Николаевна. Отец Ермаков Петр Иванович проживал в Москве по адресу ул.Октябрьская, д.8, кв.6; мать Ермакова Зинаида Ивановна вместе с детьми Николая Александровича проживала в городе Новосибирске-30, НИВИТ, 2-й профессорский корпус, кв.38.

В одной учетной карточке даны сведения об образовании: окончил среднюю школу 2-й ступени, школу ВЦИК (г.Москва, Кремль, 1920 год), военно-теоретическую школу ВВС РККА (г.Ленинград, 1921 год), 2-ю авиационную школу летчиков (г.Борисоглебск, 1924 год), курсы транспортной авиации (г.Батайск, 1934 год), прошел летную подготовку (г.Батайск, 1939 год).

Его служба тоже заслуживает внимания. До 1930 года Николай Ермаков проходит службу в рядах РККА, потом до 1940-го – Гражданский воздушный флот, Управление полярной авиации. В одной карточке, относящейся ко времени советско-финского конфликта, записано: «Ермаков Николай Александрович, пилот 2 класса Управления Полярной Авиации Главного Управления Северного Морского Пути определен в кадры Красной Армии. Старший летчик 48-й разведывательной АЭ с 09.02.1940 года. В распоряжении начальника Управления полярной авиации в счет «1000» 20 мая 1940 года». Возможно, он успел принять участие и в незнаменитой «финской» войне. А затем – Великая Отечественная! В документах есть запись: «...в войне участвует с июля 1941 года».

Документы
из личного дела
майора Ермакова Н.А.



В наградном листе в представлении к ордену Красного Знамени записано: «...За это время совершил 10 дневных боевых вылетов на самолете СБ и 42 ночных боевых вылета на самолете Пе-8 на разгром немецких захватчиков, из них 4 на дальние цели: Данциг – один вылет 27.07.42 г., Штетин – один вылет 29.08.42 г., Варшава – два вылета 01.09.42 г. и 19.03.43 г. Имеет общий налет 3010 днем и 339 часов ночью, из них боевой налет: днем 50 часов, ночью 215 часов. Летая в составе экипажа: летчика старшего лейтенанта Романова, штурмана капитана Турковского, стрелка-бомбардира лейтенанта Куликова, борттехника старшего техника-лейтенанта Гончарова, помощника борттехника техника-лейтенанта Горшкова, радиста старшего сержанта Завгороднего, стрелков: Старкова, Хардикова, Мокрий, Гурьянова, экипаж не имел ни одного случая потери ориентировки, совершив 42 выполненных боевых вылета в системе АДД в 890 АП АДД. В совершенстве овладел материальной частью самолета Пе-8 и техникой пилотирования, летает днем и ночью в сложных метеоусловиях на ближние и дальние цели. Настойчив в выполнении поставленных задач командованием, совершил 8 успешно-выполненных боевых вылетов на ликвидацию летнего немецкого наступления на Орловско-Курском направлении. Дисциплинирован. Требователен к себе и подчиненным. Идеологически выдержан, морально устойчив. Делу партии Ленина-Сталина и Социалистической Родине – предан».

Наградной лист подписан и утвержден 7 августа 1943 года. До последнего боевого вылета, из которого экипаж майора Ермакова не вернулся, оставалось чуть больше одного месяца...

Зная, что родственники Николая Александровича проживали в Москве и Новосибирске, мы искали их в этих двух городах. Поиск длился несколько лет. В Новосибирске к розыску подключился активный участник поисковых интернет-форумов Евгений Борзых, который писал: *«Стараюсь помочь в поиске родственников Ермакова в Новосибирской области, что уж и говорить... фамилия распространенная... задействовал все возможные каналы: военкомат, музей СГУПС (бывший НИВИТ), адресные столы и телефонные базы, даже обращался к частным лицам...»*. Это сообщение на мой электронный ящик пришло еще в декабре 2006 года.

Бомбовый удар по тылу врага

Фронтовой журнал.

Параллельно мы отправляли официальные запросы, на которые приходили неутешительные ответы. Вот один пример.

«Мэрия города Новосибирска. Департамент образования, культуры, спорта и молодежной политики. В ответ на Ваше письмо от 25 ноября 2005 года с просьбой о розыске родственников погибшего летчика сообщаю, что в настоящее время НИВИТ (адрес матери погибшего) имеет новое название – «Сибирский университет путей сообщения» (СГУПС). Указанный Вами дом (2-й профессорский корпус) находится по адресу: ул. Дуси Ковальчук, 183. Во время войны в доме проживали семьи, эвакуированные из Ленинграда. В 60-х годах здание было перепрофилировано под общежитие. В настоящее время в этом доме нет квартиры № 38. По результатам поиска на сегодняшний день какой-либо информацией о Ермаковой З.И. мы не располагаем. Работа по ее розыску продолжается: руководству СГУПС направлен запрос, информация о Ермаковой была озвучена на муниципальном радио Новосибирска, к розыску подключены курсанты поискового отряда «Мужество, Героизм и Воля». О результатах дальнейшей работы Вам будет сообщено дополнительно...».

Время шло, но мы ни на миллиметр не приблизились к завершению поиска... Осенью 2009 года Евгений Борзых предложил

еще раз дать информацию по Новосибирскому телевидению и свел меня с журналисткой телекомпании «Вести-Новосибирск» Ириной Якубовой. По ТВ вышли репортажи о наших исследованиях, об истории поиска погибшего самолета, о судьбах экипажа. Но положительного результата не было.

И вдруг в один из дней в начале февраля 2010 года мне на е-мэйл прилетает письмо из Новосибирска от Ирины Якубовой: *«Илья, добрый день!!! Нашлись родственники Ермакова!! Дети его живы, а написал нам внук, они сейчас живут в Москве!!!»*

«Здравствуйте! Меня зовут Ермаков Николай Олегович! У вас на сайте 23.11.2009 года появилось сообщение о розыске родных погибшего летчика Ермакова Николая Александровича, 1908 года рождения. По всей видимости, я внук этого летчика, его сын и дочь живы, слава богу, и проживаем мы в Москве. Прошу Вас связаться со мной, мой отец до сих пор не знает места захоронения своего отца. Будем Вам очень признательны. С уважением, Ермаковы». В письме был указан московский телефон Ермаковых.

Связавшись по указанным телефонам, в один из дней февраля 2010 года мы встретились с внуками Николая Александровича Ермакова. Они привезли на встречу огромное количество интереснейших и уникальных документов о своем дедушке, которые все эти годы бережно хранились в семье. Некоторые из них используются в этом исследовании.

Братская могила в п.Елизаветино Гатчинского района.

К сожалению, пока не удалось разыскать родных и близких воздушного стрелка самолета сержанта Василия Абрамовича Хардикова, 1920 г.р. На наш запрос, отправленный по месту рождения погибшего авиатора, пришел неутешительный ответ: *«Сообщаю, что управления, отделы по делам обороны Карагандинской области сведениями в отношении погибшего Хардикова Василия Абрамовича, 1920 года рождения не располагают, и в Книгу Памяти по Карагандинской области не внесен...».*

На сайте Министерства обороны РФ «Подвиг Народа» есть копии документов о награждении В.А.Хардикова медалью «За отвагу»: «...воздушного стрелка 1-й авиаэскадрильи сержанта Хардикова Василия Абрамовича за то, что он с июня 1941 года в экипаже командира корабля майора Сушина, штурмана капитана Рубинштейн совершил 42 ночных боевых вылета на самолете Пе-8, из них 7 вылетов на дальние цели: Кенигсберг, Данциг, Варшаву и др. Имеет 8 вылетов с максимальной бомбовой нагрузкой 5 тонн. 19 марта 1943 года совершил полет по спецзаданию Правительства продолжительностью 10 часов 55 минут...». Приказ о награждении был подписан командиром 890-го авиаполка 26 апреля 1943 года.

Сейчас, спустя более шестидесяти лет после той страшной сентябрьской ночи 1943 года, на небольшом памятнике, который расположен у братской могилы советских воинов, погибших за станцию Елизаветино Гатчинского района Ленинградской области, увековечены фамилии и имена погибших и похороненных здесь членов экипажа дальнего бомбардировщика:

– командира корабля майора Ермакова Николая Александровича;

– второго пилота младшего лейтенанта Фридмана Льва Семеновича;

– воздушного стрелка сержанта Хардикова Василия Абрамовича;

– воздушного стрелка младшего сержанта Курячего Владимира Федоровича.

Пусть только голубое небо будет над ними! И вечная память бережет их покой в Ленинградской земле, за которую они отдали свои жизни...

Сентябрь 2007 года – март 2010 года – февраль 2016 года.

Илья Прокофьев.

Есаков Владимир Петрович

Старший летчик 801-го штурмового авиационного полка 232-й штурмовой авиационной дивизии 14-й воздушной армии младший лейтенант ЕСАКОВ Владимир Петрович, 1924 г.р., уроженец: город Москва, ул.Чайковского, д.16, кв. 65, отец Петр Васильевич.
Мобилизован Кировским РВК г. Москвы.

13 января 1943 года на одноместном варианте самолета Ил-2 (заводской номер 1047 с мотором АМ-38 № 2692) не вернулся с боевого задания.
При возвращении с боевого задания из района Чудово потерян из виду в районе ж/д ст. Любань Тосненского района Ленинградской области.

В 2007 году после торжественно-траурной церемонии захоронения погибших летчиков в городе Любани Тосненского района Ленинградской области к поисковикам подошли горожане, которые рассказали, что на территории города находится место падения советского самолета. Одна из женщин, Клавдия Петровна Веселова, рассказала, что в 1948 году местные мужики доставали из воронки останки летчика. Место падения находилось в районе лесопункта (между городом Любань и поселком Сельцо). По словам Клавдии Петровны, были найдены документы летчика, их потом сушили на солнце. По документам она помнит только, что летчик был родом из Москвы, 1919–1922 года рождения. На отдельном листке были стихи, посвященные девушке. Больше она ничего не могла вспомнить. Другой житель Любани тоже рассказал, что в этом районе находили обломки самолета. И, якобы, в послевоенные годы вытащили только верхнюю часть туловища летчика, а остальное осталось в земле.

После услышанного рассказа, поисковики из отрядов «Любань» и «Рубин», входящих в Общественный фонд поисковых отрядов Ленинградской области, выехали на место. К сожалению, старожилы не смогли указать точного места падения самолета, район находился где-то в зарослях кустарника между городом Любань и поселком Сельцо.

В октябре 2010 года место катастрофы наконец-то удалось разыскать поисковикам отряда «Любань».

В течение нескольких дней школьники и взрослые из поискового отряда раскапывали воронку, которая за эти годы оплыла и затянулась, так как место падения находилось недалеко от реки Тигода и в весенние паводки уходило под воду.

В ходе работ удалось извлечь из воронки раздробленные останки пилота, который был одет в теплый меховой комбинезон и унты. Обрывки одежды неплохо сохранились, так как глина послужила хорошим консервантом. Получается, местные жители не доставали тело летчика, а лишь разбирали валяющиеся обломки на металлолом. А документы летчика, скорее всего, были найдены рядом с воронкой.

Также среди обломков самолета удалось найти дублированные заводские номера самолета и мотора. На бронелистах, защищающих моторный отсек, с двух сторон был нанесен краской номер 1047, а на деталях

Амуниция и личные вещи летчика.

Поисковики на месте падения самолета Ил-2.

двигателя в нескольких местах был продублирован номер мотора – АМ-38 № 2692.

Данная информация поступила к Валентине Юрьевне Бобровой, руководителю Общественного фонда по увековечению памяти погибших при защите Отечества, которая сообщила о находке номеров представителям ВИПЦ «Отечество».

В ходе исследовательской работы в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации было установлено, что на самолете Ил-2 № 1047 с мотором АМ-38 № 2692 из состава 801-го штурмового авиационного полка не вернулся с боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по железнодорожной станции Чудово старший сержант Есаков Владимир Петрович. Его самолет был потерян из виду другими летчиками при возвращении с боевого задания в районе станции Любань.

В донесении о потере самолета указывалось, что воинское звание летчика – старший сержант, а в донесении по учету безвозвратных потерь звание Владимира Петровича Есакова было указано как младший лейтенант. Дело оказалось в том, что приказ о присвоении офицерского звания пришел в полк с запозданием.

9 мая 2011 года состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков летчика Владимира Петровича Есакова на воинском мемориале «Березовая аллея» в городе Любань Тосненского района Ленинградской области.

Церемония захоронения останков летчиков на мемориале «Березовая аллея». г.Любань, 9.05.2011 г.

Совсем немного повоевал 19-летний паренек Владимир Есаков. К сожалению, даже в ЦАМО РФ в учетных документах не сохранилось его фотографии.

Родился В.П.Есаков в 1924 году в городе Москве (хотя в УПК стоит год рождения 1923). В школе вступил в комсомол. Окончил восемь классов. В 1941 году был мобилизован в Красную Армию. 15 августа 1942 года был зачислен курсантом в Балашовскую военную авиационную школу пилотов. В сентябре 1942 года школу срочно эвакуируют в город Славгород Алтайского края. В конце 1942 года Есаков окончил военную школу по ускоренной программе и с присвоением воинского звания сержант. Его направляют для прохождения дальнейшей службы на Калининский фронт. По приказу командующего 1-й воздушной армией был назначен на должность старшего пилота в 801-й штурмовой авиаполк 232-й штурмовой авиадивизии.

В конце декабря 1942 года полки 232-й ШАД были переброшены под Ленинград для участия в операции «Искра» по прорыву блокады города и вошли в состав 14-й воздушной армии Волховского фронта.

В журнале боевых действий 232-й ШАД за 13 января 1943 года записано:

«Дивизия в течение дня 13 января 1943 года подавляла и уничтожала артиллерию, огневые средства и живую силу противника в опорных пунктах пос. Михайловский, пос. 1-й Эстонский, ст. Апраксин, ст. Сологубовка, Сиголово, разрушала ж/д полотно и эшелоны на станциях Чудово, Торфянное, Любань, Ушаки, Рябово, Бабино. Уничтожала резервы противника в районах Иваньково, Каловка, Митино, Рамцы.

Задача выполнена. Произведено 54 самолетовылета. Налет 47 часов 36 минут. Израсходовано: ФАБ-100 – 193 шт., РС-82 – 261 шт., ВЯ – 6600 шт., патрон ШКАС – 9340 шт.

Уничтожено и повреждено: дзотов – 6, подавлен огонь батарей ЗА – 5, подавлен огонь на опорных пунктах – 1, разрушено ж/д полотно – 2, повреждено и разбито ж/д вагонов – 20, паровозов – 1, разбито вокзалов – 1, подвод – 6, автомашин – 7, гараж – 1. Рассеяно и частично уничтожено до 2-х взводов пехоты противника.

Три самолета Ил-2 (летчики: капитан Грашин, младший лейтенант Иванюхин, младший лейтенант Есаков) с боевого задания не возвратились».

Жуков Иван Осипович

Жуков И.О.

Летчик 1-й АЭ 57-го смешанного бомбардировочного авиационного полка ВВС КБФ младший лейтенант ЖУКОВ Иван Осипович, 1920 г.р., уроженец: Калининская (в настоящее время – Псковская) область, Пустошкинский район, д. Юрино. Родные проживали: город Ленинград, ул.Заозерная, д.6, кв.128. Кадровый, в РККА с 1939 года.

29 августа 1941 года не вернулся с боевого задания на одноместном варианте самолета Ил-2 (заводской номер 1861008 с мотором АМ-38 № 01294). Группа самолетов Ил-2 была атакована истребителями противника в районе Тосно – Саблино Тосненского района Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-2 в районе Гладкого болота, в треугольнике п.Гладкое – д.Кирсино – д.Жоржино Тосненского района Ленинградской области было обнаружено в 2001 году поисковым отрядом «Пилот» (г.Тосно, руководитель – Груздов Василий Иванович). При первичном обследовании места падения на одном из обломков дюраля был обнаружен заводской номер самолета – 1861008. Проведя архивно-исследовательские работы с документами Центрального военно-морского архива, сотрудниками Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области была установлена принадлежность самолета к 57-му СБАП ВВС КБФ.

До 2006 года место обнаружения было утеряно, так как в это время скончался Василий Иванович Груздов, не успев передать координаты найденного самолета.

Повторно место падения Ил-2 нашел в июне 2006 года поисковик отряда «Беркут» (г.Никольское Тосненского района Ленинградской области) Георгий Бенза. Тогда же сводной группой отрядов «Беркут», «Рубин», «Высота» было проведено предварительное обследование территории. При осмотре местности были сделаны выводы: скорее всего, в 1950–60-е годы место падения подвергалось разграблению мелиораторами: было видно, что экскаватором произведены раскопки на месте падения, в отвале находилась большая часть обломков самолета. Судя по найденным фрагментам, ранее вытащили только заднюю часть кабины самолета. Не было видно передней части кабины, брони мотора и деталей мотора. Окрас самолета был зеленый и черный. На колесе поисковики нашли бирку с указанием даты изготовления: август 1941 года. Кроме того, был найден один снаряд от авиационной 20-миллиметровой пушки ШВАК. Номеров и останков экипажа обнаружено не было.

15–16 июля 2006 года сводной поисковой экспедицией (отряды «Беркут», «Рубин», «Высота», «Иван Сусанин») были проведены дополнительные работы на месте падения самолета. Обследован отвал и часть воронки. В отвале обнаружены частичные останки пилота (фрагменты черепа), а в воронке – обломки бронекорпуса самолета. На гильзах от авиационной пушки ШВАК был указан год выпуска – 1939, на гильзах от авиационного пулемета ШКАС – 1940 и 1941 годы. Также найден фрагмент хвостового оперения от РС 132 мм.

Летчики 57-го СБАП ВВС КБФ. 1941 год.

Обнаруженные документы Жукова И.О.

В период с 22 по 29 сентября 2006 года поисковым отрядом Пушкинского военного института радиоэлектроники космических войск (руководитель – Переведенцев Илья Владимирович) совместно с представителями поисковых отрядов «Беркут» и «Рубин» были продолжены работы по подъему обломков самолета. На обломках брони еще в нескольких местах был обнаружен номер – 10-08. При вскрытии воронки на глубине 5 метров было обнаружено тело пилота. При погибшем найдены документы (удостоверение личности офицера и комсомольский билет № 4121374), выданные на имя младшего лейтенанта Жукова Ивана Осиповича, 1920 года рождения.

В удостоверении личности записано, что Жуков является младшим летчиком 13-й Краснознаменной АЭ. Указан адрес места рождения: Калининская область, Пастушинский район, Рысченский с/с (так в документе. – Авт.), д.Юрино, родился 2 ноября 1920 года, холост. Также у погибшего летчика были найдены письма, телеграфные бланки, конверты, талоны на питание, билеты на проезд в пригородных поездах. Из личных вещей: морская фуражка с «крабом», парашют (с парашютной книжкой), планшет с картой, пистолет ТТ № 760 1937 года, ракетница 1941 года выпуска, плащ-палатка, девять носовых платков, запасной подворотничок, запасная кокарда на зимнюю шапку, нашивки старшего лейтенанта, компас, зеркальце, монеты различного достоинства, один бумажный рубль, блокнот, три пачки папирос «Краснофлотские», четыре коробка спичек, противогаз, карандаши, два индивидуальных пакета с бинтами. Из воронки извлечена пушка ШВАК № ЛГ 44.

Церемония захоронения Жукова И.О.

По данным Центрального военно-морского архива значится «Жуков Иван Осипович, 1919 г.р., младший лейтенант летчик 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ. Уроженец: Калининская область, Пустошкинский р-н, Рыклинский с/с, жена Кочеткова Н.И. (так в документах. – Авт.) проживала по адресу: РСФСР, г.Ленинград, ул.Заозерная, д.6, кв.128, кадровый с 1939 года...».

18 ноября 2006 года на воинском мемориале в городе Никольское Тосненского района состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков младшего лейтенанта И.О.Жукова.

На месте захоронения установлен памятник.

«Один из четырех...»

Работая с архивными документами Центрального военно-морского архива в городе Гатчина Ленинградской области по авиации Краснознаменного Балтийского флота, в фондах прославленного 7-го Гвардейского штурмового авиационного Таллиннского Краснознаменного ордена Ушакова 2-й степени полка за 1941 год, мы натолкнулись на несоответствие дат списания ряда самолетов с датами гибели или пропажи без вести летчиков из состава полка.

В 1941 году полк носил совсем другой номер и именовался 57-м скоростным бомбардировочным полком ВВС КБФ.

Так, в актах списания четырех самолетов Ил-2, не вернувшихся с боевого задания, стояла дата 27 августа 1941 года, а в журнале безвозвратных потерь полка за этот день погибших или пропавших без вести летчиков не было. Можно было предположить, что все четыре летчика 27 августа спаслись на парашютах или совершили вынужденные посадки в местах, удаленных от аэродрома полка. Но в списках потерь мы нашли данные четырех летчиков, которые значились не вернувшимися с боевого задания 29 августа 1941 года, а вот актов списания самолетов за этот день не было.

Сведя воедино полученную информацию, мы предположили, что списанные самолеты от 27 августа относятся именно к летчикам, учтенным пропавшими без вести 29 августа. Объяснений такой запутанности в архивных документах можно дать несколько. Во-первых, полная неготовность инженерно-технической и строевой служб к быстро менявшейся обстановке начального периода войны, невозможность своевременно готовить и представлять документы. Во-вторых, поступившие в июле 1941 года в состав авиации КБФ самолеты Ил-2 были не знакомы личному составу, потребовалось в сжатые сроки переучивать часть личного состава владению данной машиной. Напомним, что в 1941 году в составе 57-го СБАП ВВС КБФ находились различные марки самолетов. Вот выдержка из истории полка:

«К началу Великой Отечественной войны 57 АП базировался на аэродроме Котлы. Матчасть имела разнообразные типы самолетов: СБ, Ар-2, ДБ-3. В состав полка в этот период вошла АЭ на самолетах ДБ-3 из состава 1 МТАП, а остальные АЭ пополнились самолетами ДБ-3, ДБ-3ф также из состава 1 МТАП. Устаревшие СБ были сданы в ВМАУ имени Сталина. С началом ВОВ полк претерпел значительные изменения. Шесть СБ с экипажами были откомандированы в распоряжение ВВС Северного Флота. Одна АЭ перевооружилась на новый тип самолета – Пе-2. С началом боевых действий из состава полка были выделены оставшиеся ДБ-3 и отправлены на остров Эзель, в группу особого назначения, для действий в глубоком тылу противника. Одновременно с этой реорганизацией, в июле 1941 года в состав АП вошли две группы с 38-ю самолетами Ил-2, и на 25.08.1941 года полк имел в составе: 2 АЭ на Ил-2 и одну на Пе-2. Базировался 57 АП на разных аэродромах, так как разнообразие матчасти позволяло выполнять обширные задачи...».

В отношении этих документов хочется отметить частые передачи самолетов и личного состава из полка в полк и обратно. Понятно, что к переучиванию на новый вид техники привлекались в первую очередь грамотные и опытные пилоты, но где было взять их столько из состава одного полка. В истории 14-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС КБФ, который в 1941 году наименовался 13-й Краснознаменной авиаэскадрильей ВВС КБФ, записано:

«3-й отряд 13 АЭ, летавший до войны на самолетах И-15бис, 3 июля был направлен в Воронеж, где изучил самолет Ил-2. К 11 июля на аэродром Купля прибыли 7 Ил-2. Отряд был сформирован в штурмовую эскадрилью ВВС КБФ (командир АЭ – капитан Барабанов, заместитель командира – капитан Карасев). 15 июля эскадрилья совершила первый бое-

Поисковики на месте падения самолета Ил-2.

Дорога к месту работы.

Алексей Макаренко.

Дмитрий Никишин.

Илья Переведенцев.

вой вылет. 12 августа 1941 года в воздушном бою сбито 3 Ил-2, летавших без прикрытия истребителей. Один упал в Усть-Луге, два – у аэродрома Купля. Немецкие истребители прекратили добивать «илы», только когда увидели взлетающие навстречу самолеты 13 АЭ. В результате погиб командир штурмовой эскадрильи, капитан Барабанов...».

В действительности же описанный бой, в котором погиб первый командир морских балтийских штурмовиков Кузьма Барабанов, произошел 13 августа 1941 года, и опять с этим же боем связаны большие неувязки по учету погибших пилотов и списанных самолетов. В описании гибели командира штурмовой эскадрильи говорится:

«13 августа 1941 года при перелете самолетов Ил-2 с аэродрома Лаксберг (Таллин) без прикрытия, атакованы Ме-109. В результате сбиты 4 Ил-2. Один упал в Усть-Луге, один пропал без вести, самолет капитана Барабанова сбит над аэродромом Купля. При появлении И-16 13 ОКАИЭ Ме-109 ушли, не приняв боя».

Также как в вышеописанном случае с четырьмя Ил-2, которые погибли 27 или 29 августа 1941 года, в списках потерь ВВС КБФ за 13 августа 1941 года значится только один капитан Барабанов. А вот за 12 августа 1941 года списаны четыре самолета Ил-2. Потерь же 12 августа 1941 года среди личного состава штурмовиков нет.

Но давайте вернемся к заинтересовавшим нас штурмовикам, погибшим в августе 1941 года. Так 27 августа 1941 года были списаны как не вернувшиеся с боевого задания следующие самолеты: Ил-2 № 1861017 с мотором АМ-38 № 27183; Ил-2 № 1860110 с мотором АМ-38 № 01479; Ил-2 № 1860317 с мотором АМ-38 № 26705; Ил-2 № 1861008 с мотором АМ-38 № 01294.

Согласно списков безвозвратных потерь 29 августа 1941 года значились пропавшими без вести четыре летчика из 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ: лейтенант Федин Анатолий Николаевич, лейтенант Цыганков Георгий Ефимович, лейтенант Румянцев Николай Семенович, младший лейтенант Жуков Иван Осипович.

У всех у них в обстоятельствах гибели значилось: не вернулись с боевого задания, атакованы истребителями противника в районе Тосно – Саблино, пропали без вести.

Чуть позднее в архивном отделе ЦВМА (г.Москва) были найдены дополнительные документы:

«В «Перечне потерь самолетов и экипажей в бою 8 авиабригады (исправлено от руки на 57 авиаполк) с 10 августа по 10 сентября 1941 года» значится: «29 августа 1941 года 5 самолетов Ил-2 лейтенант Циганков (так в док.), младший лейтенант Жуков, лейтенант Федин, младший лейтенант Корешев (так в док.), лейтенант Румянцев. При выполнении боевого задания в районе Тосно–Саблино атакованы М-109 до 30 штук. Экипажи пропали без вести. Перелет был без прикрытия истребителей...». Основание: фонд 122, д.7745, л.107.

В таблице (фонд 122, дело 25906, л.11) содержатся примерно те же данные: «29 августа 1941 года 5 самолетов Ил-2. Экипажи:

– Цыганков Георгий Ефремович, лейтенант летчик;

– Румянцев Николай Семенович, лейтенант летчик;

– Федин Анатолий Николаевич, лейтенант летчик;

– Жуков Иван Осипович, младший лейтенант летчик;

– Корешов Мирон Петрович, младший лейтенант летчик

не вернулись с боевого задания из района Тосно – Саблино...».

Это были единственные выявленные нами в фондах АО ЦВМА упоминания об интересующем нас боевом эпизоде. В частности, этот эпизод не нашел никакого отражения в «Журналах боевых действий» как 57-го авиаполка, так и 8-й авиабригады ВВС КБФ, в состав которой организационно этот полк входил.

Получив эти сведения, мы узнали, что первоначально в донесении были указаны пять самолетов и пять летчиков. А в донесениях по потерям личного состава и матчасти полка были учтены пропавшими без вести только четверо. По итогам дополнительного исследования было установлено, что указанный в документах архивного отдела ЦВМА младший лейтенант Мирон Петрович Корешков остался в живых в этом вылете и вернулся в полк.

Август 1941 года. 25-го немцы взяли Любань, 28-го Тосно. 29-го они на подступах к Колпино... А дальше? Именно здесь за Красным Бором их остановили. Окопы, наспех выкопанные ленинградскими женщинами, подростками и стариками. Кол-

пинский ров. Сколько жизней ты принял в свою глиняную утробу. Ижорский батальон – им не выдали даже военного обмундирования, бойцы батальона в прямом смысле слова, отложив заводской инструмент, взяли в руки винтовки и пошли в бой. Именно сюда, на Московское шоссе, по которому двигалась лавина немецких войск, вылетали для нанесения бомбоштурмовых ударов первые самолеты-штурмовики Ленинграда. И, несмотря на неопределенную дату (27 или 29 августа 1941 года), при штурмовке колонны противника были атакованы немецкими истребителями наши пять штурмовиков. С этого момента, четыре из них попали в списки пропавших без вести. Некому было рассказать об их последнем бое. Пропали четыре самолета, пропали четыре человеческие жизни. Что успели сделать они в своем боевом последнем вылете? Как их души взлетели на небо...

* * *

На место падения советского штурмовика Ил-2 еще в 2001 году местные охотники вывели тосненского поисковика Василия Ивановича Груздова. При первом же осмотре обломков самолета Василий Иванович нашел оборванный кусок дюраля, на котором через трафарет, черной краской был нанесен заводской номер самолета – 1861008.

К сожалению, успев сообщить нам только обнаруженный номер самолета и приблизительное место нахождения обломков самолета, Василий Иванович Груздов серьезно заболел, а спустя непродолжительное время его не стало. И побывать на месте, где упал штурмовик 57-го бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ, мы так и не смогли.

К этому времени мы уже знали все архивные сведения об этом самолете. Но не знали самого главного – место катастрофы самолета и кто им управлял...

Прошло пять лет. Летом 2006 года из поискового отряда «Беркут», который базируется в городе Никольское Тосненского района, пришло сообщение. Бойцу отряда Георгию Бензе охотники из поселка Гладкое показали в районе Гладкого болота место падения самолета. В ближайшие выходные сводная группа из отрядов «Беркут» и питерского «Рубина» отправились на болото. При первом же осмотре обломков самолета была определена его марка, им оказался штурмовик Ил-2. Рядом с воронкой, которая была полностью заполнена водой, валялись стойки шасси и резиновые покрышки от колес. Среди обломков встречались только части хвостового оперения и конструкции крыльев самолета. На краю воронки был небольшой отвал из глины, в котором встречались небольшие фрагменты брони от бронекорпуса самолета. Среди броневых листов мы обнаружили только части навесной защиты двигателя самолета, которые согласно практике подъема самолетов данной марки, постоянно оказывались на поверхности, так как их первыми срывало, при соприкосновении самолета с землей. Рядом с отвалом выделялся только один фрагмент боковой части бронекабины, который защищал основной бензобак самолета, расположенный прямо за спиной летчика. Небольшой отвал у воронки появился, по нашим предположениям, в конце 1950-х годов. Здесь проводились мелиоративные работы, а место падения самолета как раз находилось между прорытыми экскаватором канавами. Скорее всего, горе-копатели решили попытать счастья и выкопать самолет из болота, но, сделав несколько попыток и углубившись на глубину более двух метров, пока хватало длины стрелы экскаватора, бросили эту затею. Мы, обследовав обломки самолета, пришли к выводу, что основная часть кабины самолета, вместе с мотором находится на дне воронки. Проверяя отвал,

Поисковики вычерпывают ведрами воду из воронки.

Обломки Ил-2 поисковики поднимают из воронки.

Номер самолета.

Строительство опалубки на месте падения самолета.

оставленный после себя мелиораторами, мы обнаружили фрагменты черепа летчика, а значит в обломках самолета находятся останки пилота. Очищая от ржавчины обломки броневых листов, мы обнаружили на нескольких из них трафаретом нанесенные цифры – 15-08.

Вернувшись из разведывательной поездки, проверили свою компьютерную базу данных на погибших летчиков и сбитые самолеты по этому району. К сожалению, обнаруженного нами номера в этих списках не значилось. Но мы знали, что на самолетах Ил-2 дублировались как заводские, так и сборочные номера. Таким образом, мы сделали вывод, что нами найден именно сборочный номер самолета, который как раз и не указывался в документах на списание погибших самолетов. Зато именно в этом районе значились не вернувшими с боевого задания четыре одноместных штурмовика Ил-2 из состава 57 СБАП ВВС КБФ, которые пропали без вести 29 августа 1941 года. Но... их номера не совпадали с обнаруженным нами номером.

Останки летчика, найденные среди обломков самолета, говорили, что нам необходимо готовиться к серьезной экспедиции по подъему обломков самолета. Требовалась тщательная предварительная подготовка, так как место падения находилось на большом удалении от проезжих дорог. От бетонки, по которой могла проехать любая машина, нам пришлось во время разведывательной поездки более 10 километров пропиливать старую дорогу от навалившихся за зиму старых деревьев. По лесной дороге, которая вела к краю болота, смогли пройти только два «УАЗа» и «Нива», да и то в двух местах пришлось «посидеть на мостах». К самому месту падения ни одна из машин пройти не смогла. С того места на краю болота, где мы разбили свой лагерь, оставалось пройти более 500 метров по открытому топкому болоту, а потом еще более километра по заболоченному лесу.

Связавшись с руководством поискового отряда Пушкинского военного института радиоэлектроники космических войск Ильей Переведенцевым, который уже несколько лет практикуется на подъеме сбитых в годы Великой Отечественной войны советских самолетов, мы определили дату экспедиции: конец сентября – начало октября 2006 года.

И вот наконец-то настал долгожданный день начала экспедиции. Военный «Урал» спокойно проскочил все топкие места на старой лесной дороге. К сентябрю у нас в Ленинградской области прошли дожди, и дорога во многих местах стала почти непроезжей. Впереди идущий «УАЗик», постоянно шел на пониженной передаче, раскачиваясь на лесных ухабах. Первый день ушел на заброску личного состава экспедиции и обустройство лагеря – на старом биваке, на краю Гладкого болота. Второй день выкачивали помпой воду и очищали воронку от павших листьев и мха ведрами вручную. Часть ребят еще раз перекопали весь отвал, оставленный после себя мелиораторами. Все обнаруженные вокруг воронки обломки самолета были собраны в одну кучу и внимательно еще раз обследованы на предмет обнаружения заводских номеров.

На третий день мы опустились на глубину более двух метров. При постоянном выкачивании ведрами болотного торфа и глины мы натыкались на различные мелкие обломки самолета. И вот на одном из обломков брони был обнаружен написанный черной краской номер, отличающийся от обнаруженных ранее – 10-08. Наши догадки подтвердились, теперь мы точно знали, что перед нами место гибели одного из четырех самолетов 57-го СБАП ВВС КБФ, полный номер которого читался следующим образом – 1861008. К сожалению, сказать точно, кто же погиб на этом самолете пока мы не могли, так как в архивных документах полка все четыре самолета были списаны одним актом. Как говорилось выше, самолеты были списаны как не вернувшиеся с боевого задания 27 августа 1941 года, а четыре летчика считались пропавшими без вести 29 августа.

Вот данные ЦВМА на пропавших без вести летчиков (фонд 333, оп. 0012261, д.5):

«– Федин Анатолий Николаевич, 1920 г.р., лейтенант, пилот 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ. Уроженец: УССР, город Херсон, Проезжий переулок, д.2. Кадровый – 1937 год.

– Жуков Иван Осипович, 1919 г.р, младший лейтенант, пилот 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ. Уроженец: Калининская область, Пустошкинский район, Рыклинский с/с. Жена – Кочеткова Н.И., город Ленинград, улица Заозерная, д.6, кв.128. Кадровый – 1939 год.

– Цыганков Георгий Ефимович, лейтенант, летчик 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ. Уроженец: город Баку. Адрес родных – город Минеральные Воды, курсы ВЛП, аэропорт. Призван в 1941 году.

– Румянцев Николай Семенович, лейтенант, летчик 1 АЭ 57 СБАП ВВС КБФ. Уроженец: город Ленинград. Адрес родных – город Минеральные Воды, курсы ВЛП, аэропорт. Призван в 1941 году».

На четвертый день на нас «пошли» стены раскопа. Первой не выдержала построенная накануне из деревьев небольшая стенка. Давление глины и торфа было очень большое и с увеличением глубины раскопа, конечно, стало выдавливать установленные колья. Потом вниз раскопа по всему периметру стали отваливаться большие куски глины. Весь день ушел на строительство почти настоящего дома в болоте, укрепляли стенки.

На пятый день удалось дойти до большой бронеплиты, которая защищала бензобак и спину пилота. Она находилась в раскопе как стол. Судя по всему, самолет вошел в болотистую почву под углом 90 градусов. Физические силы всех участников экспедиции были на пределе. Уже пятый день ежедневно мы выкачивали из воронки более 2000 ведер воды, торфа и глины с песком. Утренние и вечерние прогулки к раскопу и обратно к лагерю забирали последние силы. Тропинка на зыбком болоте превратилась в большую топкую дорогу, в которой ноги вязли по колено.

Настал шестой день экспедиции. Первые два часа мы привычно выкачивали ведрами наплывшую за ночь жижу из торфа и глины. Осмотрев установленные нами два дня назад деревянные стены, мы пришли к выводу, что если в этот день нам не удастся дойти до кабины самолета и поднять останки летчика, то придется делать двухдневный как минимум перерыв в работе – как я говорил выше, физические силы были на пределе. А очередное оползание грунта с высоких стенок раскопа возвращало нас к результатам двухдневной давности. Посовещавшись, решили работать без перекуров, до вечера или до полного окончания работ. Капитан Дмитрий Никишин остался наверху руководить группой курсантов, которые, выстроившись в цепочку, передавали ведра. Я с майором Ильей Переведенцевым спустился по лестнице на дно раскопа.

Сперва полностью окопали появившуюся из глины броневую плиту. На наше счастье, плита оказалась оторванной от креплений, которыми она крепилась внутри бронекабины. Найдя технологическое отверстие, через чекера заводим тросы и один из курсантов начинает энергично работать лебедкой. Броненеплита приподнялась, и под ней появились обрывки резины, обтягивающие бензобак. Обвязав плиту фалами, мы усилиями всех участвующих в подъеме, с большим трудом вытащили ее на поверхность с глубины более пяти метров. После этого началась «борьба» с баком. При падении бензобак, который был установлен в самолете и имел вместимость 690 литров, расплющило и весь керосин, который находился в нем вылился. Рваный дюраль постоянно цеплялся и рвал перчатки. С большим трудом нам удалось часть бака вытащить наверх, а часть прижать к стенке раскопа, чтобы наконец-то добрать-

Очистка воронки.

Поисковики исследуют личные вещи пилота.

ся до кресла пилота. Очищая кресло, а мы оказались, можно сказать, прямо за спиной летчика, обнаружили сначала штатную ракетницу и чуть позже оторванную от ремня кобуру с пистолетом ТТ. От удара пистолет немного погнулся, и выехавшая чуть вперед затворная рама пистолета зажала толстую кожу кобуры, и поэтому все наши усилия вытащить пистолет из кобуры не увенчались успехом. Очищая заднюю стенку кресла пилота, мы увидели тряпочный предмет в форме круга. Нашему удивлению не было придела, когда, промыв его водой, узнали в нем фуражку с морским «крабом». Стало понятно, что перед вылетом, надевая летный шлемофон, летчик прятал форменную фуражку за спинку кресла, а после возвращения из вылета переодевал обратно.

Документы и личные вещи пилота.

Освободив от глины заднюю часть кресла, мы увидели расстегнутые пристяжные ремни. Именно расстегнутые, замок, который фиксировал пристяжные пряжки, был невредим. Значит летчик сам расстегнулся. Готовился прыгать с парашютом? А может быть готовился к вынужденной посадке? Подцепив кресло пилота, лебедкой вытаскиваем его на поверхность. Теперь мы видим парашют и полы реглана летчика. Еще часа два окапываем тело летчика от наплывающей глины и торфа. Пытаемся руками приподнять пилота. Он сидит в той же позе, что и 65 лет назад, когда вел свой последний воздушный бой. Так как самолет упал в болото под углом 90 градусов, голова летчика находится внизу, мы видим только парашют и спину летчика. Предпринимаем еще несколько попыток приподнять тело, чтобы выложить его на плащ-палатку, приготовленную ребятами, но все безуспешно. Тогда завели концы троса за лямки парашюта. Вот уже усилиями лебедки натянулись лямки парашюта, и все тело стало приподниматься из воронки. Осторожно подводим под ноги и спину брезентовую плащ-палатку и, взявшись за края, поднимаем наверх тело летчика. Головы нет. Одежда на нем сохранилась очень хорошо. Сверху кожаный реглан, ноги обтянуты форменными штанами, одет в яловые сапоги. Через одно плечо перекинут ремешок планшетки, через другое, брезентовый ремешок от противогазной сумки.

Наступает самый волнительный момент всей экспедиции. Осторожно отстегиваем лямки парашюта, потом стягивающий пояс летчика, ремень на реглане. Под регланом форменный морской френч, поблескивают сильно мятые морские пуговицы. В накладных карманах, к нашему сожалению, мы находим только блокнот и отдельные листки бумаги. Но вот во внутреннем кармане видны две корочки каких-то документов. Это комсомольский билет и небольшая корочка удостоверения личности офицера: «Народный Комиссариат Военно-Морского флота» написано тиснением на корочке. Рядом с этими документами сложенный вдвое конверт с письмом. От кого это пись-

Фуражка, пистолет, ракетница, документы и личные вещи Жукова И.О.

мо? Это предстоит выяснить чуть позже, а сейчас с большими предосторожностями острым лезвием ножичка, поддеваем первую страничку комсомольского билета. Документ открыт, все с замиранием смотрят на первую страницу – данных летчика нет, чернила, которыми был заполнен документ, выцвели или растворились в воде, поэтому мы не можем прочитать данных пилота. На моей практике, это первый комсомольский билет, не заполненный как положено спецчернилами. Беремся за удостоверение личности. Кто же ты неизвестный пока пилот? Лейтенант Федин? Лейтенант Цыганков? Лейтенант Румянцев или младший лейтенант Жуков? Бережно подцепив ножиком первую страничку, приподнимаем краешек документа. И первое, что бросается в глаза, это обратная сторона прилипшей к обороту маленькой фотографии, на которой с задней стороны четко читается: младший лейтенант Жуков И.О. Полностью открыв удостоверение личности офицера, читаем: Жуков Иван Осипович.

Выложили все найденные у летчика личные вещи и документы – имя установлено, и... навалилась страшная усталость. Сказались шестидневные физические нагрузки и моральное напряжение последнего дня. А ведь если бы мы не подняли тело пилота в этот день, то экспедиция продлилась еще на несколько дней. Последние метры перед лагерем, когда мы выносили с места раскопа найденные вещи пилота, его парашют и самого летчика, казались самыми тяжелыми. Несколько раз курсанты Пушкинского военного института радиоэлектроники космических войск, несшие тело пилота через растоптаное нами болото, менялись по очереди, так как под тяжестью груза сами неоднократно погружались в болотный мох почти по пояс. Вышли к лагерю уже когда стемнело, все насквозь мокрые от пота и болотной грязи...

Вечером, внимательно разбирая личные вещи и документы летчика, мы увидели в противогазной сумке три письма. На двух конвертах не было указано адресата получателя. А одно было адресовано самому Ивану Осиповичу. Это письмо было датировано 14 июля 1941 года. *«Добрый день или вечер. Здравствуй милый Ваня. Шлю тебе сердечный привет и желаю тебе успеха в твоей молодой жизни...»*

Далее в письме девушка делится новостями: ездила работать, рыть окопы под Лугу, рассказывает, что постоянно общается с его родителями, высылает Ивану свою фотографию и просит сразу же сообщить телеграммой, что письмо он получил. А она будет знать, что он – цел. Заканчивается письмо милыми словами: *«Целую крепко, крепко. Твоя верная Вера».*

Узнав имя писавшей письмо девушки, мы вспомнили, что среди документов погибшего летчика была обнаружена интересная бумага, которая на первый взгляд ни имела никакого отношения к погибшему. На ней были записаны фамилии, имена и адрес одной из ленинградских семей: *«Кочетыгов Иван Андреевич, 1900 г.р., уроженец Рязанская область, Захаровский район, село Погореловка. Русский. Рабочий. Место работы: Леннпогруз № 5 (Гаванская д.96).*

Найденный парашют летчика.

Поисковики рассматривают полетную карту Жукова И.О.

Место жительства: г.Ленинград, Заозерная улица, д.6, кв.131. В Ленинграде с 1915 года. Был членом партии с 1917 по 1920, выбыл автоматически. Родных за границей нет. Избирательных прав не лишался. Кочетыгова Надежда Степановна, 1902 г.р., домохозяйка. Живет в Ленинграде с 1921 года. Кочетыгова Вера Ивановна, 1923 г.р., в Ленинграде с 1924 года. С 1931 по 1940 училась в средней школе Московского района. Член ВЛКСМ с 1938 года. Работает парикмахером по пр. Майорова...».

Вспомнив сведения из архивной справки Центрального военно-морского архива, где у Ивана Осиповича Жукова была указана жена «Кочеткова Н.И., проживающая по адресу: город Ленинград, улица Заозерная, д.6, кв. 128», все стало ясно.

Во-первых, писарь, заполняя журнал безвозвратных потерь, ошибся в написании фамилии и инициалов жены: не Кочеткова Н.И., а Кочетыгова В.И.

Во-вторых, мы поняли, что у нас в руках письмо жены погибшего летчика. Скорее всего, семьи Кочетыговых и Жуковых жили рядом, в одном доме.

Другие письма, которые были запечатаны в конверты без указания адресатов, оказались неотправленными письмами маме и жене:

«Привет из Купли. Здравствуй Мама, спешу сообщить, что я жив и здоров... Мама, обо мне не беспокойся и не плачь, и не сердись, что редко пишу письма. Потому что нет времени... Как живет Коля, Зина и папа... Передай привет Вере и ее родителям, и Коле, Зине, Папе и всем остальным родным. Затем, до свидания. Твой сын Ваня...».

«Привет из Купли. Здравствуй Верочка. Спешу сообщить тебе, что письмо твое с фотокарточкой получил... Так что напишу тебе коротко, потому что я тебя люблю. Верочка обо мне не беспокойся, я еще жив и здоров – подробности расскажу устно. Верочка не сердись за некрасивый почерк, пишу перед вылетом, очень спешу. Затем до свидания. Твой муж Ваня. Целую тебя много, много раз...».

Письма не дошедшие до адресатов. Они пролежали вместе с останками летчика под пятиметровым слоем торфа, глины и песка все 65 лет, наспех запиханные в противогазную сумку перед последним боевым вылетом. Иван Осипович верил, что по возвращению из полета сможет отправить их адресатам. Эти письма можно назвать посланиями живущим сейчас. Это послания от людей, живущих в то далекое время. От тех, кто отдал самое дорогое, что было в жизни – саму ЖИЗНЬ. Они любили жизнь, любили своих родителей, сестер и братьев, любили жен и детей. Но больше они любили Родину...

Илья Прокофьев, 2006 г.

Поисковики на могиле летчика.

Иванов Андрей Иванович

Иванов А.И.

Летчик 25-й отдельной авиационной эскадрильи 9-й авиационной бригады ВВС КБФ младший лейтенант ИВАНОВ Андрей Иванович, 1919 г.р., уроженец: Башкирская АССР, Покровский (в настоящее время – Благовещенский) район, село Санинск (в настоящее время – Саннинское). Жена Попова Агрипина Андреевна, 1918 г.р., проживала: Башкирская АССР, город Уфа, ул.Цурюпы, д.126. Кадровый, мобилизован Молотовским РВК г.Уфа в 1939 году.

Пропал без вести 20 октября 1943 года на самолете И-15бис (заводской номер 4171, бортовой номер 41, с мотором М-25в № 1910021). Подбит при перелете линии фронта в районе д.Воронино, пропал в районе д.Слепино Ломоносовского района Ленинградской области.

Место падения самолета И-15бис в районе деревни Глобицы было указано поисковикам местным егерем. 21 октября 2007 года место было обследовано поисковыми отрядами «Ораниенбумский плацдарм» (г.Сосновый Бор, руководитель – Чуйков Лев Николаевич) и «Рубин» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Михайлов Николай Анатольевич). По предположению поисковиков, самолет совершил вынужденную посадку. По словам егеря, который был на этом месте в 1985 году, самолет был почти целый, мотор стоял на мотораме, на моторе была бирка. Рядом валялись колеса. Во время обследования обломков самолета было выяснено, что мотор М-25 был разобран и валялся на краю небольшой воронки (окно на болоте, куда сел самолет), на моторе оставались два поршня в гильзах, на которых частично удалось прочесть номер мотора – 19(?)0021. Кроме этого, при обследовании были обнаружены гильзы от авиационного пулемета ШКАС 1941 года выпуска, направляющие для РС, на одном из них остался прикрепленный реактивный снаряд калибром 76 мм. Был обнаружен бомбодержатель, рядом с которым нашли 25-килограммовую авиабомбу.

Установить судьбу самолета и летчика удалось только осенью 2008 года. Проведя архивно-исследовательскую работы в Центральном военно-морском архиве, поисковики установили: на самолете И-15бис № 4171 с мотором М-25в № 1910021 не вернулся с боевого задания 20 октября 1943 года летчик 25 ОАЭ ВВС КБФ младший лейтенант Иванов Андрей Иванович.

В фондах архива удалось найти следующие документы:

– Акт о списании самолета от 28.10.1943 г.: «...самолет И-15бис № 4171 с мотором М-25в № 1910021 не вернулся с боевого задания. Пройдя 8 км за линию фронта попал в заградительный огонь ЗА противника. Неуверенно взмыл в облака, после чего самолет к группе не пристроился...».

Фрагменты самолета И-15бис на болоте.

Николай Михайлов ищет номер мотора на коленчатом валу.

– Журнал боевых действий 25 ОАЭ:

«20 октября 1943 года. В 11.10 взлетело 4 И-15 на разведку и штурмовку ж/д дороги Волосово – Кингисепп. В 12.20 3 самолета сели, летчик Иванов не возвратился с задания, самолет И-15 бис № 41. Из доклада ведущего группы: при перелете линии фронта в районе Воронино – Лопухинка обстреляны ЗА противника, Иванов отстал в районе Слепино, догнал группу, пройдя 15–20 км снова оторвался от группы, ушел в облака и исчез...».

* * *

Родился Андрей Иванович Иванов 15 августа 1919 года в селе Санинск Уфимской губернии. Отец – Иванов Иван Алексеевич – умер в 1924 году, мать – Иванова Аксинья Ефимовна – умерла в 1942 году. Воспитывался матерью и старшими братьями. В 1931 году поступил на работу в колхоз имени Калинина, где брат Федор (1906 г.р.) был председателем колхоза, а брат Степан – шофером. В семье были еще брат и сестра. В 1935 году окончил семь классов Санинской неполной средней школы. В 1936 году уехал в город Уфу для поступления в экономический институт, но не успел сдать документы для поступления и поэтому устроился на работу на паровозоремонтный завод автогенщиком. 25 июня 1939 года выдано Свидетельство № 53 Башкирского Центрального аэроклуба в том, что А.И.Иванов в 1938 году закончил обучение в Башкирском республиканском аэроклубе Осоавиахима по курсу подготовки пилотов на учебном самолете У-2 и сдал испытания в комиссии со следующими оценками: по теоретической подготовке – хорошо, по летной подготовке – хорошо. С 1938 года член ВЛКСМ (билет № 8752). Место жительства перед призывом в армию: Башкирская АССР, г.Уфа, ул.Высоковольтная, д.6. Жена – Попова Агрипина Андреевна, 1918 г.р., и сын Георгий, 1939 г.р., проживали: Башкирская АССР, г.Уфа, ул.Цурюпы, д.126.

Егерь показывает поисковикам место падения самолета И-15 бис.

26 сентября 1939 года мобилизован Молотовским РВК города Уфы в Красную Армию. 16 октября 1939 года прибыл в 5-ю отдельную морскую авиаэскадрилью ПВ НКВД. 23 ноября 1939 года назначен на должность пожарного в 5-й ОМАЭ ПВ НКВД (г.Владивосток, Управление пограничных войск НКВД СССР Приморского округа). 15 декабря 1939 года откомандирован учиться в 1-ю ОШМАС г.Владивосток на специальность стрелка-радиста. 1 мая 1940 года окончил ОШМАС, получив звание младшего командира взвода и вернулся в 5-ю ОМАЭ ПВ НКВД. По прибытии в подразделение А.И.Иванова назначают (6 декабря 1940 года) на должность стрелка-радиста на самолете МБР-2. 6 мая 1941 года присвоено звание младшего сержанта. 1 июля 1941 года назначен на должность воздушного стрелка-радиста. 25 марта 1942 года по приказу командующего ВВС ТОФ как пилот запаса направлен для прохождения службы в 3-й запасной авиаполк. С 11 мая 1942 года прибыл в 3-й ЗАП ВВС ТОФ и назначен на должность пилота переменного состава. В 1943 году окончил обучение по курсу летчика-истребителя при 3-м ЗАП ВВС ВМФ с присвоением звания младший лейтенант (приказ № 02193 от 23.06.1943 г.). После окончания обучения направлен для прохождения дальнейшей службы в распоряжение командующего ВВС КБФ на должность летчика.

При формировании 25-й отдельной авиационной эскадрильи ВВС КБФ попадает в ее состав. Основными задачами АЭ становятся свободная охота в ночное время, нанесение бомбоштурмовых ударов по путям сообщения противника, уничтожение прожекторов и зенитных установок. С середины 1943 года самолеты И-15бис, которыми была вооружена авиаэскадрилья, использовались совместно с самолетами Ил-2 7-го гв. ШАП ВВС КБФ для контрбатарейной борьбы. Ночью самолеты АЭ (парами) не давали возможности вражеским артиллеристам вести обстрел Ленинграда. В конце октября 1943 года авиационная эскадрилья была расформирована.

К 20 октября 1943 года, когда Андрей Иванович Иванов не вернулся с боевого задания, его общий налет на самолетах составлял: посадок – 580, часов – 110,36; из них на учебных самолетах: посадок – 461; на боевых самолетах: посадок на И-15бис – 119, на У-2 – 42.

Установив данные летчика, погибшего на обнаруженном самолете, ленинградские поисковики предложили провести совместную экспедицию своим коллегам из Башкортостана. С 7 по 21 октября 2009 года на месте падения самолета была проведена поисковая экспедиция с целью поиска останков летчика. В работе приняли участие поисковики из Общественного фонда поисковых отрядов Республики Башкортостан (руководитель – Бикбаев Ильдар Зинурович, в настоящее время депутат Государственной думы VII-го созыва Федерального собрания Российской Федерации) и поискового отряда «Ораниенбаумский плацдарм» (г.Сосновый Бор). В результате работы рядом с воронкой удалось найти части от пристяжной системы парашюта, но останков пилота поисковики так и не нашли.

Позднее на место падения самолета поисковики выезжали еще несколько раз (в 2010 году – представители Башкортостана, в 2018 году – члены отряда «Авангард» (д.Большой Сабск), но останков найти так и не смогли. Дальнейшие архивные исследования доказали, что в плен А.И.Иванов не попадал, а это указывало, что он точно погиб именно на этом месте при попытке посадить самолет на болото. Поскольку на самолетах И-15бис колеса шасси не убирались, скорее всего, при посадке самолет скапотировал.

Лев Чуйков (командир п/о «Ораниенбаумский плацдарм») и Кирилл Лебедев (п/о «Рубин»).

Кроме элементов пристяжной системы парашюта, других личных вещей либо фрагментов амуниции летчика обнаружено не было. Поисковики предположили, что труп летчика был вывезен с болота еще осенью–зимой 1943 года немцами и захоронен в неизвестном месте.

Параллельно архивному и полевому поиску шла кропотливая работа по розыску родных Андрея Ивановича Иванова, руководил ею Ильдар Бикбаев. Первой удалось разыскать внучатую племянницу Андрея Ивановича – Ольгу Владимировну Васильеву, которая работала учителем в Санинской школе, куда как раз и обратились поисковики за помощью. Ильдар Зинурович неоднократно встречался, созванивался и переписывался с родными летчика. Вот отрывки из его сообщений:

«...Сейчас общался с внучатой племянницей Андрея – Васильевой Ольгой Владимировной из с.Санинское. Она уточнила некоторые сведения. В семье родителей Андрея

Поисковики Башкортостана.

Лагерь поисковиков Башкортостана.

Иванов А.И.

Иванова было четыре сына – Иванов Федор Иванович (погиб на фронте), Степан Иванович (вернулся с войны), Андрей Иванович (не вернулся с боевого задания), младший – Василий Иванович (уехал куда-то на юг) и дочь – Анна Ивановна, которая жила в Уфе. Фотографии Андрея пока в деревне не нашли, но у родных по линии жены они могут быть. Поиски родных жены затянутся, т.к. дом 126 по ул.Цурюпы в Уфе был снесен. Сами Ивановы умерли, остались дети и внуки, но многие давно не общались и приходится по цепочке всех разыскивать. Цель у меня одна – найти родных по линии жены Андрея. У них могли сохраниться письма и фотографии...».

Мемориал в поселке Борки.

«Супруга переехала на Украину, вроде в Киев, и сменила фамилию, выйдя еще до этого замуж. Работала на Украине на какой-то большой и известной трикотажной фабрике. В Уфе остались ее родные, проживали ранее г.Уфа. Дальше пока у меня след обрывается. В Башкирии живут с такой фамилией люди. Жду от них информацию».

«Родные Иванова Андрея сами многие «детали» не помнят, и приходилось несколько раз уточнять, у разных племянников и внучатых племянников. Вот последняя информация:

1. Жива родная сестра Андрея – Иванова Александра Ивановна, проживает: Республика Башкортостан, г.Благовещенск, с дочкой Ногиновой Ниной Степановной. Александре Ивановне более 80 лет.

2. Григорий (Игорь – иногда звали среди своих), сын Андрея, утонул, когда ему было 15 лет.

3. Агрепина Андреевна – жена Андрея уехала в г.Львов и работала там на руководящих должностях на трикотажной фабрике. Ее адрес и судьба дальнейшая неизвестны. Родные Андрея говорят, что она вроде выходила замуж. Поиск Агрепины Андреевны продолжаю...».

«Есть новости! В Благовещенске (РБ) дочь сестры Андрея – Ногина Нина Степановна – нашла в старом сундуке мамы две фотографии младшего лейтенанта А.И.Иванова. Вот УДАЧА! На этой неделе должны мне их привезти. Перешлю сразу как получу фото. Во Львов отправил письмо по поиску родных жены Андрея. Один человек откликнулся и готов оказать нам помощь по Львову. Ждем результаты...».

«Сегодня получил фотографии Андрея Иванова от родных племянников. Судя по фотографиям это 1939–1940 гг. Мне кажется, эти фотографии относятся вот к этой записи в личном деле Андрея: «23 декабря 1939 года назначен на должность пожарного в 5 ОМАЭ ПВ НКВД...».

Имя погибшего летчика, младшего лейтенанта Иванова Андрея Ивановича, увековечено на воинском мемориале в поселке Борки Ломоносовского района Ленинградской области, где в годы войны находился один из аэродромов ВВС КБФ.

Иванов Павел Иосифович

Иванов П.И.

Летчик 156-го истребительного авиационного полка 39-й истребительной авиационной дивизии ВВС Ленинградского фронта старшина ИВАНОВ Павел Иосифович, 1919 г.р., уроженец: Омская (в настоящее время – Тюменская) область, Юргинский район, село Шипаково. Мать Ольга Александровна, проживала: город Чита, ул. Имени газеты «Забайкальский рабочий», д. 55/57. Кадровый.

18 июля 1941 года погиб при катастрофе самолета И-16 (заводской номер 521А622 с мотором М-25в № 1910268) в районе аэродрома Лезье Мгинского (в настоящее время – Кировского) района Ленинградской области. Труп летчика был захоронен на кладбище рядом с аэродромом в селе Лезье (в настоящее время могила утрачена).

Место падения самолета И-16 в районе д.Лезье Кировского района Ленинградской области было указано местными жителями в сентябре 2008 года отрядам «Иван Сусанин» (г.Колпино, руководитель – Константин Москвин) и «Патриот» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Алексей Федотов). При первичном обследовании места поисковиками были сделаны выводы, что самолет, скорее всего, развалился в воздухе, так как обломки были разбросаны на значительном расстоянии друг от друга. В стороне от основных обломков самолета находился разбитый мотор М-25, на котором сохранилось шесть поршней, два из которых были без гильз охлаждения. На рабочей поверхности поршня был найден дублированный номер мотора – 10268, изготовленный на заводе № 19. Кроме того, были обнаружены две пряжки от пристяжной системы кабины самолета, гильзы от пулемета ШКАС 1938 года выпуска.

Проведя аналитическую работу с базой данных на погибших и пропавших без вести летчиках Ленинградского фронта, поисковики предположили, что обломки самолета вероятнее всего относятся к следующему случаю:

– 18 июля 1941 года в районе аэродрома Лезье при пикировании сорвался в штопор и потерпел катастрофу летчик 156-го ИАП 39-й ИАД старшина Иванов Павел Иосифович. Самолет разбит, летчик погиб.

По результатам исследовательской работы с документами ЦАМО РФ Сергеем Сердюком (г.Бронницы Московской обл.) было установлено, что старшина П.И.Иванов потерпел катастрофу на самолете И-16 № 521А622 с мотором М-25в № 1910628.

Поисковики сразу же отметили сходство номеров моторов (нашли – 1910268, в документе – 1910628), но в цифрах было несоответствие. Для 100-процентного установления номера мотора, необходимо было перепроверить сведения, поисковики были уверены в том, что найдены обломки само-

Обследование мотора самолета И-16.

Поисковики отрядов «Иван Сусанин» и «Патриот».

Алексей Федотов, п/о «Патриот» (г.Санкт-Петербург).

лета П.И.Иванова, а переставленные цифры номера в акте списания мотора – это ошибка писаря.

Это подтвердила кропотливая работа с документами ЦАМО РФ и ЦВМА. Да, именно Военно-морского архива, так как следы мотора М-25в № 1910628 нашлись в архивных документах флотской авиации.

Было выявлено, что на 2 июля 1942 года указанный мотор находился в составе 11-го истребительного авиационного полка ВВС КБФ, затем убыл в 37-е ремонтные мастерские, и в ноябре 1942 года передан в 10-ю авиационную бригаду ВВС КБФ. На начало 1943 года мотор числился за 4-м гвардейским истребительным авиационным полком. Списан как боевая убыль ВВС КБФ в июне 1943 года.

А в документах ЦАМО было найдено подтверждение существования на учете 156-го истребительного авиационного полка мотора М-25в № 1910268.

Таким образом было полностью доказано, что в районе д.Лезье найдено место падения самолета из состава 156-го ИАП, на котором погиб старшина П.И.Иванов.

Фрагмент пристяжной системы самолета.

Павел Иосифович Иванов родился 26 декабря 1919 года в селе Шипаково Юргинского района Омской (на настоящее время – Тюменской) области в крестьянской семье. В 1932 году окончил семь классов школы, а в 1937 окончил базовый курс Курсов бухгалтеров при Дальневосточном экономическом техникуме в городе Благовещенск. Получил гражданскую специальность бухгалтер.

19 декабря 1938 года поступил курсантом в 30-ю военно-авиационную школу пилотов (г.Чита 1-я, Забайкальский ВО). В это время Павел Иванов создал семью, его жена проживала по адресу: Читинская область, г.Чита 2-я, ул.Енисейская, д.55/57.

22 июня 1939 года Приказом НКО СССР № 120 авиационной школе было присвоено имя Героя Советского Союза Анатолия Константиновича Серова. В октябре 1939 года школа пилотов была передислоцирована в город Батайск на базу расформированной Батайской Первой Краснознаменной школы ГВФ имени Баранова. Тем самым, в октябре 1939 года П.И.Иванов стал курсантом 30-й военно-авиационной школы им. А.К.Серова (г.Батайск, Северо-Кавказский ВО). В 1939 году стал кандидатом в члены ВКП(б) (номер кандидатской карточки № 2541413).

4 ноября 1940 года П.И.Иванов окончил Батайскую военно-авиационную школу им. А.К.Серова с присвоением воинского звания старшина, хотя в аттестационных документах было записано: «...младший летчик – может быть выпущен младшим летчиком истребительной авиации с присвоением военного звания «младший лейтенант». 1940 год...».

В соответствии с приказом командующего ВВС РККА № 0167 был направлен на должность летчика в 156-й истребительный авиационный полк Ленинградского ВО, где и встретил начало Великой Отечественной войны.

18 июля 1941 года старшина П.И.Иванов погиб при катастрофе самолета.

Имя Павла Иосифовича Иванова в скором времени будет увековечено на мемориальной плите, установленной рядом с храмом Успения Пресвятой Богородицы в Лезье – Сологубовка (село Сологубовка). Кроме того, в одном из приделов храма, посвященном покровителю русского воинства великомученику Георгию-Победоносцу, хранятся синодики с именами погибших и пропавших без вести российских солдат. Во время служб в церкви, их имена звучат для церковного поминовения.

Номер мотора.

Мотор М-25.

Карпович Михаил Васильевич
Неумывальченко Петр Гаврилович
Хупченко Василий Ильич

Карпович М.В.

Неумывальченко П.Г.

Хупченко В.И.

В 2017 году я в очередной раз убедился, что возвращаться на «недоработанные» или как мы их называем «зависшие» самолеты, следует не только в полевом поиске, но также изучая и анализируя вновь открывшиеся архивные документы. С каждым годом «заглянуть в архивы» становится все проще. И способствует этому огромная работа, проводимая специалистами корпорации «ЭЛАР», занимающейся сканированием и оцифровкой документов из различных архивов по заказу Министерства обороны Российской Федерации.

К уже существующим базам данных ОБД «Мемориал» и «Подвиг народа», где аккумулированы документы по безвозвратным потерям Красной Армии и наградные материалы, прибавился портал «Память народа», который объединил уже доступные массивы информации и вдобавок дал возможность ознакомится исследователям военной истории с оперативными документами различных войсковых формирований, начиная с уровня фронтов, и спускаясь на последующие ступени военной иерархии: армий, дивизий, полков и т.д. Тем самым,

Командир АЭ старший лейтенант КАРПОВИЧ Михаил Васильевич, 1907 г.р., уроженец: Белорусская ССР, город Минск, ст. Горелое. Жена Карпович Людмила Константиновна, проживала: Узбекская ССР, г.Ташкент. Кадровый, в РККА с 1932 года.

Штурман АЭ старший лейтенант НЕУМЫВАЛЬЧЕНКО Петр Гаврилович, 1913 г.р., уроженец: Алтайский край, Барнаульский район, село Токарево.
Жена Неумывальченко Татьяна Васильевна.
Кадровый, в РККА с 1931 года.

Воздушный стрелок-радист старший сержант ХУПЧЕНКО Василий Ильич, 1915 г.р., уроженец: Украинская ССР, Киевская область, город Черкассы. Кадровый, в РККА с 1937 года.

Экипаж самолета СБ из состава 34-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 2-й смешанной авиационной дивизии ВВС Ленинградского фронта подбит истребителями противника при выполнении боевого задания 13 января 1942 года в районе станции Малукса Мгинского (в настоящее время – Кировского) района Ленинградской области.
Подбитым совершил вынужденную посадку в районе Сарай, 1 км юго-западнее д.Малукса. Экипаж жив.

мы с вами получили исключительную возможность не тратить свои средства и время для поездок в читальный зал архива, а буквально в домашних условиях находить так необходимые в нашем поисковом деле архивные документы. Признаться, удовлетворить все наши желания по получению необходимой нам информации они в полной мере пока не могут, но все же это стало действительно хорошим подспорьем.

Но вернемся к началу. Беседуя однажды с коллегой из Ленинградской области – Евгением Халамовым (председатель Совета Ленинградского регионального отделения ООД «Поисковое движение России», а также руководитель поискового отряда «Небо Ленинграда», г.Кириши) в октябре 2017 года на одном из всероссийских мероприятий, мы вспомнили один и тот же самолет, место падения которого находится рядом с бывшей деревней Малукса Кировского района Ленинградской области. Разговор зашел об этом самолете исключительно потому, что обстоятельства его падения и судьба экипажа были для нас не до конца понятны. А Евгений несколько дней назад, работая с доступными архивными документами штаба 281-й стрелковой дивизии, увидел запись с упоминанием об упавшем самолете как раз в том районе, который нас интересовал. Сам Женя на месте, где были обнаружены обломки самолета не был, но знал приблизительный район поиска как по моим записям, так и по отчетам новосибирских поисковиков (поисковая экспедиция «МГИВ-Поиск» г.Новосибирск, руководитель – Н.И.Некрасова), которых мы привлекали к поисковой экспедиции на этом месте. Я попросил Евгения сбросить по возвращении из командировки на мою почту этот документ. Через несколько дней я получил письмо и, прочитав строки из журнала боевых действий 281-й стрелковой дивизии, понял, что он на 100 процентов подтверждает ранее озвученную нами версию. То есть появилась возможность установить обстоятельства падения самолета и судьбу его экипажа.

Поисковики осматривают обломки самолета СБ.

Николай Михайлов у обломков самолета СБ.

А начиналась вся история еще в августе 2009 года. Тогда я и Николай Михайлов (на тот момент руководитель отряда «Рубин», г.Санкт-Петербург) выехали на станцию Малукса к одному из местных жителей, который весной этого года в районе бывшей деревни Малукса нашел обломки советского самолета. Сейчас с большим сожалением констатирую, что не записал в свой полевой дневник его фамилию, а записал только имя – Дмитрий.

Так вот, Дмитрий нас встретил на подъезде к станции, еще у поворота на воинский мемориал «Новая Малукса», который находится на окраине одноименной станции и известен многим работающим в этом районе поисковикам. Дмитрий был на тюнингованном «Дефендере», а мы с Колей как всегда примчались на нашем «старом» и испытанном «Ежике» – автомобиле «УАЗ»-буханка. Проехав несколько километров по старой дороге, идущей от станции Новая Малукса в направлении станции Погостье, вдоль железной дороги Мга – Кириши, мы поняли, что дальше наша «буханка» не сможет

преодолевать глубокие колеи, оставленные тяжелыми грузовиками лесовозов. Поэтому мы пересели в машину Дмитрия и продолжили путешествие. Причем хочется отметить, что поехали мы, не свернув на старую дорогу, идущую к урочищу Малукса, а, немного проехав прямо по новой насыпной дороге вдоль железной дороги, свернули на старую делянку и прямо по ней переваливаясь с волока на волок почти подъехали к интересующему нас месту.

Обломки самолета находились на небольшой поляне, совсем рядом со старой заросшей дорогой, которая выходила прямо на бывшую деревню Малукса. Точнее, от самолета удалось найти лишь довольно объемную часть хвоста, дюралевые обломки различной величины и одну направляющую от реактивных снарядов. Но этого было достаточно, чтобы определить тип самолета – им оказался советский бомбардировщик СБ. На стабилизаторе мы увидели уцелевшую овальную бирку – Р-2 17/232. Судя по всему, самолет пытался совершить вынужденную посадку, но из-за ограниченных размеров площадки (лесная полянка) развалился на большие фрагменты. К сожалению, найти тогда другие обломки самолета мы не успели. Но после обследования места падения можно было сделать некоторые выводы. Во-первых, сопоставив место нахождения обломков по GPS-навигатору и старой довоенной карте, мы поняли, что самолет упал в месте, которое на военных картах отмечено как «Сарай», 1 км северо-западнее бывшей деревне Малукса. Второе, самолет упал на позиции наших советских частей, которые вышли на этот участок к декабрю 1941 года, а, точнее, на позиции 281-й стрелкой дивизии.

Вернувшись из леса, мы провели небольшую аналитическую работу с компьютерной базой данных и установили, что самолеты с похожими номерами были в составе 34-го скоростного бомбардировочного авиаполка 2-й смешанной авиадивизии. Причем именно этот полк активно работал в этом районе в период января–февраля 1942 года. Но именно найденного номера в базе не было.

Следующей весной 2010 года район был обследован новосибирскими поисковиками из отряда «Экспедиция МГИВ-Поиск», но и им не удалось найти остальные обломки самолета. В итоге мы пришли к выводу, что основные части самолета в послевоенные годы были сданы в металлолом, или же еще в годы войны были вывезены технической командой авиационного полка. К сожалению, установить к какому же экипажу относится этот самолет и понять обстоятельства его гибели тогда мы так и не смогли.

И вот, как я уже сказал, в 2017 году Евгений Халамов прислал мне копию листа из журнала боевых действий 281-й стрелкой дивизии, запись в котором была датирована 13 января 1942 года: «В 10.00 наш СБ атакован 2-я Ме-109, загорелся в воздухе, приземлился на КП в районе Сарая 1 км юго-западнее Малукса. Экипаж 3 человека, 1 из них ранен. Старший лейтенант Карпович, командир АЭ 34-го СБАП, старший лейтенант Неумывальченко – штурман, радист Купченко (правильно Хупченко. – Авт.). Сбит 1 Ме-109 упал в расположение противника».

Получив эти сведения, мы поняли, что обломки именно этого самолета обнаружили в августе 2009 года. Установить тогда этот самолет мы не смогли, так как в нашей базе в первую очередь были занесены данные на погибшие и пропавшие без вести экипажи. А база с потерями материальной части, где экипажи оставались живы, до сих пор имеет пробелы, связанные с тем, что еще не все архивные данные оцифрованы. Теперь, во-первых, географически точно совпадало место обнаружения обломков самолета и место произведенной вынужденной посадки. Во-вторых, полностью подтвердились наши выводы-предположения по поводу вынужденной посадки и то, что самолет упал на территорию уже контролируемую нашими частями, точнее, 281-й стрелковой дивизией.

Не менее захватывающей стала история по установлению полных данных имен членов экипажа самолета и их фронтовых судеб. Еще когда подтвердилась наша гипотеза по поводу принадлежности самолета к 34-му СБАП, можно было предположить, что этот экипаж принимал участие в Иранской операции. И это действительно оказалось так. С 25 августа 1941 года экипажи 34-го СБАП поддерживали наступление 53-й армии Среднеазиатского военного округа в направлении Сари – Дамган – Сабзевар. В настоящее время эта операции Красной Армии и предпосылки к ней описаны во многих открытых источниках и прочесть о ней может каждый желающий.

Найденная шильда с номером.

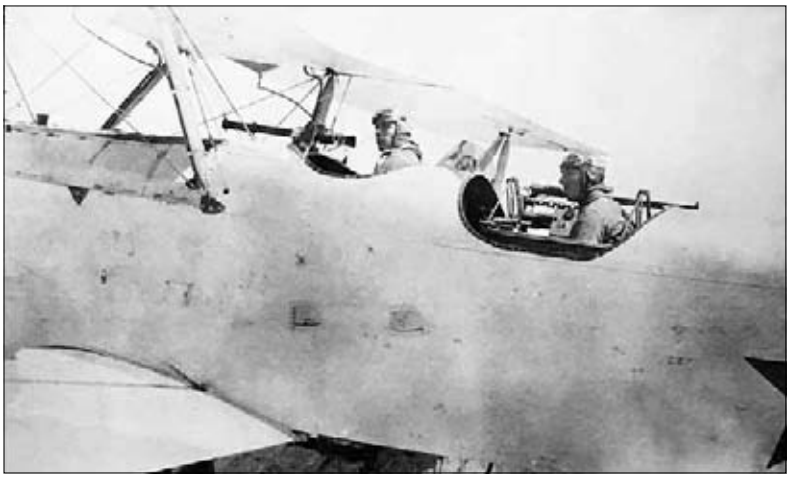


Фото из семейного архива Карповичей.

Сам 34-й СБАП был сформирован 1 июня 1939 года в Среднеазиатском военном округе на базе 13-го легкобомбардировочного авиационного полка. На 22 июня 1941 года полк базировался в городе Ташкенте, имея на вооружении самолеты СБ.

После Иранской операции 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 действовал до апреля 1942 года.

Описание боевого вылета 13 января 1942 года удалось найти в наградных представлениях на членов экипажа самолета, хотя в них есть небольшие разночтения.

Так, в наградном на командира АЭ, старшего лейтенанта Михаила Васильевича Карповича записано: «Особое мужество и отвагу проявил при выполнении одиночным экипажем боевого задания 13 января 1942 года по бомбардированию станции Малукса. При подходе к цели атакован двумя Ме-109 и после первой атаки был подожжен правый консольный бак. На горящем самолете продолжал полет к цели, после бомбометания развернулся и пошел на свою территорию. При второй атаке вражеский истребитель перебил пушечной очередью часть правой плоскости, в результате повреждений часть плоскости развалилась и горящий бак вывалился. В это время стрелок-радист сбил одного вражеского истребителя. На разбитом самолете тов. Карпович произвел блестящую посадку в районе ст. Погостье, сохранив жизнь экипажу и самолет, который требует восстановительного ремонта. В результате отличного бомбометания вышел из окружения немецких автоматчиков батальон 181 дивизии 1060 стрелкового полка, т.к., бомбы поразили непосредственно в боевом порядке фашистских автоматчиков...».

(Сразу отметим неточности: неправильно указан номера стрелкой дивизии и полка, правильно – 281-й СД 1064-й СП.)

А в наградных материалах воздушного стрелка-радиста, старшего сержанта Василия Ильича Хупченко говорится следующее: «13 января 1942 года бомбардировал ст. Малукса. Отмечено попадание в ж/д полотно и ж/д станцию. Не доходя до цели экипаж был атакован 3-я Ме-109, в результате боя самолет загорелся, сам тов. Хупченко был ранен. После бомбардирования экипаж был вторично атакован 2-я Ме-109, но несмотря на ранение тов. Хупченко продолжал вести огонь, в результате был сбит Ме-109, который упал на нашей территории, что подтверждается наземными частями 1062 СП 281 СД. В результате боя горящий самолет был летчиком посажен в районе ст. Погостье. Тов. Хупченко имеет на Ленинградском фронте 4 тяжелых ранения...».

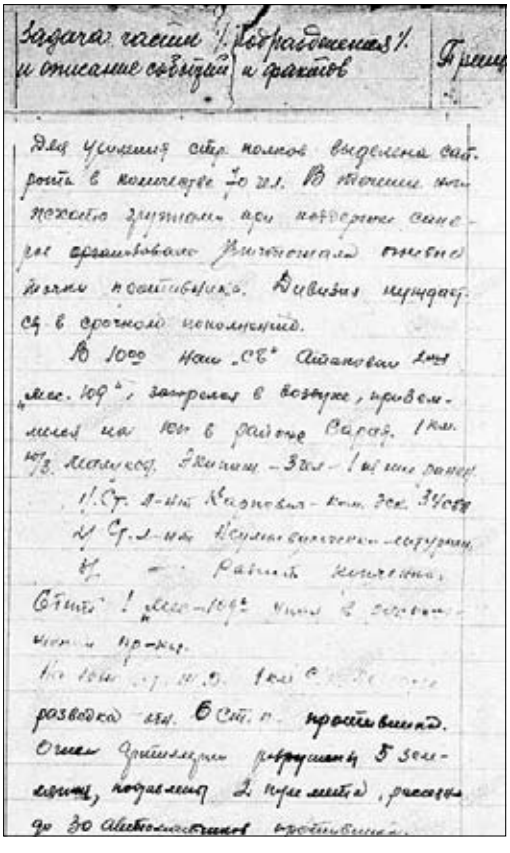
Как же дальше сложились судьбы членов экипажа, которые вместе горели в самолете СБ в небе над Погостьем?

Они продолжили свой воинский путь в составе родного полка. Из истории полка известно, что только на Ленинградском фронте полк совершил 325 боевых вылетов, из них ночью – 129. В апреле 1942 года полк был выведен в резерв в город Йошкар-Олу, где в Казани получил новые самолеты Пе-2 и на базе 3-го запасного авиаполка прошел курс обучения по их боевому применению. В январе 1943 года был переброшен на Брянский фронт и вошел в состав 301-й бомбардировочной авиадивизии, с которой прошел всю войну. Полк участвует в Курской битве и других операциях Великой Отечественной войны. Войну полк закончил участием в Берлинской операции.

Командир АЭ, капитан Михаил Васильевич Карпович погиб 3 июня 1943 года в авиационной катастрофе на самолете Пе-2, и был похоронен в д.Ржава Фатежского района Курской области. К ордену Красно-

го Знамени, полученному им в 1942 году, прибавились медали «За оборону Ленинграда» и «За оборону Москвы», которыми он был награжден в 1943 году.

Родился Михаил Васильевич 3 марта 1907 года. В официальных документах учета местом рождения указан город Дзержинск Минской области Белоруссии. В 1931 году окончил два курса рабфака в городе Одесса и работал кузнецом. 3 апреля 1932 года поступил на службу в РККА и в 1933 году окончил 9-ю военную школу пилотов (г.Харьков). Для прохождения дальнейшей воинской службы был направлен на должность военного пилота в 95-й отдельный транспортный авиаотряд Среднеазиатского военного округа. В 1938 году М.В.Карповичу было присвоено воинское звание лейтенант. В январе 1938-го он был переведен на должность младшего летчика в 37-ю легкобомбардировочную эскадрилью в город Ташкент, а в марте уже назначен на должность командира звена в 34-й скоростной бомбардировочный авиационный полк (в/ч 6734), в котором он и будет проходить службу до момента своей гибели. В июле 1940 года Михаилу Васильевичу было присвоено очередное воинское звание старший лейтенант, а в марте 1942 года приказом командующего ВВС Ленинградского фронта звание капитан.



Фрагмент из журнала боевых действий 281-й СД за 13.01.1942 года.

Штурман самолета Петр Гаврилович Неумывальченко пройдет всю войну, закончив ее в звании майора. В 1985 году к двум орденам Красного Знамени (1942, 1943 гг.), ордену Красной Звезды (1946 г.), медалям «За боевые заслуги» (1944 г.), «За оборону Ленинграда» (1942 г.), «За оборону Москвы» (1943 г.), «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» прибавится орден Отечественной войны II степени. Еще в феврале 1942 года его представляли к званию Героя Советского Союза. Упоминание об этом нашлось в представлении к ордену Красного Знамени от 13 июля 1943 года, когда он был в должности помощника командира 34-го БАП: «...приказом 5 САД 15 февраля 1942 года предложено представить к высшей награде – званию Героя Советского Союза...». Почему указанное представление не было реализовано, выяснить пока не удалось.

Карпович М.В.

Родился Петр Гаврилович 20 июня 1913 года в селе Токарево Барнаульского уезда Томской губернии (в 1940-е годы Барнаульского района Алтайского края). В 1928 году окончил семь классов школы, а в 1930 году прошел обучение на одногодичных учительских курсах. В октябре 1931 года Петр Неумывальченко в РККА – курсант 63-го стрелкового полка Дальневосточного фронта. Здесь он решает связать свою жизнь с армией. В октябре 1932 года поступает в Омскую пехотную школу Сибирского ВО, которую окончил в звании лейтенанта в ноябре 1935 года. Для прохождения дальнейшей службы назначается на должность командира взвода в 194-й стрелковый полк Уральского военного округа (в октябре 1937 года исполнял обязанности командира роты). В это же время поступает слушателем 3-й Оренбургской военной школы летчиков и летчиков-наблюдателей. По завершении обучения назначается на должность штурмана звена в 34-й легкобомбардировочный авиаполк (впоследствии 34 СБАП) Среднеазиатского ВО с присвоением очередного воинского звания старший лейтенант. С этим полком будет связана вся его боевая биография. В составе 34-го СБАП он в период августа–сентября 1941 года примет уча-

стие в Иранской операции, будет воевать на Ленинградском, Брянском, Центральном и 1-м Белорусском фронтах. В феврале 1942 года будет присвоено воинское звание капитан, в июле 1943 года – майор. Пройдет боевой путь в качестве старшего летчика-наблюдателя, штурмана авиаэскадрильи, начальника воздушно-стрелковой службы полка. В апреле 1944 года опытного офицера отправляют на учебу в Военную академию командного и штурманского состава ВВС Красной Армии, где он и застал окончание войны.

В 1946 году Петр Гаврилович Неумывальченко окончил командный факультет Краснознаменной ВВА и был направлен в 204-й отдельный корректировочно-разведывательный авиационный полк 4-й ВА Северной группы войск (Германия) на должность заместителя начальника штаба по разведке и фотослужбе. После этого была служба в авиации Ленинградского и Южно-Уральского военных округов. В марте 1950 года присваивается звание подполковник. В это же время Петр Гаврилович назначается на должность начальника отделения по подготовке военнослужащих иностранных армий в 1-е Чкаловское военно-авиационное училище летчиков. В 1956 году он опять в строевых авиационных частях и только в апреле 1957 года П.Г.Неумывальченко увольняется в запас.

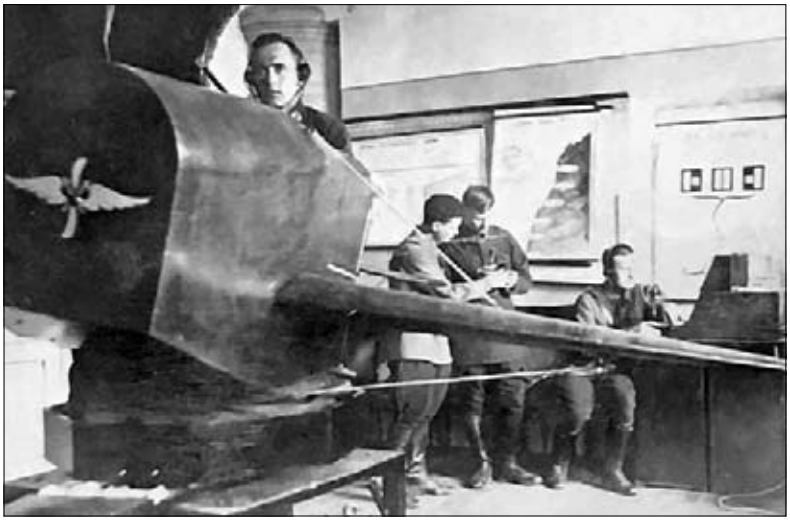
Воздушный стрелок-радист старший сержант Василий Ильич Хупченко войну закончил в звании лейтенанта, а уволился из рядов Советской Армии в звании подполковника. За годы войны он был награжден орденами Красной Звезды (1942),

Наградной лист Неумывальченко П.Г., где говорится, что в 1942 году он был представлен к званию Героя Советского Союза.

Отечественной войны II степени (1945), медалями «За оборону Ленинграда» (1942), «За оборону Москвы» (1943), «За освобождение Варшавы» (1945), «За взятие Берлина» (1945), «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1945). В 1947 году прибавится медаль «За боевые заслуги». Участвовал в боях на Ленинградском, Брянском, Центральном, Белорусском и 1-м Белорусском фронтах.

Родился Василий Ильич 11 апреля 1915 года в городе Черкассы Киевской губернии. В 1932 году окончил семь классов фабрично-заводской школы. Работал электромонтером. 15 октября 1937 года по окончанию курсов инструкторов физической культуры при СНК Таджикской ССР (г.Сталинабад) Курган-Тюбинским РВК призван в ряды РККА. Поступил курсантом дивизионной школы связи г.Мары (ускоренный курс по спецрадиосвязи). В августе 1938 года после окончания школы назначен на должность командира радиовзвода в Отдельный эскадрон связи (г.Мары). С июня 1939 года по январь 1940 года курсант курсов стрелков-радистов при 34-м БАП (г.Ташкент САВО). После обучения назначен на должность флагманского стрелка-радиста в состав 34-го бомбардировочного авиационного полка. Вместе с полком принимает участие в Иранской операции в период с 24 августа по 16 сентября 1941 года.

Михаил Карпович выполняет упражнения по самолетовождению.



В том памятном вылете 13 января 1942 года он был в звании старшего сержанта. Как известно, в этом бою он был тяжело ранен (получил ранение в голову, ногу и руку). После выхода из госпиталя Василий Ильич вернулся в 34-й БАП, с которым и прошел все дороги войны. В полку прошел переобучение на должность стрелка-бомбардира (назначен 2 января 1943 года), потом был начальником связи АЭ. 27 июня 1943 года ему присвоено первичное офицерское звание младший лейтенант. Но раны, полученные в январе 1942 года, дали о себе знать, и 1 июля 1943 года в результате плохого состояния здоровья (так говорится в документе), его переводят на должность адъютанта АЭ. Для ясности, это должность начальника штаба авиаэскадрильи. Но, несмотря на раны, он продолжал вылетать на боевые задания, находясь в этой должности. Кроме этого, до окончания войны Василий Ильич был парторгом эскадрильи. В январе 1944 года Василию Ильичу присваивают очередное воинское звание лейтенант, в сентябре 1945 года – старший лейтенант.

В феврале 1949 года он на должности адъютанта АЭ в составе 803-го бомбардировочного авиаполка 268-й БАД 24-й ВА Группы Советских войск в Германии. 28 апреля 1949 года присвоено воинское звание капитан. С февраля 1951 года – слушатель отделения подготовки адъютантов АЭ на Высших офицерских летно-тактических курсах ВВС СА (г.Таганрог).

В феврале 1952 года назначен на должность начальника штаба 99-й отдельной армейской авиационной эскадрильи связи 29-й ВА (АВВ г.Южно-Сахалинск). В июне 1952 года присвоено воинское звание майор. В феврале 1954 года – старший офицер оперативного отделения 54-й военно-транспортной авиационной дивизии. С июня 1956 года – заместитель начальника оперативно-разведывательного отделения по разведке и аэрофотослужбе 54-й ВТАД. В феврале 1957 года присвоено воинское звание подполковник. Закончил службу в частях ВВС Дальневосточного ВО и уволен в запас в апреле 1958 года.

Наверное на этом можно было бы и завершить рассказ. Но в начале 2019 года эта история получила свое продолжение. На просторах Интернета свела меня судьба с внучкой одного из офицеров 34-го СБАП Константина Журбаева – Ольгой Назаровой. (Штурман АЭ, старший лейтенант Журбаев Константин Дмитриевич погиб 17 июля 1943 года).

Оказалось, что Ольга родилась и выросла в Ташкенте рядом с авиагородком, где еще до войны дислоцировался 34-й СБАП:

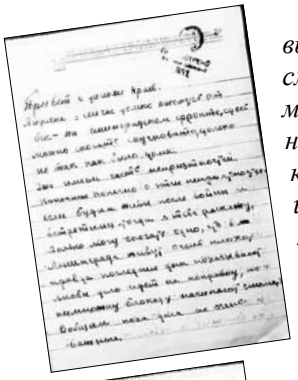
«...Я выросла в Ташкенте рядом с Авиагородком, училась в школе на территории части и работала много лет в школе, где учились дети офицеров, и мне подумалось, что найдутся еще внуки летчиков полка, живущих в городке. Но не тут-то было. Больше не нашлось никого... Хотя уверена, что многие ветераны полка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

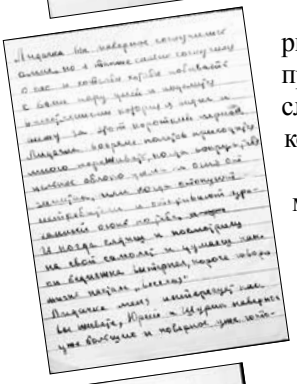
За годы своей поисково-исследовательской работы Ольге удалось найти более десятка семей бывших военнослужащих авиационного полка, собрать уникальный архив из писем, воспоминаний и фотографий личного состава, проследить и установить многие судьбы летчиков, штурманов и стрелков-радистов, которые многие годы значились пропавшими без вести.

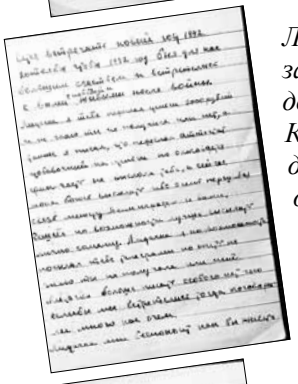
Штурман АЭ 34-го БАП ст. лейтенант Журбаев К.Д.

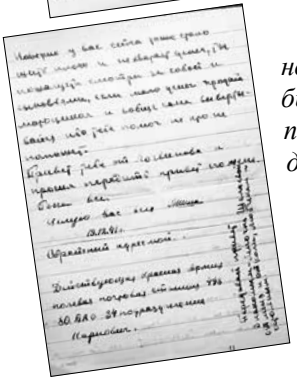
Орденская книжка Карповича М.В.

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. Так и получилось, что я написал о находке места падения самолета экипажа Карпович – Неумывальченко – Хупченко. И вот неожиданный ответ от Ольги:









Письма Михаила Карповича с фронта семье.

«Удивительное дело – Карпович был первым летчиком, которого я (честно говоря, случайно) нашла в Сети как однополчанина моего двоюродного деда. Еще удивительнее было (для меня лично), что с его внучкой Ириной Карпович мы учились в одной школе. С того момента и возникла у меня мысль собрать однополчан полка...».

Так Ольга и познакомила меня с родными Михаила Васильевича. На мои письма отвечал правнук М.В.Карповича – Артур Карпович. В семье бережно хранят историю и чтут память о своем дедушке и уже прадедушке. Для публикации родные переслали фотографии, документы и письма, некоторые из них мы и опубликуем ниже...

Все письма адресованы супруге Людмиле Константиновне. Вот выдержки из письма, датированного 19 декабря 1941 года. В это время полк перебрасывается из-под Москвы на Ленинградский фронт.

«Привет с далеких краев! Лидочка я сейчас далеко нахожусь от вас – на Ленинградском фронте, здесь можно сказать скучновато, далеко не так как было дома. Уже имеем часть неприятностей. Конечно об этих неприятностях если будем живы после войны и встретимся тогда я тебе расскажу, только могу сказать одно, что в Ленинграде живут очень плохо, правда последние дни показывают якобы дело идет на поправку, немецкую блокаду начинают снимать. В общем пока дела не очень важные.

Лидочка вы, наверное, соскучились о мне, но я также сильно соскучился о вас и хотел бы хотя бы побывать с вами пару дней и поделиться впечатлениями которые я видел и вижу за этот короткий период.

Лидочка во время полетов приходится много переживать, когда вокруг тебя цельное облако дыма и огня от зениток, или когда атакуют истребители и открывают ураганный огонь по тебе. И когда сядешь и посмотришь на свой самолет и думаешь, как он бедняжка вытерпел, короче говоря жизнь настала «веселая».

Лидочка меня интересует как вы живете, Юрий и Шурик, наверное, уже большие и, наверное, уже готовятся встречать новый год – 1942. Хотел бы чтобы 1942 год был для нас большим счастьем и встретились с вами с победой, живыми после войны...».

Письмо от 12 января 1943 года. В это время полк, получив новые самолеты Пе-2 в Казани и пройдя обучение на базе 3-го запасного авиационного полка с дислокацией в г.Йошкар-Оле, прибывает на Брянский фронт (аэродром Старое Ракитино Лебедянского района ныне Липецкой области):

«Здравствуй Лидочка!!! Пишу тебе 4-е письмо, с того момента как мы улетели с Йошкар-Олы. Лидочка как я тебе писал обстановка изменилась, а также и работа совершенно другого характера, так что нервы все время в напряженном состоянии и когда приходишь домой такая порой бывает скука и мысли разные лезут в голову... Лидочка! Я с Неумывальченко живем вместе на квартире и вот сейчас только что пришел со столовой, вернее с ужина, а Неумывальченко еще где-то задержался, и я сел написать тебе пару слов... (...) Лидочка пиши получила мою фотокарточку или нет, а также пиши как вы живете и чего нового у вас, а также как ваше здоровье... А особенно Лидочка пиши как твое здоровье, ибо сейчас твое здоровье это самое главное для всей семьи, а тем более ты болела и меня беспокоит это...

Ну и все. Целую крепко-крепко ваш папка. Привет передай Юрику и Шурику, вернее расцелуй их за меня...».

Письмо от 30 мая 1943 года. В это время полк базируется на аэродроме близ деревни Ржава Фатежского района Курской области. В начале мая 1943 года происходит очень важное событие для всего личного состава полка. Приказом НКО № 207 от 5 мая 1943 года «в целях закрепления памяти о героических подвигах, как особо отличившемуся в Великой Отечественной войне» 34-му скоростному бомбардировочному авиационному полку присвоено почетное наименование «Ташкентский».

«Привет с далеких краев. Здравствуй Лидочка. Передаю тебе это письмо через нашего человека, который едет в Сталинабад. Лидочка живу по-старому, особых новостей нет, работа пока не так напряжена, но ждем с минуты на минуту тяжелой работы. Как говорят сейчас затишье перед бурей. Так что в дальнейшем будет видно... Лидочка, как мне охота видеть вас, хоть несколько минут, я кажется на столько был бы счастлив...».

Через четыре дня Михаил Карпович погиб в авиационной катастрофе...

Катунов Алексей Степанович
Емец Михаил Алексеевич
Нефедов Сергей Георгиевич

Нефедов С.Г.

Летчик старший младший лейтенант КАТУНОВ Алексей Степанович, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Тамбовская область, Земетчинский район, село Большая Ижмора. Мать Катунова Анастасия Андреевна, проживала: г.Чкалов, Пьянковский переулок, д.6. Кадровый, в РККА с 1940 года.

Штурман младший лейтенант ЕМЕЦ Михаил Алексеевич, 1921 г.р., уроженец: Украинская ССР, Полтавская область, Карловский район, село Федоровка. Отец Емец Алексей Гаврилович. Мобилизован Карловским РВК 5 июля 1941 года.

Воздушный стрелок-радист младший сержант НЕФЕДОВ Сергей Георгиевич, 1925 г.р., уроженец: РСФСР, Ульяновская область, Николо-Черемшанский район, с.Рязаново (Казаново). Отец Нефедов Егор Ильич. Мобилизован Николо-Черемшанским РВК в январе 1943 года.

Экипаж самолета Пе-2 (заводской номер 4/155, хвостовой № 6, с моторами М-105ра №/№ в13-645 и в12-220) из состава 140-го бомбардировочного авиационного полка 276-й бомбардировочной авиационной дивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта не вернулся с боевого задания 9 марта 1944 года. Самолет был подбит зенитной артиллерией противника и, перетянув линию фронта, сел на вынужденную посадку на болото Пятницкий мох в Кингисеппском районе Ленинградской области. Самолет сгорел, экипаж невредим.

Впоследствии экипаж в указанном составе на самолете Пе-2 не вернулся с боевого задания 16 августа 1944 года. Погибли в небе Эстонии.

Место вынужденной посадки самолета Пе-2 в районе болота Пятницкий Мох, у Нарвского водохранилища в 2002 году поисковому отряду «Форпост» (г.Кингисепп, руководитель – Костюкович Виктор Викторович) было показано местными жителями. При обследовании места и обломков самолета поисковики установили, что самолет горел и, скорее всего, был частично разобран еще в годы войны (сняты и вывезены моторы), а в послевоенное время местными жителями разобран на металлолом. При проведении поисковых работ заводских номеров и останков экипажа обнаружено не было.

В 2011 году поисковым отрядом «Форпост» были проведены дополнительные работы по обследованию места падения. С помощью лебедки и построенной треноги удалось поднять фрагменты центроплана самолета со стойками шасси и на одной из бирок найти заводской номер самолета – 4/155.

Проведя исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства обороны в фонде 276-й бомбардировочной авиадивизии удалось найти акт

Бирка с заводским номером самолета.

Поисковики отряда «Форпост» на месте падения самолета Пе-2.

Ступица колеса.

Технологическая бирка центроплана.

Гильзы и пуля авиационного пулемета УБ.

расследования причины боевой потери на самолет Пе-2 № 4/155 из состава 140-го бомбардировочного авиационного полка.

В акте говорилось:

«9 марта 1944 года в 9.58 с аэродрома Сиверская экипаж в составе 9 Пе-2 вылетел на бомбардирование артпозиций противника в районе Сиргола (Эстония). Группа и данный экипаж в составе ее, дошла до цели, атаковала цель и с левым разворотом пошла на свою территорию. Бомбардирование производилось по ведущему. В зоне обстрела огнем ЗА группа производила противозенитный маневр. При обстреле огнем ЗА был подбит правый мотор, из патрубков начало выбрасывать черное пламя, мотор задымил, началась сильная тряска его. Экипаж шел за группой, перешел линию фронта и начал отставать. Пожар мотора усиливался. Младший лейтенант Катунов произвел посадку на своей территории, с убранными шасси на болото Пятницкий мох, южнее ст. Салгай 14 км. Экипаж пытался тушить самолет, но после взрыва плоскостных бензобаков пламя быстро распространилось и самолет сгорел...».

Таким образом, удалось установить имена всех членов экипажа самолета, они были указаны в акте.

Летчиком самолета был младший лейтенант Катунов Алексей Степанович, призванный в Красную Армию еще до войны в 1940 году. В 1941 году окончил 1-е Чкаловское авиаучилище, а затем в 1942 году Кировабадскую школу пилотов. В 140-й БАП прибыл после запасного авиационного полка в январе 1944 года.

Штурманом самолета был младший лейтенант Емец Михаил Алексеевич, который в 1942 году окончил Харьковское военное авиационное училище стрелков-бомбардиров и также, как и летчик, прибыл в полк в январе 1944 года.

Обязанности воздушного стрелка-радиста выполнял младший сержант Нефедов Сергей Георгиевич, который в 1943 году окончил 65 ШМАС. Прибыл в полк 10 сентября 1943 года, но на должность воздушного стрелка-радиста был назначен только в ноябре 1943 года.

У всех членов экипажа вылет 9 марта 1944 года считался 10-м боевым вылетом.

На следующий день после совершенной вынужденной посадки экипаж добрался до своего аэродрома в Сиверской и продолжил вылетать на боевые задания.

Стрелок-радист Нефедов С.Г.

К 23 апреля 1944 года младший лейтенант Алексей Катунов совершил уже 26 боевых вылетов. В наградном листе на представление к ордену Красного Знамени (был награжден орденом Красной Звезды) командир 140 БАП подполковник Гречухин писал: «В бою смел, мужествен, решителен и хладнокровен. Участник 4-х групповых воздушных боев. Совершенствует свое боевое мастерство летчика бомбардировщика, обогащая его опытом Отечественной войны. Овладел отлично техникой пилотирования, пикирует одиночно, парой и звеном, а также летает в строю группой. Несмотря на то что молодой летчик, совершал по 3 боевых вылета в день с продолжительностью полета 2 часа. Успешно выполнил боевые задания...».

В наградном штурмана самолета Михаила Емеца, тоже подписанном командиром полка 23 апреля 1944 года, говорится, что к этому моменту М.А.Емец совершил 26 боевых вылетов, также отмечались его хорошие штурманские навыки. В соответствии с представлением младший лейтенант Емец был награжден орденом Красной Звезды.

Воздушный стрелок-радист самолета Сергей Нефедов хоть и был самым молодым в составе экипажа, ему было только 19 лет, но к маю 1944 года был уже награжден медалями «За оборону Ленинграда» и «За отвагу» (хотя и представлялся 10 апреля 1944 года к ордену Красной Звезды за совершенные 26 боевых вылетов).

К сожалению, их жизненный путь оборвался 16 августа 1944 года в небе Эстонии.

Поисковики отряда «Форпост» на месте падения самолета Пе-2.

Кожин Анатолий Владимирович

Командир 2-й АЭ 57-го смешанного бомбардировочного авиационного полка ВВС КБФ капитан КОЖИН Анатолий Владимирович, 1905 г.р., уроженец: Тамбовская область, город Моршанск, Клубный переулок, д.15. Кадровый, в РККА с 1927 года.

30 августа 1942 года на одноместном варианте самолета Ил-2 (заводской номер 3201, с мотором АМ-38ш № 282633) сбит в воздушном бою в районе мыса Иголканиеми (побережье Ладожского озера, Карельский перешеек, Ленинградская область) упал в болото в районе Никулясы Всеволожского района Ленинградской области.
В годы войны место падения найдено розыскной командой ВВС КБФ, и труп летчика похоронен на кладбище летчиков ВВС КБФ в д.Ручьи.
В послевоенное время воинские могилы были перенесены на воинский мемориал в п.Мурино Всеволожского района Ленинградской области.

Кожин А.В.

Место падения самолета Ил-2 на болоте Неодолимое (Луми-Суо) в районе д.Никулясы Всеволожского района Ленинградской области было обнаружено в сентябре 2007 года во время проведения соревнований «Марш-Бросок 2007» любителями ориентирования на местности. В одной из команд-участников находились представители поискового отряда «Единорог» (Тарас Бабанин и Марина Фещенко), которые на одном из этапов соревнований вышли на место гибели самолета. Были найдены разбросанные части бронекорпуса, неглубокая воронка, заросшая мхом. На поверхности – целый мотор АМ-38 с редуктором и валом винта (сам винт был снят в годы войны). На моторе и редукторе четко читался дублированный заводской номер – ш 282633.

Информация о находке была размещена на форумах в сети Интернет и впоследствии поступила в Общественный фонд поисковых отрядов Ленинградской области. У поисковиков был накоплен значительный архивный материал по авиации военно-морских сил, поэтому сразу же были найдены необходимые сведения.

Данный мотор был установлен на самолете Ил-2 № 3201 и находился в составе 57-го СБАП ВВС КБФ. В период Великой Отечественной войны полк из скоростного бомбардировочного был переформирован в штурмовой и в разное время носил разную аббревиатуру, особенно в период смешанного состава, когда в наличии имелись разные типы самолетов. По данным ЦВМА на этом самолете 30 августа 1942 года не вернулся с боевого задания командир 2 АЭ капитан Кожин Анатолий Владимирович.

Вот как этот вылет был отражен в архивных документах: «30 августа 1942 года самолет Ил-2 Кожина атакован четырьмя самолетами противника „Фиат" в районе мыса Иголканиеми. Вел воздушный бой, оттягивая группу из двух И-16 21-го ИАП на свою территорию. Сбил один самолет противника. В результате многочисленных повреждений упал в болото на своей территории в районе Никулясы. Место падения обнаружено эвакуационной командой: самолет разбит, восстановлению не подлежит, труп летчика доставлен в часть и похоронен в д.Ручьи Ленинградской области...».

На момент гибели Анатолий Владимирович Кожин был одним из лучших летчиков-штурмовиков ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Был награжден тремя орденами Красного Знамени (№№ 10774, 14882, 21866). Первый орден Красного Знамени был вручен за участие в советско-финской войне 1939–1940 годов. Во вре-

мя финской кампании старший лейтенант А.В.Кожин командовал 3-м авиационным отрядом 13-й отдельной Краснознаменной истребительной авиаэскадрильи на самолетах И-15бис. Два последующих ордена были получены в период Отечественной войны. Так, в мае 1942 года командованием при представлении А.В.Кожина к ордену Ленина в наградных материалах было записано: «Кожин имеет ведущим в группе 63 успешно выполненных боевых заданий, из них 35 боевых заданий выполненных после 19 августа 1941 года. При этом группой уничтожено: танков – 106, бронемашин – 10, зенитных орудий – 91, танкеток – 12, тяжелых дальнобойных орудий – 6, полевых орудий – 2, пулеметных гнезд – 4, штаб – 1, цистерн с горючим – 5, Ме-109 – 1, мотоциклетов – 28, автомашин – 200, фургонов – 65, транспорт – 1, зажжена 1 деревня с войсками и уничтожено много живой силы противника, за что тов. Кожин представлен 3 раза к правительственной награде...».

В книге ветерана-летчика ВВС КБФ Анатолия Ивановича Лашкевича «В воздушных боях. Балтийское небо», описываются первые бои Кожина, сначала в составе 13-й отдельной АЭ, а затем в составе 57-го СБАП:

«...3-й отряд (командир – старший лейтенант А.Кожин) имел на вооружении устаревшие истребители И-15бис. Из штаба 61-й авиабригады поступил приказ: «Третьему отряду в полном составе убыть в г.Воронеж для переучивания на новую материальную часть». Срок для переучивания был дан короткий: к 10 июля закончить переучивание и вернуться на фронт. Новым самолетом, которым вооружался отряд, оказался штурмовик Ил-2, оснащенный мощным вооружением: 400 килограммов бомб, 8 реактивных снарядов РС-132, 2 пушки калибром 23 мм и 2 пулемета калибром 7,62 мм. И вот 11 июля 1941 года в небе над аэродромом Купля появились семь ранее невиданных самолетов. Они были крупнее истребителей, но меньше бомбардировщиков. Характерная кабина с фонарем-горбом отличала их от других самолетов. Из-за этой горбинки впоследствии Ил-2 и прозовут «горбатым». Мотор и кабина летчика имели броневую защиту, но сам фюзеляж был деревянный – клееная фанера. Самолет был оборудован радиосвязью. Высокие крепкие шасси убирались и выпускались при помощи пневмосистемы. В передней части крыльев торчали крупнокалиберные пушки и пулеметы. На Ленинградском фронте и Балтике эти самолеты появились впервые.

Новые самолеты прибыли в тот момент, когда немецкие войска ворвались в пределы Ленинградской области. С 7 июля 1941 года на Лужском оборонительном рубеже начались тяжелые кровопролитные бои. Лужский оборонительный рубеж представлял собой оборонительную линию протяженностью 250 км, проходившую от берега Финского залива до озера Ильмень. В основном линия проходила по реке Луга. Строительство этой укрепленной линии не было завершено, и войск для ее полевого заполнения не хватало. Противник достиг многократного превосходства в танках, авиации, артиллерии, минометах и автоматическом оружии и форсировал 14 июля реку Луга в районе села Ивановское. Здесь немецкое командование решило прорвать нашу оборону и развить наступление на Ленинград.

На штурмовку прорвавшихся немецких войск было брошено все. На второй день шестерка штурмовиков Ил-2 под командованием А.Кожина приступила к боевой работе и за 8 часов светлого времени произвела 30 боевых вылетов. Удары наших штурмовиков были ошеломляющими...

На базе 3-го отряда 13-й ОКИАЭ стала формироваться Штурмовая эскадрилья ВВС КБФ, которая впоследствии вошла в

Фотографии мотора и бронебочки самолета Ил-2 во время соревнований «Марш-бросок 2007».

Номер мотора.

Редуктор мотора АМ-38.

Барабанов К.Н.

состав 57-го бомбардировочного авиаполка. На должность командира этой эскадрильи был назначен прибывший с курсов усовершенствования капитан Кузьма Николаевич Барабанов. На должность заместителя прибыл капитан Антон Андреевич Карасев, впоследствии Герой Советского Союза. В ту напряженную обстановку не хватало боевых машин, и летчики с завистью смотрели на шестерку новых штурмовиков, которые успешно били противника. Группа летчиков (среди них были Г.Евсеев, Н.Корбуков, Соломатин, Бахмутский и Горюнов) обратилась к командиру эскадрильи с просьбой расконсервировать стоявшие на окраине леса истребители И-15бис, чтобы летать на них на боевые задания. Командование авиабригады дало «добро», и с 16 часов того же дня четверка И-15 совершила 22 боевых вылета на штурмовку врага. В этот день на самолетах Ил-2 летчики совершили 30 боевых вылетов, а на И-16 – 36. На врага были сброшены несколько сотен авиабомб (использовались в основном ФАБ-100, реже ФАБ-50 и АО-10), выпущены свыше полутысячи РС.

Самолет Ил-2 капитана Кожина в реставрационных мастерских.

С приближением фронта к Финскому заливу на эскадрилью была возложена задача по оказанию поддержки 8-й Армии, удерживающей фронт на Нарвском перешейке по реке Пята и реке Луга. Для более четкого взаимодействия между частями 8-й Армии и 13-й ОИАЭ на аэродром Купля прибыл офицер связи 8-й Армии, который имел прямую связь со своим штабом. Выполняя очередной полет на штурмовку вражеских войск, Кожин обнаружил на шоссейной дороге скопление немецких танков и бронемашин. Штурмовая группа нанесла крепкий удар по врагу, а, возвращаясь с штурмовки, Кожин обратил внимание на необычно большое количество развешанного белья около домов деревни, по улицам которой шныряли взад и вперед мотоциклисты. Шесть штурмовиков сбросили оставшиеся реактивные снаряды, ударили из пушек и пулеметов – и высоко в небо взметнулись клубы черного дыма и огня. Это взрывались цистерны с горючим, замаскированные бельем.

Обстановка требовала наносить удары и в ночное время. В мирное время на освоение полетов ночью уходило много времени, в условиях войны – одна ночь. Теперь штурмовики летали днем и ночью. Пытаясь форсировать реку Луга, противник сооружал переправы. Однако старания оказались напрасны. Ночью группа Кожина уничтожила вражеские сооружения: бомбовый груз был сброшен точно. Эта атака балтийских летчиков была по достоинству оценена нашими наземными войсками. Командир части, удерживающий рубеж на реке Луга, прибывший к летчикам, горячо говорил:

– Покажите мне орлов, которые дрались вчера у переправы! Они сами не знают, чего они там наделали, каких дров наломали!

«Дров» действительно было много – на дно ушли 18 переправлявшихся зенитных орудий и около батальона пехоты.

С 19 июля штурмовая эскадрилья перешла в подчинение 57-го бомбардировочного авиаполка. Капитан Анатолий Владимирович Кожин провоевал еще год: погиб он 30 августа 1942 года. В марте 1943 года бывший 57-й бомбардировочный полк стал 7-м Гвардейским штурмовым авиационным полком ВВС ВМФ, и большая заслуга в этом принадлежит Кожину и его боевым друзьям...».

На момент гибели многочисленная семья Анатолия Владимировича Кожина проживала в городе Моршанске Тамбовской области: жена Нина Михайловна, 1913 г.р., сын Юрий, 1933 г.р., дочь Галина, 1937 г.р., и мать Пелагея Фадеевна Кожина, 1871 г.р.

5–7 октября 2007 года двигатель самолета был вывезен с места падения поисковым отрядом «Северо-Запад» в Санкт-Петербург. Чуть позже все обломки самолета, что удалось обнаружить в районе падения самолета, были кропотливо собраны представителями «Музея битвы за Ленинград» и вывезены в город Всеволожск на базу музея. Туда же поступил и вывезенный ранее мотор самолета. Директором музея Титберия Олегом Иликовичем было принято решение о воссоздании этого самолета Ил-2 до летного состояния.

В настоящее время сотрудниками музея проведены колоссальные работы по реставрации штурмовика: полностью отреставрирован центроплан и хвостовая часть самолета, собраны плоскости самолета, перебран и восстановлен мотор. Работы продолжаются.

Родные Анатолия Владимировича Кожина нашлись сами, точнее, они увидели размещенную еще в 2007 году информацию в Интернете. Оказалось, что до сих пор династия Кожиных военная. Его правнук Евгений Баранов – курсант учебного военного центра Воронежского государственного технического университета. Вот что он написал о себе и своей семье:

«...Мои родные старшего поколения участвовали в войне в качестве кадровых военных и по традиции их молодое поколение стало тоже военными, являясь потенциальными защитниками Родины.

Начнем с молодых. Мой отец 1978 года рождения – майор российской армии, окончил ВИРЭ (Воронежский институт радиоэлектроники). Мой дядя Кожин Анатолий Юрьевич (1956 г.р.) в настоящее время военный пенсионер, полковник. Его портрет находится в музее теперь уже Воронежской академии имени Жуковского и Гагарина, где с гордостью отмечают, что он выпускник ВАТУ. Мой второй дядя, Кожин Алексей Юрьевич (1972 г.р.) – полковник внутренних войск, окончил КВОКУ (Киевское военное общевойсковое командное училище).

Родные постарше – это наши дедушки и бабушки (1933–1941 г.р.). Это дети войны. После войны они тоже стали военными. Мой дедушка – Кожин Юрий Анатольевич (1933 г.р.) – отец моей мамы, Кожиной Елены Юрьевны, был суворовцем военных лет, окончил Воронежское суворовское училище первого военного набора с золотой медалью. В 1942 году в возрасте 9 лет он участвовал вместе с суворовцами в восстановлении разбитого Воронежа, за что награжден медалью как участник войны. По окончании суворовского училища он поступил в Тамбовское училище имени Шапошникова и окончил его в 1953 с красным дипломом в звании лейтенанта. К сожалению, продолжить военную карьеру ему не удалось из-за болезни. Он окончил ВГУ, физико-математический факультет с красным дипломом, так как сохранил в себе военную жилу. Муж сестры бабушки Савченков Михаил Федотович (1932 г.р.) в войну ребенком горел в танке, что на всю жизнь отразилось на его лице. После войны он стал полковником советской армии.

Вот теперь мы добрались до самого старшего поколения – прабабушек и прадедушек. Они в годы войны были нашими ровесниками.

Один мой прадед, отец моей бабушки Кожиной Татьяны Васильевны (1941 г.р.), Шаталов Василий Васильевич (1911 г.р.) прошел войну кадровым военным в танковых войсках в звании подполковника. Остался живым после войны и служил офицером советской армии до самой смерти (1970 г.). Его старший брат – Шаталов Николай Васильевич (1907 г.р.) – полковник, участник Великой Отечественной войны. Его младший брат – Шаталов Георгий Васильевич (1915 г.р.) – майор советской армии, участник Великой Отечественной войны.

Другой мой прадед по линии дедушки – Кожин Анатолий Владимирович (1905 г.р.), отец Юрия Анатольевича – требует особого рассказа. Наша семья долгое время знала, что прадед Кожин Анатолий был летчиком и в годы войны в 1942 погиб где-то под Ленинградом. Но в 2007 году благодаря работе поисковых отрядов мы узнали подробности об этом человеке и его гибели.

Сын Анатолия Кожина, мой дед Юрий Анатольевич, не дождался этих известий. Он умер в 2004 году, так и не узнав подробности о своем отце.

Великое спасибо поисковым отрядам и самоотверженной их работе. Очень важно оживить память о героях Великой Отечественной войны в душах молодых людей.

Необходимо знать о подвигах наших защитников, тем более, если это наши родные. Это вырабатывает у нас чувство гордости не только за этих людей, но и за себя, повышает нашу самооценку. Мы тоже потенциальные защитники, но, чтобы профессионально защитить свою страну в нужный момент, надо этому учиться. В фильме «Офицеры» были сказаны такие слова: «есть такая профессия – Родину защищать». Я учусь в техническом вузе, приобретая техническую профессию, но параллельно я хочу быть готовым продолжать дело своих предков, поэтому я – студент УВЦ.

Низкий поклон участникам Великой Отечественной войны, которые позволили нам жить и работать на родной земле под мирным небом. Спасибо!..».

Карасев А.А.

Лашкевич А.И.

Козлов Иван Филиппович

Заместитель командира АЭ 29-го гвардейского истребительного авиационного полка 275-й истребительной авиационной дивизии 13-й воздушной армии гвардии старший лейтенант КОЗЛОВ Иван Филиппович, 1918 г.р., уроженец: Смоленская область, Смоленский район, п.Катынь. Мать Козлова Ефросинья Яковлевна, проживала: Кемеровская область, г.Сталинск (в настоящее время – Новокузнецк), ул.Социалистическая, д.203. Кадровый, в РККА с 1938 года.

17 июня 1944 года на самолете ЯК-9д (заводской номер 1115372 с мотором ВК-105пф № 345-2455) не вернулся с боевого задания из района Сумма (в настоящее время – ДК «Звездочка») – Перкярви (в настоящее время – Кирилловское) Выборгского района Ленинградской области.

Козлов И.Ф.

Место падения самолета Як-9 осенью 2011 года в районе озера Глубокое Выборгского района Ленинградской области обнаружено жителями Санкт-Петербурга во время загородной поездки в лес. Обследовав место и обломки самолета, они решили, что самолет погиб в годы Великой Отечественной войны. Но главное, что прямо на поверхности, среди обломков самолета, они обнаружили останки летчика. Вернувшись в город, одна из участниц поездки Ольга Леонидовна Савранская написала по электронной почте письмо поисковикам:

«...Мы нашли в лесу в Ленинградской области сбитый самолет времен войны, вероятнее всего Як -9. С кем можно связаться по поводу изучения остатков самолета, поиска останков летчика и выяснения его имени? На месте при беглом осмотре найдена только берцовая кость (оставлена на месте подо мхом). Надо найти и захоронить летчика!!! Фотографий практически нет, кроме того, обломки разбросаны на значительном расстоянии. Воронки, как таковой, мы не нашли. Создается впечатление, что после удара отдельные части продолжали лететь в направлении полета: остался хвост различных частей, сильно разрушенных. На пушке есть какой-то номер, мы его записали, но не уверены, что это не номер детали. Самолет приблизительно идентифицировал мой сын с друзьями – они авиационные инженеры. Время гибели ориентировочно 1943–44 год. Есть ли у вас данные о том, какие Як-и в это время погибли? Нет ли сведений о летчике? Может он был найден и похоронен во время войны?

Я не уверена, что правильно знаю административно-территориальное деление, но, скорее всего, это Выборгский район. А так место недалеко от оз. Глубокое, приблизительно в 10–15 км от старого аэродрома вблизи оз. Нахимовского...».

В течение нескольких поездок 2012 года на месте падения самолета поисковый отряд «Суворов» из города Санкт-Петербурга (входит в Коломенскую городскую общественную организацию «Поисковый отряд «Суворов») провел кропотливые поисковые работы. В результате среди обломков поисковики собрали останки пилота, которые так и лежали под открытым небом все это время, прошедшее после окончания войны. Причем крупные обломки самолета из цветного металла (алюминий и силумин) в послевоенные годы предприимчивые местные жители собрали для сдачи в металлолом, а останки так и оставались брошенными на земле. Поисковикам по-

везло: среди чудом сохранившихся обломков самолета они обнаружили небольшой кусок дюраля, на котором был продублирован сокращенный заводской номер самолета – 1172. Благодаря этой находке удалось установить имя летчика.

В соответствии с архивными документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации на самолете Як-9д № 1115372 из состава 29-го гвардейского истребительного авиационного полка не вернулся с боевого задания 17 июня 1944 года гвардии старший лейтенант Иван Филиппович Козлов.

В акте расследования причин летных боевых потерь в частях ВВС КА записано:

«29 гв. ИАП 275 ИАД 13 ВА. Тип самолета – Як-9д, тип мотора – ВК-105пф, вооружение – пушка ШВАК, пулемет УБС.

Потеря по невыясненным причинам.

Гвардии старший лейтенант Козлов Иван Филиппович, заместитель командира эскадрильи 29 гв. ИАП с 12 февраля 1942 года. На данном типе самолета произвел 42 самолетовылета, с налетом 44 часа 01 минуту.

Окончил Одесскую военную школу летчиков в 1940 году. В 29 гв. ИАП с 12 февраля 1942 года.

Как летчик подготовлен отлично.

Общее количество боевых вылетов: 220, налет 191 час 09 минут. Провел 34 воздушных боя, лично сбил 12 самолетов противника, сам ранее сбит не был.

Задачу на вылет ставил начальник штаба 29 гв. ИАП гвардии подполковник Парменов: 6-ю самолетами Як-9д прикрывать поле боя на участке Сумма, Алакюля, Перкярви.

17 июня 1944 года в период 17.40–18.58 шесть самолетов Як-9д, ведущий гвардии капитан Калмыков, прикрывали поле боя на участке Сумма, Алакюла, Перкярви. При производстве маневра гвардии старший лейтенант Козлов вошел в облачность, после чего его ведущий и вся группа более не наблюдала. В дальнейшем в районе прикрытия летчики обнаружили 3 ФВ-190, с которыми вступили в бой на высоте 1000–1200 метров в районе Бабочино – Суммы. Атаку по нашей группе противник пытался производить, маскируясь облачностью. В результате боя Калмыков сбил 1 ФВ-190. К месту боя подошли еще 2 ФВ-190. В результате решительных атак нашей группы, противник вышел из боя и ушел в северном направлении. Гвардии старший лейтенант Козлов с задания на аэродром не вернулся.

Заключение командира части: отрыв гвардии старшего лейтенанта Козлова от группы, что и является предположением о том, что гвардии старший лейтенант Козлов сбит истребителями противника...».

После того как данные летчика были установлены, поисковики приступили к поиску родных. Запросы были отправлены на родину в Смоленскую и в Кемеровскую области, где в годы войны проживала его семья. По Санкт-Петербургскому телевидению (канал 100ТВ) вышло несколько репортажей, рассказывающих о находке поисковиков. И вот благодаря работе журналистов родные погибшего летчика были найдены:

«Последним известиям» удалось найти и связаться по телефону с родной сестрой летчика Ивана Козлова, Верой Филлиповной Жигуновой. Ей почти девяносто лет, но женщина хорошо помнит, как брат в последний раз приезжал в Смоленск на побывку.

К началу войны Иван Козлов уже был профессиональным летчиком – закончил авиационное училище. Сестра до сих пор хранит в памяти день, когда вся семья в последний раз собралась в родительском доме.

Женщина рассказала, что к моменту своей гибели заместитель командира эскадрильи Козлов стал настоящим асом. На его счету было несколько лично сбитых самолетов противника. Вера Жигунова очень надеется, что ей удастся лично попрощаться с останками брата. Поэтому и остальные родственники Ивана Козлова настаивают, чтобы его захоронили в Смоленске...».

30 января 2013 года в п.Катынь Смоленского района Смоленской области прошла торжественно-траурная церемония захоро-

Авиационная пушка ШВАК.

Остатки рамы фюзеляжа самолета Як-9.

нения останков Ивана Филлиповича Козлова в центре поселка у памятника погибшим воинам. На церемонию захоронения пришли более тысячи жителей поселка.

На Смоленском телевидении (ГТРК «Смоленск») вышел репортаж в день захоронения останков летчика, в котором было рассказано как накануне (29 января 2013 года) земляки прощались с Иваном Козловым. В Доме культуры зал уместил всего 450 человек. Пришедшие проститься с летчиком, погибшим в ленинградском небе, сидели и стояли в проходе, а более 150 человек, которые не смогли попасть в зал, стояли в фойе:

«...Возвращение спустя почти 70 лет после долгого забвения и безызвестности. В Пригорском доме культуры Смоленского района прошел вечер «Вот я и пришел домой». Он был посвящен памяти нашего земляка, летчика Ивана Козлова, который погиб в 1944-м году под Ленинградом. Его останки нашли поисковики и передали родственникам.

Людмила Самсонкина, племянница Ивана Козлова: «Их было четыре брата. Все ушли на войну, и все погибли, ни один не вернулся. Иван был самым младшим»...»

Действительно, к лету 1944 года Иван Козлов был опытным воздушным бойцом. В Красной Армии с января 1938 года. В 1940 году он окончил Одесскую военную школу летчиков и был направлен в 164-й истребительный авиационный полк Киевского Особого военного округа.

Церемония захоронения гв. ст. лейтенанта Козлова И.Ф. п.Катынь.

В боях Отечественной войны принимал участие с самого первого дня 22 июня 1941 года, сначала на Юго-Западном фронте, затем с апреля 1942 года на Ленинградском фронте в составе 158-го и 286-го истребительных авиационных полков. С декабря 1942 года заместитель командира (он же штурман) 22-й отдельной авиационной эскадрильи связи. Потом заместитель командира АЭ в 987-м смешанном авиационном полку.

В феврале 1943 года – лейтенант, заместитель командира резервной истребительной эскадрильи 13-й воздушной Армии. К февралю 1943 года совершил 116 боевых вылетов, провел 5 воздушных боев. В этот период Иван Филиппович летал на самолете И-153. В наградном представлении к ордену Красного Знамени от 16 февраля 1943 года говорилось, что: «...на должность заместителя командира АЭ выдвинут из простых пилотов, сейчас исполняет обязанности командира АЭ». Но приказом командующего войсками 13-й воздушной армии от 10 апреля 1943 года был награжден орденом Красной Звезды.

В мае 1943 года И.Ф.Козлов переведен на должность заместителя командира АЭ в 29-й гвардейский истребительный авиационный полк, затем в июле в 159-й истребительный авиационный полк. Освоил полеты на самолете Ла-5.

15 июня 1943 года И.Ф.Козлову вручена медаль «За оборону Ленинграда».

В конце октября 1943 года старший лейтенант, заместитель командира АЭ, он же штурман АЭ 159-го истребительного авиаполка представлен к ордену Красного Знамени.

В феврале 1944 года переведен на аналогичную должность в состав 29-го гвардейского истребительного авиационного полка, где быстро освоил полеты на самолете Як-9.

В книге «Воздушный мост над Ладогой», где собраны воспоминания летчиков, защищавших ледовую трассу, есть воспоминания бывшего летчика 286-го истребительного авиационного полка Героя Советского Союза (1945) Дмитрия Васильевича Ермакова, который воевал плечом к плечу с Иваном Филипповичем Козловым в составе 286-го ИАП, а затем и в составе 159-го ИАП Ленинградского фронта. Частично приведем его воспоминания.

«Воздушный мост над Ладогой»

Ермаков Дмитрий Васильевич - автор воспоминаний в книге «Воздушный мост над Ладогой».

«Во второй половине марта 1942-го группу сержантов – выпускников авиашколы, насчитывавшую 60 человек, направили на Ленинградский фронт. В ней находился и я. Получив необходимые документы, мы быстро собрались в дорогу. После дорожных мытарств в начале апреля наконец-то добрались до Волхова. Дальше дороги не было.

Несколько дней с тоской провожали мы взглядами пролетавшие мимо самолеты. Потом послали на аэродром делегацию для выяснения обстановки. Помог нам командир базировавшегося на этом аэродроме 154-го истребительного авиаполка подполковник А.А.Матвеев. Он связался с Ленинградом, доложил командованию о прибытии нашей группы и приказал утром всем быть на аэродроме. Чуть свет мы собрались и ушли на аэродром. Вечером три транспортных самолета ЛИ-2 увезли нас в Ленинград. Летели очень низко. Стояла легкая дымка. В небе плыли кучевые облака... Ладога еще была скована льдом. Тогда мы еще ничего не знали ни о воздушном мосте, ни о тех, кто обеспечивает его деятельность, но хорошо прочувствовали, что такое полет в Ленинград по воздушному коридору через Ладогу на большом транспортном корабле. Как и другие пассажиры, не сразу заметили, что нас сопровождают истребители. Полет прошел спокойно. Вражеские истребители не появлялись. Самолеты произвели посадку на аэродроме Смольное. До станции Ржевка добирались пешком, дальше ехали трамваем. Приехали в штаб 7-го истребительного авиакорпуса. Нас уже ждали и сразу стали распределять по полкам.

Утром за нами прибыли машины. Моих трех товарищей и меня увезли на аэродром, где размещался 123-й истребительный авиаполк. Едва мы подъехали, как появился фашистский разведчик «Хенкель-126». Он прошел над летным полем, обстрелял из пулеметов не успевших укрыться людей и улетел.

Разместили нас в доме отдыха летного состава, сержантов Коряга, Ляхова и меня зачислили в эскадрилью, которой командовал капитан Иван Дмитриевич Пидтыкан. Но в этой эскадрилье мы пробыли совсем недолго. Вскоре всех нас откомандировали в 286-й истребительный авиаполк.

На новый аэродром мы прибыли в конце мая. Весна уже вошла в полную силу. (...) Вместе с нами в полк прибыло еще пять молодых летчиков, в основном выпускников нашей авиашколы. Нас представили командиру полка майору П.Баранову. После знакомства и краткой беседы он сказал, что все мы зачисляемся в третью, особую (это слово командир подчеркнул) эскадрилью. Почему эскадрилья названа «особой», он не объяснил.

Следом за нами в эту заново формирующуюся эскадрилью зачислили прибывшего в полк старшего лейтенанта Владимира Костикова – бывалого летчика, участвовавшего в воздушных боях в составе 153-го истребительного авиаполка, который перевели под Москву. Костиков поселился вместе с нами и первое время был нашим командиром: водил нас строем на аэродром, в столовую.

Назначенный командиром эскадрильи майор Аполлинарий Соловьев прибыл несколько позже. Но еще до его прибытия мы были наслышаны о нем как о боевом летчике и опытном командире. С прибытием комэска работа по формированию эскадрильи пошла интенсивнее, один за другим стали прибывать летчики и техники.

Козлов И.Ф.

В один из июньских дней у нас появился лейтенант И.Ф.Козлов с орденом Красной Звезды на гимнастерке. Человек он был разговорчивый, веселый и остроумный, любил пошутить и побалагурить. Среди летчиков слыл большим насмешником.

После Козлова в эскадрилью прибыл старший лейтенант Р.Т.Бойцаев – тоже летчик с боевым опытом. По национальности он был осетином, но по характеру на кавказца похож мало – медлительный, неразговорчивый и замкнутый.

Комэск сформировал звенья. Сержантов Коржа, Ляхова и меня включили в звено Костикова, других молодых летчиков – в звенья Козлова и Бойцаева. Стали поговаривать о полетах, хотя самолеты еще не прибыли, и никто не знал, чем будет заниматься наша эскадрилья.

Пока шло формирование, техники и механики не покладая рук колдовали возле видавших виды истребителей И-153 («чаек»), которые стояли в кустах на краю аэродрома. Вид у них был совсем не боевой – истерзаны до последней степени. Мы даже не могли предположить, что именно на них-то и придется нам воевать.

«Чайки» оставил 14-й истребительный авиаполк, отправленный на переформирование и переучивание для полетов на новых советских истребителях. Фактически они были списаны. Но поскольку самолетов не хватало, решили восстановить хотя бы некоторые из оставленных. Авиационные техники и механики во время войны проявили себя настоящими кудесниками. Бывало, увидишь их возле какой-нибудь груды дерева и дюраля и удивляешься, что они с этой рухлядью возятся. А придешь через недельку – и диву даешься: стоит перед тобой красавец истребитель, как новенький. Наши техники и механики сутками не уходили от самолетов и своими руками, без каких-либо станков и сложных приспособлений творили эти чудеса.

К середине июня эскадрилью сформировали. К этому времени технический состав сумел восстановить несколько «чаек», и начались тренировочные полеты, продолжавшиеся почти месяц.

В июле сорок второго эскадрилья перебазировалась на полевую летную площадку, расположенную невдалеке от нашего полкового аэродрома. Почти рядом с ней примостилась небольшая деревенька. Кругом раскинулись открытые широкие поля и обширные заболоченные просторы. Летное поле здесь было покороче полкового, но пошире. Наши восемь «чаек» размещались в капонирах: никаких подходящих естественных укрытий поблизости не нашлось. Летный технический состав устроился на жительство в деревеньке.

Все мы не имели ни малейшего представления о предстоящей боевой работе. Знали, что летчики полка сопровождают транспортные самолеты, летающие в Ленинград, но поскольку нашу эскадрилью называли особой, мы считали, что и задание ей дадут особое, не такое, как другим эскадрильям полка. Поговаривали, что эскадрилья будет разведывательной. Но вот настал день в середине июля, когда задача эскадрильи определилась. Нам поручили сопровождать и прикрывать транспортные самолеты, перевозившие из Ленинграда и в Ленинград людей и важные грузы по воздушному коридору через Ладожское озеро.

К этому времени мы уже хорошо знали, какую неимоверно тяжелую зиму пережил Ленинград и сколько жизней горожан унесли голод, непрерывные артиллерийские обстрелы и бомбежки. Поэтому рвались в бой с фашистами, и кое-кто из нас посчитал такое задание проявлением недоверия к молодежи. Но после первых же полетов на сопровождение транспортных самолетов те, у кого закрались такие мысли, начисто выбросили их из головы.

На конечных пунктах маршрутов случались небольшие паузы – «перекуры», после которых мы опять сопровождали транспортные самолеты по этому же маршруту.

На различных полевых аэродромах базировались 154, 196 и 159-й истребительные авиаполки. В них было немало замечательных летчиков: П.Покрышев, П.Пилютов, А.Чирков, А.Булаев, П.Лихолетов, В.Зотов. Мало кто из фашистских асов проявлял желание встретиться в воздухе хотя бы с одним из этих храбрых советских воздушных бойцов. Быстро подрастали и все ярче проявляли себя и мои талантливые сверстники: В.Серов, В.Веденеев, А.Горбачевский, А.Билюкин, А.Бабаев, – с ними мне не раз приходилось встречаться как в воздушных боях, так и на фронтовых аэродромах. С некоторыми из них мне впоследствии довелось вместе сражаться в составе 159-го истребительного авиаполка.

На «чайках» очень удобно сопровождать транспортные самолеты. Скорость «чайки» – 240, а Ли-2 – 220 километров в час. Мы летели с ними рядышком, крыло к крылу, особенно в плохую погоду. Они все время видели нас, мы – их. Экипажи транспортных самолетов были довольны таким взаимодействием. Да и для боя с вражескими истребителями «чайки» вооружены неплохо: по 6–8 «эресов» под плоскостями и по четыре пулемета. Вместе с бортовым вооружением транспортных самолетов, особенно с их крупнокалиберными пулеметами, это большая сила. Я не знаю ни одного случая, чтобы фашистам удалось сбить хотя бы один транспортный самолет из тех, которые мы сопровождали.

Вот такие челночные полеты из Ленинграда и обратно в Ленинград и стали с середины июля 1942 года главной боевой работой летчиков нашей эскадрильи.

Первое время я летал ведомым командира звена старшего лейтенанта В.Костикова, а когда набрал опыта, сам стал старшим летчиком и ведущим. Ведомым у меня был мой однокашник и друг Василий Ляхов. На земле Вася слыл человеком очень спокойным, выдержанным. Натуру имел романтичную: много мечтал, любил поэзию, хорошо пел, особенно арии из оперетт. В воздухе резко менялся: смелый, находчивый, дерзкий и мужественный летчик. Позже мы вместе с ним летали и воевали в 159-м полку. Там в тяжелом воздушном бою Вася погиб.

В нашем же звене летал и сержант Корж – тоже мой однокашник и хороший товарищ. Человеком он был вспыльчивым, но отходчивым. Летчиком слыл смелым, напористым, частенько лез на рожон, любил рисковать. Корж после меня летал ведомым у Костикова. Позже он, как и Костиков погибли во время воздушных боев при сопровождении транспортных самолетов.

Из звена лейтенанта И.Козлова помню сержанта Василия Семенова, отважного летчика, под стать своему командиру. И Козлов и Семенов были веселыми жизнерадостными, никогда не унывающими парнями и прекрасными воздушными бойцами. Но тоже оба не дожили до светлых дней нашей победы – сложили свои головы, сражаясь позже в составе 29-го гвардейского истребительного авиаполка.

На сопровождение транспортных самолетов мы летали не звеньями, а смешанными группами. Свою эскадрилью считали одной семьей. Мы вместе не только воевали, но и жили: ходили в столовую, отдыхали после полетов, делили все радости и невзгоды проводили часы досуга, отмечали праздники. Да и вообще, в авиации эскадрилья – это наиболее сплоченный коллектив.

Каждая эскадрилья имела свою историю, традиции и своих героев. Даже детали одежды летчиков, их манеры, организация повседневного быта отличались в разных эскадрильях.

Когда смотришь сейчас кинофильмы «Хроника пикирующего бомбардировщика» или «В бой идут одни старики», многое вспоминается из собственной боевой жизни на Ленинградском и Карельском фронтах. Особенно памятны воздушные схватки с фашистскими истребителями, в которых пришлось участвовать.

В первой половине сентября 1942 года рано утром наша четверка в составе старшего лейтенанта В.Костикова, у которого я был ведомым, лейтенанта Козлова и его ведомого сержанта Коржа вылетела на сопровождение девятки транспортных самолетов. Мы пристроились к группе как всегда в районе своего аэродрома и взяли курс на мыс Осиновец.

Девятка Ли-2 летела на высоте менее 100 метров, мы – парами по бокам метров на 50 выше. Костиков и я слева, Козлов и Корж – справа. До Ладоги шли спокойно, но посматривали вокруг, чтобы не прозевать вражеских истребителей.

«Скоро Ладога, – прикинул я по карте, – надо смотреть в оба. Погодка сегодня для вражеских истребителей что надо».

Только подошли к озеру, показалась шестерка Ме-109. Они шли на высоте растянутым пеленгом и не перестраиваясь, ринулись в атаку на нашу группу. Покачав машину с крыла на крыло, что означало «вступаю в бой», я развернул ее в сторону атакующих. Иду на них в лобовую. Такова моя роль в группе. Под плоскостями 8 «эресов» (реактивных снарядов), вокруг мотора 4 «шкаса». Пугнуть «мессеров» есть чем. Навожу по прицелу, высчитываю расстояние (на земле и то не так просто высчитать). «Эресы» – взрывного действия. Устанавливаю для взрыва дистанцию 1000 метров и опять навожу. Стараюсь прицелиться как можно тщательнее. Расчеты почему-то отходят на второй план...

Матвеев А.А.

Пидтыкан И.Д.

Соловьев А.П.

– Сейчас, сейчас! – выжидая, приговариваю я и нажимаю на кнопки пуска. – Раз, два, три, четыре, – Считаю в такт с выстрелами. От каждого пущенного снаряда «чайка» дергается. В сторону атакующих «мессеров» один за другим метнулись огненные хвосты. Вижу, что «эресы» прошли мимо, хотя и взорвались около «мессеров». От моего залпа фашисты шарахнулись в стороны, засуетились, словно растревоженные осы. Сбить не сбил, но строй нарушил.

– Ну и мазанул! Жаль «эресы», – посетовал я.

Фашисты разделились на пары, и одна из них вновь пошла в атаку.

Не успев пристроиться к своему ведущему, я снова развернул свой самолет в сторону атакующих. Теперь у меня только пулеметы. Пара «мессеров» идет прямо на меня.

– Ну давайте, давайте! – говорю я в горячке боя и, немного выждав, жму сразу на все четыре гашетки – из пулеметных стволов шарахнуло пламя. «Мессеры» бросились в разные стороны.

Оглянулся, а один уже ко мне в хвост пристраивается и бьет то из пушек, то из пулеметов. Два шнура трассирующих очередей так и протянулись от него к моему самолету. Я – в крутой вираж. «Мессер» проскакивает, уходит вверх. Там на высоте кружат и остальные. Боятся «эресов»!

Осматриваюсь. Пора догонять своих. Транспортный караван впереди километрах в двух. Костиков, Козлов и Корж с ним.

Лечу и вижу, что один из «мессеров» отделился от группы и прямо с высоты пикирует на Козлова и Коржа. Но те пугнули его.

Матвеев А.А. у самолета.

«Мессер» на развороте проскочил мимо меня, показав все брюхо. Я не растерялся и нажал сразу на все четыре гашетки...

– Попал, попал! — обрадовался я. Никакими словами не передать тот блаженный миг. А «мессер» неуклюже перевернулся и винтом пошел вниз.

– Покупайся, покупайся в ладожской водице! – говорю я и делаю крен градусов на тридцать, чтобы посмотреть, как фашист врежется в воду. Только хотел повернуть голову, «чайку» мою так тряхнуло, что я чуть из привязных ремней не выскочил.

– Не туда смотрел, разиня! – выругал я себя, когда мимо с ревом пронесся мой «сбитый» и невесть откуда взявшийся «мессер».

«Прямое попадание! Неужели в мотор?» – от этой догадки холодок пробежал по спине.

Самолет сильно трясло. Я осмотрелся. Группу не видать. А «мессеры» продолжают кружить на высоте. Но там их только четыре. «А еще пара где-то поблизости рыщет», – подумал я и на всякий случай нырнул в проплывавшее поблизости огромное белое облако. Лечу в нем, самолет осматриваю. Вижу – расчалки перебиты, в крыльях дыры. Мотор вроде бы работает нормально, но почему-то сильно трясет. Присмотрелся, а на винте словно мелькает что-то и круги от этого какие-то неровные.

Попробовал нагнать группу – не получилось: видимо, далеко ушла, пока я с «мессерами» отношения выяснял. Вышел под облака, осмотрелся. «Мессеров» не видать. Либо за облаками, либо ушли... Так под облаками и полетел к дому. Мотор тянул, хотя и сильно трясло. Крылья пока держались. Шел на малой скорости, почти планировал – боялся, чтобы крылья не сложились – расчалки-то почти все перебиты!

До аэродрома дотянул. Но как только стал заходить на посадку, крылья начали складываться. Едва самолет коснулся колесами земли, крылья сложились.

Умолк выключенный мотор. Когда я увидел теперь уже на земле свой подбитый самолет, как-то неожиданно навалилось запоздавшее чувство страха. Чуть не половина лопасти винта снесена, расчалки перебиты, дырок в самолете не сосчитать... Как сел?

К вечеру техники и механики залатали дырки, поставили новые расчалки, заменили винт, и я улетел вместе со своими домой...».

Д.В. Ермаков.

Комаров Геннадий Андреевич
Плешков Марк Тарасович
Панфилов Василий Константинович

Комаров Г.А.

Плешков М.Т.

Панфилов В.К.

Место падения самолета СБ в 2 км восточнее города Любань Тосненского района Ленинградской области было обнаружено в 2000 году местными жителями. Искали металлолом, а обнаружили частичные останки экипажа. Данная информация поступила в Общественный фонд поисковых отрядов Ленинградской области. Обратившись в УВД Тосненского района и отдел милиции города Любани, установили личности жителей, которые занимались незаконными раскопками на местах боев. С инициатором раскопок, жителем Любани, связались сотрудники фонда.

12 апреля 2003 года после посещения места падения самолета сотрудниками фонда и представителями поискового отряда «Рубин» (Владлен Быстров) были установлены номера двигателей самолета М-103 №№ 013-621 и 023-1284. На обломках самолета была найдена бирка с номером – 17-321.

С останками штурмана самолета, в кармане гимнастерки была обнаружена расческа с надписью: «П.М.Т. 12.6.42 г.».

Проанализировав информацию о персональном учете безвозвратных потерь личного состава ВВС Волховского фронта, поисковики установили, что расческа, скорее всего, принадлежала штурману 116-й ОРАЭ старшему лейтенанту Плешкову Марку Тарасовичу. Таким образом, предположи-

Летчик лейтенант КОМАРОВ Геннадий Андреевич, 1918 г.р., уроженец: Московская область, г.Орехово-Зуево, ул.Володарского, д.1. Жена Тихомирова Мария Дмитриевна, проживала: г.Вологда, ул.Калачинская, д.39, кв.41. Кадровый, пилот Гражданского воздушного флота.

Штурман АЭ старший лейтенант ПЛЕШКОВ Марк Тарасович, 1913 г.р., уроженец: Белорусская ССР, Витебская область, Бешенковичский район, с.Кривое Село. Жена Плешкова Елизавета Леоновна, проживала: Татарская АССР, Ципьинский район, село Шишинер. Кадровый, в РККА с 1935 года.

Воздушный стрелок-радист старший сержант ПАНФИЛОВ Василий Константинович, 1916 г.р., уроженец: г.Архангельск, Приморский район, Ланский док, д.3, кв.4. Мать (не родная) Ирина Алексеевна, проживала: г.Архангельск, п.Соломбала, ул.Шилова, д.4. Кадровый, в РККА с 1937 года, мобилизован Приморским РВК города Архангельска.

Экипаж 116-й Краснознаменной отдельной армейской авиационной разведывательной эскадрильи 14-й воздушной армии Волховского фронта на самолете СБ (заводской номер 19/318 с моторами М-103 №/№ 013-621 и 023-1284) не вернулся с боевого задания в ночь с 25 на 26 июня 1942 года по разведке и бомбардировке аэродрома противника в районе Любань Тосненского района Ленинградской области.

тельно был установлен экипаж самолета в составе: летчика лейтенанта Комарова Геннадия Андреевича, штурмана старшего лейтенанта Плешкова Марка Тарасовича и стрелка-радиста старшего сержанта Панфилова Василия Константиновича.

После исследовательской работы в ЦАМО РФ эта версия была подтверждена. В документах штаба 14-й воздушной армии (фонд 14 ВА, опись 6284, дело 1) удалось найти следующий документ:

«Донесение от 26 июня 1942 года.

В 116-й Краснознаменной отдельной армейской авиационной разведывательной эскадрильи не возвратились с выполнения боевого задания:

– Комаров Геннадий Андреевич, 1918 г.р., пилот, лейтенант;

Место падения самолета СБ.

– Плешков Марк Тарасович, 1913 г.р., штурман эскадрильи, старший лейтенант;

– Панфилов Василий Константинович, 1916 г.р., стрелок-радист, старший сержант.

Самолет СБ № 19/(3)18 моторы М-103а № 023–1284, № 013–621...».

Одновременно с подготовкой к захоронению обнаруженных останков погибших, сотрудники Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области начали розыск родных погибших.

* * *

Комаров Геннадий Андреевич.

Из ЦАМО РФ были получены следующие сведения: «...лейтенант, пилот 116 окраэ, 1918 г.р. Уроженец: РСФСР, Московская область, город Орехово-Зуево. Проживал: РСФСР, город Вологда, Калачинская (Калашная) улица, д.39, кв.41 (кв.1). Жена Тихомирова Мария Дмитриевна, проживала: РСФСР, Вологодская область, Насыпной пер., д.11 (в карточке зачеркнут следующий адрес: Московская область, город Орехово-Зуево, ул.Володарского, д.1). Наград нет. Прохождение службы: Пилот ГВФ – 18-й СБАП Закавказского ВО – 116-я ОКРАЭ. 26 июня 1942 года не вернулся с боевого задания. Исключен из списков как пропавший без вести 26.06.42 г., приказом ГУФ КА № 0769/192 от 19.09.1942 г.».

К поиску родственников подключились вологодские поисковики. Иван Александрович Дьяков (ОПО «Вологодский поисковый отряд») сообщил, что по данным Вологодского ГВК личное дело Комарова Г.А. № 2 МВ 2455 выслано 26 января 1945 года в Мурманский ОВК.

Из Мурманской области пришло сообщение: *«...В пенсионном отделе областного военкомата Тихомировой М.Д. была назначена пенсия как вдове лейтенанта Комарова Г.А. Получала пенсию как Кирьянова (?). В 1948 году пенсионное дело было закрыто и передано в Архангельскую область (возможно в связи с переездом)».*

К поиску подключились поисковики Архангельской области: *«Пенсионное дело на пропавшего летчика Комарова Г.А. из Мурманска прибыло в Архангельский ОВК 09.03.48, убыло обратно в Мурманск 03.05.50. Дело не закрывалось, по нему выплачивалась пенсия. Так что, сведения нужно вновь искать в Мурманске...».*

В ответ на это сообщение поступила новая информация из Мурманской области: *«Жена Кирьянова Мария Дмитриевна, сын Комаров Валерий Геннадьевич, 25.11.1940 года рождения. Пенсия выплачивалась с 1 августа 1942 года по 31 августа 1952 года. Семья проживала в городе Североморск-1».*

К сожалению, разыскать родных Геннадия Андреевича Комарова так и не удалось. Но... Благодаря изданной в Мурманске книге начальника штаба Мурманского авиапредприятия «Аэрофлота» Михаила Васильевича Головенкова «Им покоряется небо», удалось выяснить интересные подробности из жизни Г.А.Комарова и его супруги Марии Дмитриевны. Оказалось, что они познакомились, когда оба служили в составе 235-го авиационного отряда Северного Управления ГВФ.

Мария Дмитриевна Тихомирова была направлена в авиаотряд по путевке Кировского горкома комсомола на должность авиамоториста еще в 1937 году, а Геннадий Андреевич Комаров прибыл в отряд на должность летчика в 1939 году. В то время их работа требовала не просто хороших навыков и знаний, но и личного мужества, чтобы в тяжелых условиях Заполярья выполнять задания, которые были направлены на обеспечение жизнедеятельности народного хозяйства в различных отраслях: рыболовства, лесной охраны, геологоразведки и др.

«Воздушные трассы Кольских авиаторов пролегали над горными массивами и сопками, над непроходимыми болотами и суровой тундрой, над безлюдной, необжитой местностью. Отсутствие радионавигационных средств в аэропортах, метеопостов, надежных ориентиров усложняло и без того трудную работу пилотов. Надежность полетов в подразделении обеспечивалась, главным образом, мастерством, мужеством и выдержкой личного состава...», – писал М.В.Головенков.

В 1939 году, с началом советско-финской войны, личный состав 235-го авиаотряда ГВФ был влит в состав действующей армии. Одно звено (самолеты У-2, МП-2, ПС-3) в составе 3-го сводного отряда Особой Петрозаводской авиагруппы вошло в состав ВВС 14-й армии, действующей на Мурманском направлении. Эта война стала первым боевым опытом для Геннадия Комарова. В первые же дни Великой Отечественной войны Гражданский воздушный флот в оперативном отношении перешел в подчинение Народного комиссариата обороны, а 9 июля 1941 года приказом народного комиссара обороны СССР Маршала Советского Союза С.К.Тимошенко «...личный состав ГВФ, непосредственно зачисленный в особые авиагруппы ГВФ, считать призванным в Красную Армию...».

235-й авиаотряд Северного Управления ГВФ вошел в качестве 3-й эскадрильи в состав Карело-Финской особой авиагруппы, позднее, в ноябре 1942 года преобразованной в 5-й отдельный авиаполк ГВФ.

Г.А.Комаров в 1941 году был переведен на должность летчика в 18-й СБАП, который базировался в городе Кутаиси Грузинской ССР (Закавказский ВО). В период июня – сентября 1941 года личный состав переучивался и осваивал полеты на самолетах Пе-2, но в октябре 1941 года вылетел на фронт в составе 20 экипажей на самолетах СБ и вошел в состав 2-й смешанной авиадивизии ВВС Ленинградского фронта (ВВС 54-й армии). Затем Геннадий Комаров был переведен в состав 116-й Краснознаменной отдельной армейской авиаразведывательной эскадрильи.

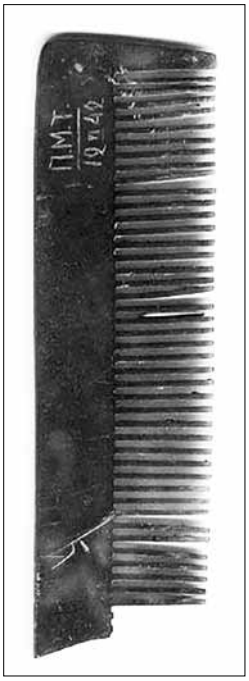
Плешков Марк Тарасович.

Из ЦАМО РФ были получены следующие сведения: «...старший лейтенант, штурман отдельной авиационной эскадрильи. 1913 г.р. Уроженец: БССР, Витебская область, Бешенковиченский район, с. Кривое Село. Адрес семьи: Татарская АССР, Ципьинский район, д.Шишинер. Жена Плешкова Елизавета Леоновна.

Первоначально был исключен из списков как пропавший без вести 25 июня 1942 года приказом ГУФ КА № 0769/196 от 19.09.1942 года. Затем внесены поправки приказом ГУК ВС СССР № 58 от 15.10.1960 года: погиб, останки найдены в 1960 году и перезахоронен на воинском кладбище г.Любань Ленинградской области...».

Первое сообщение о родственниках пришло из Казани от представителя РОМО «Объединение «Отечество» Республики Татарстан Рафика Салахиева: *«...По воспоминаниям старожилов деревни Шишинер Ципьинского района Республики Татарстан, семья Плешковых жила во время войны в деревне, но были они эвакуированные, и уехали из деревни на родину по окончании войны. Сейчас в Шишинере Плешковы не проживают. В финансово-пенсионном отделе Татарского республиканского военкомата сохранилась запись о деле на выплату вдове Плешкова М.Т. пособия, дело было переслано в 1944 году в город Витебск...».*

Подписанная расческа Плешкова М.Т.



Владлен Быстров на месте падения самолета СБ.

Затем к поиску подключились белорусские поисковики. Долгожданная весть о том, что удалось разыскать дочь Марка Тарасовича пришла от руководителя поисковой группы «Батьковщина» (г.Минск, Республика Беларусь) Александра Леонидовича Дударенка. Он встретился с дочерью погибшего и по ее просьбе переслал в Санкт-Петербург фотографии Марка Тарасовича. От родных поисковики узнали, что Марк Плешков и стрелок-радист самолета Василий Панфилов служили вместе еще до войны в составе 58-го СБАП Ленинградского ВО. Вместе принимали участие в боях советско-финской войны 1939–1940 годах. Там же встретили Великую Отечественную войну. Затем всем экипажем (летчиком экипажа был лейтенант Анистратенко Анатолий Емельянович) были переведены в 116-ю ОРАЭ. В одном из боевых вылетов 4 октября 1941 года их самолет СБ был подбит истребителями противника, экипаж выпрыгнул с парашютами, у летчика самолета Анистратенко парашют не раскрылся, и он погиб. Похоронили летчика в деревне Лохово Мгинского (сейчас Кировского) района Ленинградской области.

Справка: Анистратенко Анатолий Емельянович (по другим документам: Анестратенко Антон Емельянович), 1914 г.р., уроженец: Ростовская область, Неклиновский район, станица Морская, село Приморское, ул.Комминетерна, д.23. Жена Мария Александровна, проживала: Татарская АССР, Ципьинский район, д.Шишинер, д.232. Мобилизован Приморским РВК Ростовской области в августе 1935 года.

Кроме того, из рассказа дочери поисковики узнали на основании чего появилась следующая запись в личном деле Марка Тарасовича Плешкова: «...Внесены поправки приказом ГУК ВС СССР № 58 от 15.10.1960 года: погиб, останки найдены в 1960 году и перезахоронен на воинском кладбище г. Любань Ленинградской области...».

Действительно в 60-е годы в их семью пришло сообщение, что под Ленинградом при проведении мелиоративных работ были обнаружены обломки самолета и документы отца: «...Министерство обороны СССР. Главное Управление кадров. № ГУК/4/4/Е-56944 от 28 декабря 1960 года. Плешковой А.М., город Минск.

Отвечаю на Ваше письмо о судьбе отца.

По данным, имеющимся в Главном управлении кадров, штурман 16 (так в документе) разведывательной авиаэскадрильи старший лейтенант Плешков Марк Тарасович в боях с немецко-фашистскими захватчиками погиб в июле 1942 года.

Останки старшего лейтенанта Плешкова М.Т. были найдены вместе с его боевым самолетом в октябре 1960 г. и перезахоронены на братское кладбище г. Любани Ленинградской области.

Начальник 4 отдела 4 Управления. Полковник Пастор...».

Так ленинградские поисковики узнали, что в 1960-е годы место падения самолета уже было найдено и останки экипажа якобы похоронены в г.Любани. Но факты говорили о другом – в 2000 году останки экипажа на месте падения самолета обнаружили поисковики. Но об этом мы расскажем чуть ниже, а сейчас вернемся к жизни Марка Тарасовича Плешкова.

Плешков Марк Тарасович – кадровый военный. На службу в РККА поступил еще в 1935 году. В указанный в письме дочери 58-й СБАП Ленинградского ВО лейтенант М.Т.Плешков прибыл 7 декабря 1938 года на должность старшего летчика-наблюдателя 1 АЭ. В составе полка принимал участие в боевых вылетах по освобождению Западной Украины и Западной Белоруссии и в борьбе с «финской белогвардейщиной».

В начале Великой Отечественной войны из состава полка несколько экипажей самолетов Пе-2 были выделены в состав отдельной разведгруппы штаба ВВС Северного фронта (впоследствии была переформирована в 116-й ОРАЭ). Так, приказом исполняющего обязанности командующего ВВС Северо-Западного направления полковника Журавлева от 9 июля 1941 года, из состава 58-го СБАП были переданы три самолета Пе-2 с экипажами: летчика лейтенанта А.Е.Анистратенко (штурман лейтенант Р.Ф.Федоров, стрелок-радист сержант В.К.Панфилов), летчика лейтенанта Г.М.Бартадьяна (штурман лейтенант М.Т.Плешков, стрелок-радист младший сержант М.З.Храмов) и летчика лейтенанта Н.Е.Фризюка (штурман старший лейтенант Н.С.Михневич, стрелок-радист старшина Н.А.Целуев).

26 сентября 1941 года командиром отдельной разведгруппы штаба ВВС СФ подполковником Кузнецовым был подписан наградной лист на стрелка-бомбардира, лейтенанта М.Т.Плешкова к представлению

его к званию Героя Советского Союза. В наградных материалах на двух листах были расписаны произведенные боевые разведывательные вылеты, в результате которых вышестоящее командование всегда получало точную и полную информацию о тылах противника, его аэродромах, резервах. Все вылеты были подтверждены фотосъемкой. Кроме того, М.Т.Плешков совершил несколько боевых вылетов по бомбардировке войск противника. На момент подписания наградных документов (напомним – 21 сентября 1941 года) у Марка Тарасовича было совершено уже 58 боевых вылетов, из них 41 – вылет на разведку.

Здесь следует напомнить, что в соответствии с приказом Народного Комиссара Обороны СССР И.В.Сталина № 0299 от 19 августа 1941 года «О порядке награждения летного состава ВВС РККА за хорошую боевую работу и о мерах борьбы со скрытым дезертирством среди военных летчиков», к званию Героя Советского Союза в разведывательной авиации представлялись: «...За успешное выполнение заданий по разведке противника:

...за 40 боевых заданий днем или 15 боевых заданий ночью каждое лицо из состава экипажа представляется к званию Героя Советского Союза и получает 3000 рублей.

Во всех случаях данные по разведке должны быть подтверждены фотоснимками или показаниями других экипажей, вылетавших для уничтожения объектов противника или уточнения разведывательных данных предыдущих экипажей...».

То есть Марк Тарасович по всем критериям указанного приказа подходил к представлению командира авиаподразделения о присвоении Плешкову звания Героя Советского Союза. Тем более, это были не простые вылеты, а именно вылеты на разведку, сопряженные с большим риском, что в авиации считается самым сложным и ответственным. Но... судьба и решение вышестоящих командиров определило все по-другому. Командующий Ленинградским фронтом А.А.Новиков при согласовании наградных материалов снизил представление до ордена Ленина (в то время орден Ленина являлся высшей правительственной наградой), но московские начальники этого не утвердили. Тогда своим приказом (31 декабря 1941 года, спустя три месяца после представления к награждению) командующий ВВС Ленинградского фронта наградил М.Т.Плешкова орденом Красного Знамени. За это время был издан и другой приказ командующего ВВС Ленинградского фронта от 3 декабря 1941 года, на основании которого Марк Тарасович Плешков был награжден орденом Красной Звезды. В этом случае тоже не прошло без понижения статуса награды – в представлении командование разведгруппы предлагало наградить штурмана орденом Красного Знамени.

Панфилов Василий Константинович

Из ЦАМО РФ были получены следующие сведения: «...1916 г.р., старший сержант, воздушный стрелок-радист 116-й ОРАЭ. Уроженец: РСФСР, Архангельская область, город Архангельск. Мобилизован Приморским РВК Архангельской области. Погиб 26 июня 1942 года в г.Любань Тосненского района Ленинградской области...».

Василий Панфилов также как и штурман авиаэскадрильи М.Т.Плешков был кадровым. В РККА был призван в 1937 году. После окончания школы младших воздушных специалистов 17 мая 1938 года прибыл для прохождения дальнейшей службы в состав 58-го скоростного бомбардировочного авиаполка и был назначен на должность воздушного стрелка-радиста в состав 2-й АЭ. Также был участником освободительных походов на Западные Украину и Белоруссию. Принял участие в советско-финской войне 1939–1940 годов. В июле 1941 года в составе трех экипажей самолетов Пе-2 был переведен в состав отдельной разведгруппы штаба ВВС Северного фронта (впоследствии была переформирована в 116-й ОРАЭ). В феврале 1942 года командование 116-й ОРАЭ пред-

Плешков М.Т., Анистратенко А.Е., Панфилов В.К. (слева направо).

ставило старшего сержанта Панфилова к награждению медалью «За отвагу». В наградных документах указывалось, что с момента нахождения в разведывательной авиаэскадрильи В.К.Панфилов совершил на самолете Пе-2 уже 59 боевых вылетов на разведку противника. Но... приказом командующего войсками Волховского фронта от 20 апреля 1942 года был награжден медалью «За боевые заслуги».

Направив запрос в город Архангельск, поисковики разыскали родных Василия Константиновича Панфилова, которые прислали в адрес Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области вырезку из архангелогородской газеты, где также говорилось о том, что поисковики узнали от родной дочери штурмана самолета Марка Плешкова – об обстоятельствах нахождения обломков самолета в 1960-е годы.

Родные В.К.Панфилова прислали копию статьи корреспондента газеты «Правда Севера» Александра Михайловича Энтина под заголовком «...По следам одного письма. Они не пропали без вести...»:

«Летом 1942 года фашистские полчища рвались к Ленинграду. На подступах к городу разгорелись жаркие бои. Славные воины Советской Армии упорно отстаивали каждую пядь родной земли. Среди них служили два закадычных друга: старший лейтенант Марк Тарасович Плешков и старший сержант сверхсрочной службы Василий Константинович Панфилов. В суровые дни, когда над Ленинградом нависла опасность вторжения захватчиков, Марк Плешков вступил в ряды КПСС. Василий Панфилов был комсомольцем. Старший лейтенант служил пилотом авиаразведывательной эскадрильи, старший сержант – стрелком на том же самолете. На счету друзей было немало боевых подвигов.

В июне 1942 года самолет Плешкова и Панфилова возвращался с выполнения боевого задания. В районе города Любани разведчики встретились с фашистскими стервятниками. Несмотря на превосходство сил противника, советские соколы приняли бой и стойко отражали атаки врага. Свидетелями этой воздушной схватки были многие жители Любани. Они видели, как загорелся самолет, как упал он в лес. Однако имена героев-летчиков оставались неизвестными. В нынешнем году коллектив Тосненской РТС проводил мелиоративные работы недалеко от Любани. В небольшом кустарнике были обнаружены хвостовые части самолета. Передняя часть машины при падении попала в болото и оказалась под водой. Со временем сверху образовались заросли. Мелиораторы произвели раскопки и почти на полутораметровой глубине обнаружили остатки кабины и тела летчиков. У одного из них – старшего лейтенанта нашли партийный билет, ряд других документов, ордена. Это был Марк Тарасович Плешков. Второй – старший сержант имел при себе комсомольский билет и некоторые документы. Установили, что зовут его Василием Константиновичем Панфиловым.

В.К.Панфилов – уроженец Архангельской области.

Оба летчика восемнадцать лет считались пропавшими без вести. Теперь ясно, что они геройски погибли, защищая подступы к Ленинграду. Останки их перенесены на братское кладбище в Любани и похоронены с воинскими почестями.

П.Озорнин. Сотрудник редакции тосненской районной газеты «Ленинское знамя».

Получив это письмо, мы решили разыскать родственников старшего сержанта Панфилова, познакомиться с его документами в военкомате. Выяснилось, что в Лайском доке работает брат погибшего воина – Герман Константинович Панфилов. Мы встретились с ним. Герман Константинович пришел в редакцию не один. Вместе с ним был племянник – одиннадцатилетний Валя, сын младшей сестры Зои. Мы прочли им письмо из Тосно. Скупые, мужские слезы навернулись на глаза Германа Константиновича. Он украдкой смахивал их. Чувства его были нам понятны. Только сейчас, через восемнадцать лет, узнал Герман Константинович о судьбе своего брата.

Статья из газеты «Правда Севера».

По следам одного письма

ОНИ НЕ ПРОПАЛИ БЕЗ ВЕСТИ

Летом 1942 года фашистские полчища рвались к Ленинграду. На подступах к городу разгорелись жаркие бои. Славные воины Советской Армии упорно отстаивали каждую пядь родной земли. Среди них служили два закадычных друга: старший лейтенант Марк Тарасович Плешков и старший сержант сверхсрочной службы Василий Константинович Панфилов. В суровые дни, когда над Ленинградом нависла опасность вторжения захватчиков, Марк Плешков вступил в ряды КПСС. Василий Панфилов был комсомольцем. Старший лейтенант служил пилотом авиаразведывательной эскадрильи, старший сержант — стрелком на том же самолете. На счету друзей было немало боевых подвигов.

Трудно сложилась жизнь у матери Германа Константиновича — Ирины Алексеевны. Муж утонул на рыбалке, оставив семерых детей: четырех сыновей и трех дочек. Нелегко было их поднимать.

Юношей плавал Василий на небольших суденышках котористом, а вечерами просиживал над книгами. Но было у Василия заветная мечта. Юношу тянуло в авиацию. Когда настал срок идти в армию, он попросил в военкомате, чтобы направили его в воздушную часть.

Первые боевые вылеты, как стрелок-радист, Василий сделал во время войны с белофиннами. Потом участвовал в освобождении западных областей Украины и Белоруссии. Василий остался на сверхсрочной службе, где и застало его начало Отечественной войны.

До середины июня 1942

Когда прошли первые, наиболее трудные минуты, мы попросили Германа Константиновича рассказать о семье, о погибшем брате.

Трудно сложилась жизнь у матери Германа Константиновича – Ирины Алексеевны. Муж утонул на рыбалке, оставив семерых детей: четырех сыновей и трех дочек. Нелегко было их поднимать.

Юношей плавал Василий на небольших суденышках мотористом, а вечерами просиживал над книгами. Но была у Василия заветная мечта. Юношу тянуло в авиацию. Когда настал срок идти в армию, он попросил в военкомате, чтобы направили его в воздушную часть.

Первые боевые вылеты как стрелок-радист Василий сделал во время войны с белофиннами. Потом участвовал в освобождении западных областей Украины и Белоруссии. Василий остался на сверхсрочной службе, где и застало его начало Отечественной войны.

До середины июня 1942 года письма от Василия приходили более или менее регулярно. В одном из них он сообщил матери, что его самолет был подбит фашистскими стервятниками, и только чудом удалось приземлиться благополучно. Другое письмо пришло из военного госпиталя. Василий выпрыгнул на парашюте с горящего самолета, сильно обжег голову, но поправлялся и уже собирался обратно в строй.

Все письма Василия отличались верой в светлое будущее, уверенностью в скорой победе над врагом.

Но вот в начале июля почтальон принес извещение. В нем сообщалось, что в ночь с 25 на 26 июня Василий не вернулся с боевого задания. Это извещение было последней весточкой о брате.

И вот теперь, через восемнадцать лет, все стало ясно. Герман Константинович дрожащей рукой записывает место погребения брата, адрес человека, приславшего в редакцию письмо. Герман Константинович хочет написать ему.

И еще одна рука тщательно выводит на бумаге адрес. Это племянник погибшего воина Валя записывает место, где похоронен его дядя, погибший смертью героя в боях за Отчизну, за светлое будущее таких, как Валя.

Нет, герой не может пропасть без вести. Рано или поздно о делах его узнают люди и воздадут ему должные почести, будут слагать песни, будут рассказывать своим детям о подвигах, совершенных во славу и счастье родной земли.

А.Энтин...».

Василий Панфилов (справа). 116-я ОРАЭ.

Теперь стало понятно, что осенью 1960 года мелиораторы обнаружили место падения этого самолета и при вскрытии воронки нашли частичные останки только двух погибших и их документы: штурмана М.Т.Плешкова и воздушного стрелка В.К.Панфилова. А останки летчика лейтенанта Г.А.Комарова в те годы не нашли. Находка ленинградскими поисковиками расчески в кармане гимнастерки одного из погибших членов экипажа самолета, которая подписана инициалами Плешкова, говорит о том, что в 60-е годы обнаружили, скорее всего, только документы Плешкова, или же извлекли лишь часть останков погибшего.

Останки экипажа были торжественно захоронены 9 мая 2004 года на воинском мемориале «Березовая аллея» города Любань. На могиле установлен памятник с именами погибших летчиков.

Конобевцев Семен Федорович

Летчик 1-й АЭ 57-го смешанного бомбардировочного авиационного полка ВВС КБФ старший лейтенант КОНОБЕВЦЕВ Семен Федорович, 1907 г.р., уроженец: Башкирская АССР, Альшеевский район, Куйбышевская ж/д, станция Раевка. Жена Конобевцева Надежда Михайловна, проживала: Краснодарский край, город Ейск, Одесская улица, д.106. Кадровый, в РККА с 1929 года.

24 октября 1941 года на самолете Ил-2 (заводской номер 1861619 с мотором АМ-38ш № 27217) при выполнении боевого задания в районе 1-го Городка (в настоящее время – город Кировск) Ленинградской области обстрелян зенитной артиллерией противника, упал в реку Нева.

Конобевцев С.Ф.

Место падения самолета Ил-2 на дне реки Нева, напротив бывшей деревни Московская Дубровка (сейчас это черта города Кировска) Кировского района Ленинградской области было обнаружено в июле 2015 года поисковиком Ильей Ульяненко. Сам Илья в разные годы входил в состав разных поисковых отрядов, ранее в поисковый отряд «Мга», который был сформирован в п. Мга Кировского района, а впоследствии в поисковое объединение «Святой Георгий» (г.Санкт-Петербург). Дело в том, что у Ильи Ульяненко на берегу реки свой дом, и часто он в свободное от работы время, зарядив баллоны для акваланга и переодевшись в гидрокостюм, совершает подводные погружения прямо рядом с домом. Вот в ходе одного из таких погружений он обнаружил на дне обломки советского штурмовика Ил-2.

Подъем обломков самолета и мотора со дна реки Нева.

При первых погружениях было обнаружено, что потерпевший катастрофу самолет находится далеко от берега, почти на фарватере. На дне, сильно занесенные песком и илом, находились бронебочка от кабины самолета, мотор и авиационные пушки в крыльях самолета.

Для помощи в проведении поисковых работ были привлечены поисковики из отрядов «Святой Георгий» и «Суворов» (г.Санкт-Петербург). Чтобы тщательно обследовать обломки и постараться найти все останки летчика, поисковики в течение нескольких погружений размывали обломки самолета от ила и песка. В процессе

подводных работ среди обломков разрушенной кабины самолета удалось найти останки пилота и поднять их на поверхность. Также были обнаружены фрагменты одежды и амуниции летчика, его личные вещи. Но установить личность погибшего пока не удавалось. Хотя на основании поднятых со дна фрагментов обмундирования было уже известно, что летчик относился к морской авиации Краснознаменного Балтийского флота.

Поэтому поиск сведений о личности погибшего можно было сузить уже до трех человек. Дело в том, что на основании архивных документов Центрального военно-морского архива поисковики знали, что за время Великой Отечественной войны в реку Нева напротив знаменитого «Невского Пятачка» упали сбитыми всего три самолета Ил-2 ВВС КБФ. Все самолеты относились к 57-му СБАП ВВС КБФ, но даты гибели у всех трех пилотов были разные. Кроме того, поисковики располагали архивной информацией о номерах самолетов и моторов, на которых вылетели эти летчики.

К сожалению, среди немногочисленных обломков самолета, поднятых со дна Невы, не удавалось найти дублированные заводские номера, которые смогли бы помочь установить личность погибшего.

19 августа 2015 года с помощью директора «Музея Битвы за Ленинград» Олега Иликовича Титберии удалось поднять обломки самолета и мотора. Для подъема обломков был задействован большой плавучий кран, который смог поднять с глубины все артефакты, а также и останки летчика, которые не смогли найти в предыдущие погружения поисковики. По найденному номеру мотора АМ-38ш № 27217 удалось установить данные пилота.

Мотор самолета с указанным номером был установлен на самолете Ил-2 № 1861619 из состава 57-го СБАП ВВС КБФ и 24 октября 1941 года именно на этом самолете не вернулся с боевого задания летчик 1-й авиационной эскадрильи, старший лейтенант Конобевцев Семен Федорович, 1907 г.р. В архивных документах говорилось: «...при выполнении боевого задания в районе 1-го Городка Ленинградской области, обстрелян ЗА противника. Упал в реку Нева...».

В работах по подъему обломков самолета оказали помощь участники Военно-исторического лагеря «Волховский фронт», который в это время проходил в районе Синявинских высот и был организован совместно Российским военно-историческим обществом и ООД «Поисковое движение России» при содействии Министерства обороны РФ.

Установив полные данные на погибшего летчика, поисковики разместили информацию на различных поисковых сайтах и в социальных сетях. К поиску родных подключилось огромное количество неравнодушных людей со всех уголков страны, и буквально через три дня в Санкт-Петербурге удалось разыскать племянницу Семена Федоровича – Тобольскую Валентину Ивановну, которая сама вышла на связь с поисковиками, увидев репортаж по телевидению про подъем обломков самолета со дна Невы и услышав фамилию родного человека.

В это же время поисковики из Башкортостана на малой родине Семена Федоровича тоже вели поиски. Удалось узнать, что мать летчика Мария Ивановна жила в Раевке и умерла 23 ноября 1959 года, так и не узнав о месте гибели своего сына. Им также удалось выяснить, что двоюродные племянники летчика, ранее проживавшие в Раевке, выехали в другое место. Но откликнулись дальние родственники из Краснодарского края.

Сбором сведений о Семене Федоровиче Конобевцеве и о его семье занялся председатель Совета Регионального общественного фонда поисковых отрядов Республики Башкортостан Ильдар Бикбаев (сейчас депутат Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации), он 24 августа 2015 года встретился с Валенти-

Форменные пуговицы с френча летчика.

Приборы самолета Ил-2.

Прицел из кабины самолета Ил-2.

Подъем из реки Невы редуктора и мотора самолета Ил-2.

Братья Конобевцевы:

Тимофей.

Алексей.

Федор.

Аким.

ной Ивановной Тобольской, которая принесла на встречу записи мамы Семена – Марии Ивановны Минцевой.

Из этих записей следовало, что семья жила в Уфе. Отец Конобевцев Федор Афанасьевич работал на железной дороге и просил перевода на станцию в сельской местности, с целью получить участок земли для строительства дома и выращивания овощей для большой семьи. Федору Афанасьевичу предложили станцию Раевка. В переезде его поддержала супруга.

В семье Конобевцевых было восемь детей: шесть сыновей и две дочери. Старшая сестра Шура, старший брат Иван, Тимофей, Федор, Алексей, Семен, Аким. Тимофей был военачальником – политрук. Мама его называла «мой генерал». Был в окружении и попал в плен. Судьбу своих родных дядей и тетей Валентина Ивановна не знала, так как ее мама, Тамара Федоровна, еще в годы войны вышла замуж за военного и сменила с мужем более 11 городов и гарнизонов, а следы родных потеряла. Валентина Ивановна дважды в детстве, еще совсем маленькой, была в Раевке у бабушки Марии Ивановны.

После этой встречи и полученной информации, башкирские поисковики открыли для себя удивительную историю жизни брата летчика Тимофея Конобевцева, который к началу Великой Отечественной войны был в звании полкового комиссара на должности комиссара 15-й Сивашской моторизованной дивизии.

Для полноты сведений о самом летчике Ильдар Бикбаев съездил в Центральный военно-морской архив и смог ознакомиться с его личным делом.

Конобевцев Семен Федорович, родился 16 февраля 1907 года, в Башкирской АССР на станции Раевка Куйбышевской ж/д. Отец железнодорожный рабочий, умер в 1927 году, мать работала сторожем на железной дороге. В 1921 году окончил 4-ю группу железнодорожной школы станции Раевка Куйбышевской ж/д. С 1922 года – ремонтный рабочий на железной дороге.

В 1929 году был призван в РККА Белебеевским РВК Башкирской АССР, и 1 октября 1929 года зачислен курсантом в 3-ю военную школу летчиков им. Ворошилова (г.Оренбург), которую окончил 5 декабря 1931 года.

В это время подал заявление в партию и был принят кандидатом, а затем и в члены ВКП (б).

После завершения обучения был направлен для прохождения дальнейшей службы в 9-ю авиационную эскадрилью им. Ворошилова, на должность военного пилота (20 июля 1933 года переформирована в 9-ю истребительную эскадрилью Тихоокеанского флота).

21 апреля 1934 года переведен на должность инструктора по технике пилотирования в 3-й отдельный тренировочный отряд, где был до 4 июля 1934 года. С 1934 года по 1937 год был на должности командира звена 9-й эскадрильи им. Ворошилова Тихоокеанского флота. В 1936 году присвоено звание лейтенант.

При реорганизации авиационных сил ВМФ с 1937 года был переведен на должность командира звена (исполнял обязанности штурмана АЭ) в состав 1-й АЭ 1-го авиационного полка ВВС Тихоокеанского флота (ТОФ).

20 мая 1938 года переведен на должность помощника командира 1-й АЭ в состав 14-го авиационного полка ВВС ТОФ.

Личные вещи и оружие летчика.

29 ноября 1939 года переведен на аналогичную должность в состав 2-й АЭ полка, присвоено звание старшего лейтенанта.

В период с 31 июля по 13 ноября 1940 года слушатель Военных курсов усовершенствования начальствующего состава ВВС ВМФ, командир отделения слушателей.

После прохождения курсов назначен на должность заместителя командира 5-й АЭ в состав 13-го истребительного авиационного полка ВВС КБФ.

С 10 июля 1941 года на должности заместителя командира 2-й АЭ 57-го авиационного полка ВВС КБФ

С 8 сентября 1941 года пилот 3-й АЭ.

Узнав сведения из личного дела Семена Конобевцева, поисковики поняли, что он один из тех немногочисленных летчиков, которые первыми на Ленинградском фронте стали наносить удары по врагу на самолетах Ил-2.

Дело в том, что к 11 июля 1941 года на аэродром Купля под Ленинград прибыли первые семь самолетов Ил-2, перегнанные летчиками ВВС КБФ из Воронежа. Изначально был сформирован штурмовой отряд из летчиков 57-го СБАП, 13-го ИАП и 13-й КОАЭ, которые прошли курсы переподготовки для полетов на штурмовике. Затем отряд был сформирован в штурмовую эскадрилью ВВС КБФ (командир АЭ – капитан Барабанов). 15 июля 1941 года эскадрилья совершила первый боевой вылет и вошла в штатную структуру 57-го авиаполка ВВС КБФ.

Но давайте вернемся в осень 1941 года. Что же происходило в этот трагический день. В оперативной сводке штаба ВВС Ленинградского фронта за 25 октября 1941 года (отчет за 24 октября 1941 года) говорится:

«...ВВС КБФ 12.00 3 Ил-2 под прикрытием истребителей с высоты 150–1000 метров штурмовали точки МЗА противника в районе 1-й Городок. Уничтожены и выведены из строя 3 зенитных автомата, 1 автомашина и обстреляны стоящие на ж/д путях до 15 товарных вагонов. Израсходовали 24 РС.

14.10 – 14.15 6 Ил-2 под прикрытием истребителей с высоты 1100 метров бомбардировали 1-й Городок. Сброшено 24 ФАБ-50. Разрывы в юго-восточной части городка. Вызван пожар. На 2-м заходе пушечно-пулеметным огнем и РС обстреляли живую силу противника в окопах и 1-й и 2-й Городок. Израсходовали 47 РС.

16.30 6 Ил-2 с высоты 600 метров одним звеном бомбардировали 1-й Городок, вторым звеном 2-й Городок. Сброшено 24 ФАБ-50. Вторым заходом штурмовали 1-й и 2-й Городки, зенитные точки между ними и живую силу противника в окопах. Уничтожены и выведены из строя 4 зенитных автомата и 1 зенитное орудие. В районе цели огнем ЗА сбит один самолет Ил-2, летчик старший лейтенант Конобевцев. Самолет упал в реку Нева...».

Останки старшего лейтенанта Семена Федоровича Конобевцева были торжественно захоронены со всеми положенными военными и гражданскими почестями на воинском мемориале в поселке Марьино Кировского района Ленинградской области 12 августа 2016 года. На церемонии присутствовали родные С.Ф.Конобевцева.

Конобевцев Семен.

Церемония захоронения Конобевцева С.Ф.

Кукин Алексей Алексеевич

Заместитель командира АЭ 19-го Краснознаменного истребительного авиационного полка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда лейтенант КУКИН Алексей Алексеевич, 1916 г.р., уроженец: г.Ленинград. Кадровый, в РККА с 1935 года.

22 июля 1941 года на самолете МиГ-3 (заводской номер 3008, с мотором АМ-35а № 41181) сбит в воздушном бою с самолетами противника во время отражения воздушного налета на город Ленинград. Воздушный бой проходил в районе между поселком Ропша Ломоносовского района Ленинградской области и городом Пушкин (в настоящее время – черта г.Санкт-Петербурга). Летчик ранен, выбросился с парашютом, доставлен в госпиталь.

Прошел всю войну. Жил в городе Ленинграде. Умер в 2009 году.

Кукин А.А.

Место падения самолета МиГ-3 было обнаружено в Гатчинском районе Ленинградской области в лесу между поселками Русско-Высоцкое и Кипень, в 1 километре от Таллиннского шоссе местными жителями в 2002 году.

27 июня 2003 года поисковым отрядом «Малая Охта» (г.Санкт-Петербург) проведены работы на месте падения самолета. Было установлено, что самолет подвергся полному разграблению на металлолом около 20 лет назад. При обследовании места падения обнаружен деформированный обломок капота самолета с номером – 3008. Останков пилота обнаружено не было, вероятно, летчик успел покинуть самолет с парашютом.

По документам Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации было установлено следующее: в деле с материалами происшествий 7-го ИАК ПВО значится: «...Ведомость повреждения материальной части 19-го ИАП в период с 19 по 29 июля 1941 года: МиГ-3 № 3008 мотор АМ-35 № 41181, лейтенант Кукин Ал. Ал., техник Качалов. Не вернулся с боевого задания. Был сбит в воздушном бою. Летчик выпрыгнул с парашютом. Самолет и мотор сгорели, подлежит списанию. Основание: Фонд 2 гв. ИАК (7 ИАК), оп. 1, д.521...».

Номер самолета МиГ-3 лейтенанта Кукина А.А.

В книге учета безвозвратных потерь 19-го ИАП (176 гв. ИАП) значится: «Кукин Алексей Алексеевич, лейтенант, зам. командира эскадрильи 193 ИАП. Не вернулся с боевого задания 23 сентября 1941 года. Обнаружен в Лен. ВМА, эвакуирован в госпиталь. Основание: фонд 176 гв. ИАП, оп. 692011, д.1».

Здесь следует отметить, что в тяжелые периоды боев под Ленинградом в 7-м ИАК ПВО практиковалось использование смешанных групп летчиков из разных полков, и поэтому очень часто в архивных документах встречается один и тот же летчик, учтенный разными полками.

В оперативной сводке ВВС Ленинградского фронта за 22 июля 1941 года, говорилось:

«18.40 – 19.45 юго-западнее через Красногвардейск, курсом северо-восток на высотах 1000–6000 метров группами по 7–27 самолетов, около 70 самолетов Ю-88 и Ме-110 пытались проникнуть в Ленинград. Основной удар противника в воздухе приняла на себя патрульная группа ПВО – 6 самолетов МиГ-3 из 19 ИАП, под командой лейтенанта Титоренко, которая атаковала противника при подходе к Горелово и совместно с зенитной артиллерией вынудили его повернуть на запад. Отбивая нападения противника, 4 самолета МиГ-3 группы лейтенанта Титоренко были подбиты, летчики: Титоренко, Пикуленко, Кукин выбросились на парашютах, лейтенант Носонов упал вместе с самолетом – погиб...».

В боевых донесениях 7-го ИАК ПВО города Ленинграда, говорилось:

«22 июля 1941 года. 19 ИАП. Заместитель командира АЭ лейтенант Титоренко Дмитрий Степанович, заместитель командира АЭ лейтенант Кукин Алексей Алексеевич, заместитель командира АЭ лейтенант Пикуленко Дмитрий Григорьевич. Во время воздушного боя были сбиты противником. Самолеты МиГ-3 сгорели. Летчики спаслись на парашютах. Титаренко и Кукин находятся в Травматологическом институте г.Ленинград. Пикуленко в госпитале...».

«23 сентября 1941 года. 19 ИАП (194 ИАП). Заместитель командира АЭ лейтенант Кукин Алексей Алексеевич. На самолете МиГ-3 из района Пулково не вернулся. Сбит в воздушном бою. Найден. Тяжело ранен. Находится в Академии им. Кирова г.Ленинград (пр. Карла Маркса, д.5)...».

Тем самым было установлено, что поисковиками обнаружен самолет, на котором лейтенант Кукин был сбит 22 июля 1941 года, смог спастись с парашютом и вернулся в часть. А уже в другом воздушном бою 23 сентября 1941 года он получил тяжелые ранения, также выбросившись с парашютом из горящего самолета.

Родился Алексей Алексеевич Кукин 9 февраля 1916 года в городе Петрограде (в настоящее время – Санкт-Петербург) в семье заводских рабочих. После школы окончил фабричное училище и остался работать токарем на заводе имени Свердлова в городе Ленинграде. В 1935 году был призван в ряды РККА и пройдя медицинскую комиссию был направлен курсантом в Качинское военно-морское авиационное

Самолет МиГ-3.

училище. После окончания училища в 1937 году А.А.Кукин был направлен для прохождения дальнейшей службы в 70-ю истребительную авиационную эскадрилью 3-й авиационной бригады Ленинградского военного округа в п.Горелово. В ноябре 1938 года при формировании 19-го истребительного авиационного полка был назначен на должность старшего летчика 3-й АЭ во вновь сформированный полк. Принимал участие в освободительном походе на Западной Украине.

В составе полка принимал участие в боях советско-финской войны. За мужество, проявленное в воздушных боях был награжден орденом Красной Звезды. За успешное выполнение заданий командования 19-й истребительный авиаполк был награжден орденом Красного Знамени и стал именоваться Краснознаменным. В марте 1940 года назначен на должность флагштурмана АЭ. В мае 1941 года переведен на должность заместителя командира АЭ.

Участник боев Отечественной войны с первого дня. После того как был сбит в воздушном бою в сентябре 1941 года и тяжело ранен, был госпитализирован в Военно-медицинскую академию. Затем прохо-

Донесение 19-го КИАП о потерях самолетов.

дил лечение в ряде тыловых госпиталей. За мужество в боях 1941 года был награжден орденом Красного Знамени.

В наградных документах было записано:

«...В боях с германским фашизмом проявляет образцы мужества и геройства. Принимал участие в ряде воздушных боев, имеет 27 боевых вылетов. 21 июля 1941 года в паре с ведомым сбит самолет противника Ме-109. 22 июля 1941 года участвовал в составе группы 5 истребителей, которые стремительными своими действиями заставили повернуть обратно большую группу бомбардировщиков, шедших на г.Ленинград. Желание победить вынудило принять решение таранить самолет противника, что случайно не удалось. Вернувшись с воздушного боя 14 июля 1941 года (так в документе. - Авт.) самолет имел ряд повреждений. Несмотря на это моральное состояние лейтенанта Кукина было отличное – в короткий срок был готов к выполнению дальнейшего боевого задания. В войне с финской белогвардейщиной имел 54 боевых вылета...».

После выписки из госпиталя в мае 1942 года А.А.Кукин, после проведенного восстановительного отпуска, в декабре 1942 года был направлен для прохождения дальнейшей службы в город Сталинабад в состав 352-го истребительного авиаполка 136-й истребительной авиадивизии, но к летной работе допущен не был по состоянию здоровья. В 1943 году направлен на учебу в Харьковское военно-авиационное училище штабных командиров в г.Алма-Ата (Казахская ССР). После окончания училища в мае 1944 года продолжил службу на штабной работе. Окончание Великой Отечественной войны А.А.Кукин встретил в г.Будапеште, в должности заместителя начальника штаба 933-го истребительного авиационного полка 310-й истребительной авиационной дивизии.

Естигнеев и Кукин. 19-й КИАП.

15 июня 1946 года Алексей Алексеевич Кукин был демобилизован по инвалидности. Жил в городе Ленинграде.

Историческим преемником 19-го Краснознаменного авиационного полка стал 237-й гвардейский Проскуровский, Краснознаменный, орденов Кутузова и Александра Невского авиационный полк – Центр по показу авиационной техники им. И.Н.Кожедуба. На базе этого полка сформированы знаменитые пилотажные группы «Стрижи» и «Русские витязи».

После обнаружения обломков самолета и установления сведений о судьбе летчика питерскими историками авиации Константином Чиркиным и Олегом Корытовым, удалось разыскать Алексея Алексеевича Кукина и взять у него интервью, которое было размещено на ряде сайтов в сети Интернет. Кроме того, 1 июля 2007 года в Музее обороны и блокады Ленинграда состоялась торжественная встреча с ветераном 19-го КИАП, подполковником авиации в отставке Кукиным Алексеем Алексеевичем. На встрече присутствовали: ленинградские историки Константин Чиркин и Олег Корытов, пилотажные группы «Стрижи» и «Русские витязи», поисковики обнаружившие обломки самолета. В торжественной обстановке А.А.Кукину были переданы фрагменты его самолета МиГ-3 (часть капота с заводским номером самолета). Алексеем Алексеевичем Кукиным эти реликвии были переданы в музей для экспозиции.

Из воспоминаний Кукина Алексея Алексеевича:

Братья Кукины - Борис (слева) и Алексей.

«...23 июля 1941 года (правильно 22-го июля. – Авт.), ровно через месяц после начала войны, по сигналу КП, мы четверо: я – Кукин, Д.С.Пикуленко, Д.С.Титаренко и А.Толстиков вылетели на отражение налета авиации противника на Ленинград. Мы знали, что противник прошел Гатчину и приближается к Ленинграду. Набрав высоту, мы увидали большую группу самолетов, то были «Юнкерсы-88», «Ме-110», «Ме-109». Летели они клиньями эскадрилий. Когда они к Пулковским высотам подошли, мы всей четверкой атаковали ведущих групп «Юнкерсов»...

Я в лоб обстрелял бомбардировщик, видел, как трасса в кабину уперлась, осколки полетели, но разве нашими ШКАСами кого собьешь? Ты его как из душа поливаешь, а он летит... Но, тем не менее, группа «Юнкерсов» немедленно развернулась на юго-запад, и они, атакуемые нами, стали сбрасывать бомбы куда попало...

Выхожу из атаки боевым разворотом, и утыкаюсь прямо в хвост последнего 110-го... Ну, я ему и врезал.

Они шли пеленгом, и тут же вираж, приняли боевой порядок – круг. Но пока круг замкнулся, я успел дать очередь по замыкающему, и он с дымом сразу же пошел на снижение в район Лигово. Видимо, хорошо попал я ему. Но проследить за ним не удалось, так как ведущий группы «Ме-110» заходил ко мне в хвост; попасть под его огонь было бы, мягко говоря, нежелательно, поэтому я ушел вверх.

Из атаки выскакиваю – звено «109-х» «Мессеров» идет. Я пристроился к ним четвертым слева – шли сомкнутым парадным строем. Пользуясь тем, что они меня не видят, я несколько раз пытался перезарядить пулеметы, но они не стреляли – видимо, я все истратил, атакуя «Юнкерса» и «Мессера-110». Пока летчики звена «Ме-109», с которыми я лечу, меня не видят. Так вместе мы дошли до Дудергофа. И тут гляжу слева, пара «Мессеров» атакуют наш истребитель. Подумал: «Стрелять нечем, ну, хоть отгоню...». Я решил атаковать... Только я сделал глубокий разворот со снижением, правый ведомый звена «Мессеров» наконец разглядел меня, и пошел за мной. Заходит то слева, то справа. Я это вижу, но занят перезарядкой пулеметов и приготовлением к атаке нижней пары... Да и дистанция порядочная была – не думал, что попадет... И он мне справа как врезал!!! И вот такой кусочек от ручки управления, сантиметров 5–6, остался... Ручка управления, перебитая под корень, осталась у меня в руке, приборная доска разворочена, тяга газа перебита, машина ревет и лезет наверх...

Я почувствовал сильный удар справа, в правое плечо и ногу... До сих пор осколков полно в ноге и руке – спать не дают...

Вдруг взрывается бензиновый бак, самолет разваливается, а меня выбрасывает из кабины. Я ведь не привязался при взлете, я точно помню – не привязался. Это-то и спасло меня от гибели.

Зная, что высота около четырех тысяч метров, я решил затянуть прыжок. Мысль работала очень четко и, посмотрев на вытяжное кольцо, я представил себе, почему иногда парашютисты, не раскрыв парашют гибнут. И подумал, что возможно они, с перепугу стараются разорвать лямку парашюта, а не вытянуть кольцо. Я посмотрел на вытяжное кольцо, взялся за него правой рукой, подтянул, но выдернуть не смог, из-за сильной боли в плече. Тогда взял кольцо в левую руку и дотянул до конца. Парашют раскрылся, но свернулся спиралью и меня начало вращать. Потом вращение прекратилось, парашют полностью раскрылся, и меня понесло в направлении Ропши. Смотрю вокруг и вижу, что рой самолетов смещается на запад: горит один самолет, другой.

А фашистский летчик заметил, что я вылетел из кабины, и, не удовлетворив-

Кукин А.А.

В музее обороны и блокады Ленинграда. Слева направо: работник музея, Кукин, Ткаченко.

шись тем, что сбил меня, выждал, когда я раскрыл парашют, и стал меня расстреливать. Заходит на меня и поливает голубой ленточкой трассирующих пуль. Я попытался подскользнуть, но правой рукой работать не смог, а одной левой не получается.

Но добить меня ему помешала пара «И-16», прибывшая к месту боя, нам на помощь. «Мессер», завидев их, понял опасность и проскочил мимо меня, а за ним погналась пара «И-16». Когда я снижался на парашюте, то видел много самолетов, в том числе падающие.

Прокофьев И.Г. и Кукин А.А.

И вижу – в это же время – вся армада повернула на запад... Отбили налет... В этом бою из нашей четверки были сбиты я, Пикуленко и Титаренко. Я приземлился за лесом недалеко от Ропши, где был подобран специально посланной за мной командой. Отвезли в санчасть гарнизона, где встретился с обгоревшим летчиком 44-го ИАП Прищепой, также участвовавшем в этом бою. В этот же день нас отвезли в Травматологический институт имени Вредена, а вскоре туда же привезли и Титаренко...

...После госпиталя мне приходилось участвовать в воздушных боях неоднократно. В последний раз я вылетел на разведку аэродромов 23 сентября 1941 года с аэродрома Левашово. Вылетели звеном, один, по неизвестной мне причине, сразу ушел на посадку, второй меня сопровождал. При подходе к аэродрому Горелово меня встретила шестерка «Ме-109». Я был один.

Этот бой, начатый у Горелово, закончился для меня над Малой Охтой. Подробности этого боя я не помню. Я был сбит. Самолет мой упал на Охтинскую товарную станцию. Я «засиделся» в горящем самолете, на мне все сгорело, я получил ожог лица и рук, выгорела середина парашюта, поэтому падал очень быстро. Спасло меня то, что я перед землей ударился о забор, который сломался. Сломалась и моя нога, треснул череп. После этого тяжелого ранения летать больше мне не пришлось.

Лечили меня вначале в Военно-медицинской академии, занимался мной доктор Шатковский. А выхаживала меня моя жена, полтора месяца не выходила из госпиталя, пока не поставили меня на костыли. Она так же ухаживала и за ранеными в нашей палате, помогая врачам и сестрам... А закончилось мое лечение через много месяцев в городе Серов на Урале...».

Пилотажные группы «Стрижи» и «Русские витязи» в музее обороны и блокады Ленинграда с Кукиным А.А.

Лихачев Леонид Васильевич
Кузнецов Степан Петрович
Дианов Анатолий Николаевич

Лихачев Л.В.

Кузнецов С.П.

Дианов А.Н.

Место падения самолета Пе-2 на границе Ленинградской и Новгородской областей было обнаружено поисковым отрядом «Сокол» (г. Великий Новгород) в 1994 году. Это место им показали охотники, которые на болоте Тушинский мох наткнулись на торчащие из затянутой мхом воронки дюралевые обломки самолета.

В течение двух зим (летом пройти по болоту к месту падения самолета было невозможно – работать приходилось только зимой) поисковики проводили на месте падения самолета работы: доставали из воронки обломки самолета и останки погибшего экипажа. К сожалению, при останках никаких документов найти не удалось. Лишь в остатках штурманской планшетки сохранились фрагменты полетных карт всего северо-запада СССР, Финляндии и Эстонии. Летчики были одеты в зимнюю теплую одежду, из чего следует, что самолет упал зимой. На одном из кусочков деформированного дюраля (обшивки самолета) поисковики увидели нарисованную небольшую красную звездочку, размером 70х70 мм. А это значит, что экипаж самолета либо отличился в воздушном бою, либо был награжден.

Кроме того, поисковиками было обнаружено множество различных фрагментов са-

Летчик лейтенант ЛИХАЧЕВ Леонид Васильевич, 1918 г.р., уроженец: город Красноярск. Отец Лихачев Василий Сергеевич, проживал: город Липецк, ул.Подовражная, д.25. Жена Стручкова Маргарита Алексеевна, проживала: Ленинградская область, г.Гатчина. Кадровый, мобилизован Сталиногорским РВК Московской области в 1938 году.

Летчик-наблюдатель старший лейтенант КУЗНЕЦОВ Степан Петрович, 1913 г.р., уроженец: Татарская АССР, Апастовский район, село Булыхчи (в других документах – село Гишево). Жена Кузнецова Ирина Михайловна, проживала: город Чкалов, ул. Карла Маркса, д.18. Кадровый, мобилизован Рубцовским РВК Алтайского края в 1934 году.

Воздушный стрелок-радист старший сержант ДИАНОВ Анатолий Николаевич, 1919 г.р., уроженец: Новосибирская (в настоящее время – Кемеровская) область, Крапивенский район, д.Заимка. Отец Дианов Николай Варфоломеевич, проживал: Западно-Сибирская (в настоящее время – Кемеровская) область, Тисульский район, Центральный поселковый совет, п/о Тисуль. Кадровый, мобилизован Марийским РВК Новосибирской области в 1940 году.

Экипаж 116-й отдельной армейской авиационной разведывательной эскадрильи ВВС Волховского фронта на самолете Пе-2 (заводской номер 13/15 с моторами М-105ра №/№ 125-475 и 135-1007) не вернулся с боевого задания 8 января 1942 года.

молета и моторов, на которых были выбиты различные номера, это говорило о том, что самолет неоднократно был в ремонте. Каждый установленный номер добавлял информации, но не приносил точного ответа, кто же погиб на данном самолете.

Завершить работу в те годы, к сожалению, не получилось, не получилось также установить личности погибших. Конец 1990-х был очень трудным периодом не только для поисковиков, но и для всей страны в целом. Средств для выездов в лес катастрофически не хватало, не говоря уже о более масштабных работах на месте падения самолета. Для проведения исследовательских работ с документами архивов тоже не было возможности.

Останки, обнаруженные поисковиками, были временно захоронены рядом с местом падения самолета. А вернуться в эти места поисковики из Новгорода смогли только в 2007 году.

Тренога установлена на месте падения самолета в 1994 году.

Место падения самолета Пе-2. 1994 год.

Но сначала – небольшой эпизод из 2004 года. 26 января 2004 года ленинградские поисковики проводили торжественно-траурную церемонию захоронения останков летчиков с нескольких самолетов, которые были обнаружены в Гатчинском районе Ленинградской области. Церемония проходила на воинском мемориале летчиков на Корпиковском шоссе (между п.Мариенбург и д.Корпиково). Администрация Гатчинского района пригласила на захоронение представителей совета ветеранов района, которые приехали на мемориал в составе нескольких человек. И вот после церемонии захоронения, поисковики с ветеранами и работниками администрации за небольшим столом поминали погибших, чьи останки были захоронены в этот январский морозный день. Вдруг находившаяся рядом со мной пожилая женщина произнесла:

– Может быть, когда-нибудь и самолет моего мужа найдете?..

Мы разговорились. Оказалось, что муж Маргариты Алексеевны Стручковой в 1942 году не вернулся с боевого задания. Он был летчиком и служил в разведывательной авиации. Когда Маргарита Алексеевна назвала номер части, в которой проходил службу ее муж – Лихачев Леонид Васильевич, я заинтересовался этой историей еще больше, так как 116-я отдельная авиационная разведывательная эскадрилья, действовала все время у нас под Ленинградом, и буквально в прошлом 2003 году мы нашли место падения одного из самолетов из состава этой эскадрильи. В завершение нашего разговора я записал адрес и телефон Маргариты Алексеевны и произнес:

– Дай Бог, найдем и Вашего мужа самолет, и весь его экипаж...

Итак, вернемся в 2007 год. К этому моменту мы уже были хорошо знакомы с Игорем Куном и его новгородскими поисковиками из отряда «Сокол». Также к этому времени у нас накопился значительный архивный материал по номерам потерянных в ходе боевых действий самолетов и моторов ВВС Красной Армии. Кроме того, в один из августовских дней 2006 года мы пытались сходить на место падения этого самолета. Но добрались мы на машинах лишь до платформы 101 км железной дороги и вышли на край Тушинского болота, а дальше пройти не смогли. Болото оказалось непроходимым, даже на краю болота вода была выше колена.

Новгородские поисковики в 2007 году смогли совершить несколько поездок к месту падения самолета и извлечь из воронки не найденные ранее останки членов экипажа самолета, а также несколько номеров: номер одного из моторов самолета – М-105 № РА 125-475, на двух лючках был обнаружен написанный карандашом номер самолета – 13/15.

И если найденные в 90-е годы номера не могли помочь в установлении сведений об экипаже самолета, то вновь обнаруженные номера давали первые проблески надежды, что в скором времени экипаж удастся установить. Напомним, какие номера были найдены ранее: на масляном насосе был обнаружен дублированный номер мотора – р115–114 (такого номера у нас базе не было); на брезентовом чехле от радиостанции, которая была установлена на самолете, нанесен номер самолета – 15/513 (этот номер относился к самолету Ар-2, который на 1941 год был в составе 58-го СБАП); на куске дюраля красной краской был нанесен номер Л 11/15; на небольшом шильдике – номер 14/15 (оба последних номера относились к самолетам Пе-2, которые значились за 72-м СБАП). Но по архивным документам потери этих авиационных подразделений никак не подходили к найденному самолету. А вот вновь обнаруженные номера принесли неожиданный результат. По документам Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации было установлено, что на 1 декабря 1941 года самолет Пе-2 № 13/15 с моторами М-105ра №/№ 125-475 и 135-1007 был в составе отдельной разведывательной группы ВВС ЛФ подполковника Кузнецова, а вот уже 20 декабря 1941 года, данный самолет с указанными моторами находился в составе 116-й отдельной армейской авиационной разведывательной эскадрильи.

К сожалению, на тот момент в нашей базе данных не были окончательно сопоставлены потери личного состава указанной авиационной эскадрильи с номерами потерянных в ходе боевых действий самолетов и моторов. Требовался дополнительный архивный поиск.

И вот спустя почти 20 лет после начала работ на месте падения самолета удалось в документах военного архива найти донесение, которое позволило назвать имена погибших летчиков:

Красная звездочка, нанесенная на борт самолета Пе-2.

«8 января 1942 года для выполнения боевого задания был направлен самолет Пе-2 № 13/15, который не вернулся на свой аэродром.

Самолет Пе-2 № 13/15 наработал с начала эксплуатации 46 час. 15 мин.

Моторы наработали с начала эксплуатации: первый М-105РА № 125–475 – 10 час. 35 мин. и второй М-105РА № 135-1007 – 12 час. 42 мин. Кроме того, с самолетом выбыли некомплектные к самолету:

1. Парашюты 3 шт. ПН-5 № 0020114, Пл-3м № 0021459, Пл-3м № П3126.

2. Фотоаппарат АФА-Б № 1062.

Акт составлен на предмет списания указанного имущества...».

В экипаж погибшего самолета входили: летчик младший лейтенант Лихачев Леонид Васильевич, летчик-наблюдатель лейтенант Кузнецов Степан Петрович и воздушный стрелок-радист старший сержант Дианов Анатолий Николаевич.

Получив эти сведения, поисковики приступили к поиску родных погибших и стали решать вопрос по месту и времени проведения торжественно-траурной церемонии захоронения останков погибшего экипажа.

Донесение 116-й ОРАЭ.

Новгородские поисковики, несмотря на плохую погоду, съездили на Тушинское болото и вынесли останки погибших летчиков с места временного захоронения.

Информация об установлении имен погибшего экипажа была размещена на поисковом форуме «Тризна». В своих дневниках я нашел запись за 2004 год с адресом Маргариты Алексеевны Стручковой, жены летчика самолета Леонида Лихачева, и сообщил его новгородским поисковикам. С этого дня поиск родных велся одновременно новгородскими и ленинградскими поисковиками. В Татарстане к поиску родных подключились специалисты Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество», а в Кемеровской области информацию для поиска приняли поисковики Кемеровского сводного поискового отряда «Земляк».

Лихачев Л.В.

Первыми отозвались родные Леонида Васильевича Лихачева. Письмо написала его внучка Лихачева Светлана Леонидовна, которая проживала в Санкт-Петербурге.

«...У меня есть фотографии деда и его письма, если они вас интересуют. Моя бабушка – Стручкова Маргарита Алексеевна – была бы счастлива, что вы нашли место гибели ее мужа. Но она 3,5 года назад умерла. Конечно, я готова встретиться и приехать на церемонию захоронения. Спасибо ВАМ всем!..»

Леонид Васильевич Лихачев родился 25 апреля 1918 года в городе Красноярске в семье железнодорожных рабочих.

Подъем одного из моторов самолета в 2019 году.

В 1932 году окончил ФЗУ № 1 на станции Тайга Томской железной дороги. В 1934 году окончил школу морских летчиков – высшую парашютную школу (г.Москва, станция Пушкино). До призыва на военную службу работал инструктором летчиком-парашютистом. В Красную Армию был призван 8 октября 1938 года. До января 1939 года проходил службу красноармейцем в/ч 8640 Ленинградского военного округа. Затем поступил курсантом в Балашовскую военную авиационную школу Приволжского военного округа, которую окончил в ноябре 1940 года. С присвоением воинского звания младший лейтенант Л.В.Лихачев был направлен для прохождения дальнейшей службы в 202-й скоростной бомбардировочный авиационный полк, который начал формироваться в это время в Ленинградском военном округе, на должность младшего летчика. В учетно-послужной карточке есть запись: «...Курсант – выпускник – достоин назначения младшим летчиком СБА с присвоением звания младший лейтенант – 1940 год...».

В это время полк базировался на аэродроме Керстово (д.Каскаловка под городом Кингисепп), а штаб 41-й смешанной авиационной дивизии в состав которой входил полк, находился в городе Красногвардейске (г.Гатчина). Именно здесь Леонид Васильевич и познакомился со своей будущей женой Маргаритой. Письма, которые сохранились в семье Лихачевых, пропитаны любовью и уважением, заботой и

волнением за близких, за жену, за ребенка, который еще должен был родиться, которого в письмах Леонид Васильевич называет «Лихачёнок», за своих родителей...

Вот выдержки из довоенного письма.

«...Летал днем на бомбометание в воздушные стрельбы, а поэтому только два раза видел с высоты птичьего полета Красногвардейск и твой дом. На низкой (неположенной) высоте над городом прошел я, ты не ошиблась. Видимо чутье подсказало? Да?...

...Давай лучше поговорим о нашем, общем... Во-первых, ты молодец – за то, что пишешь все, все и это мне приятно. Но было бы еще приятней быть с тобой, разговаривать и целовать тебя сотню раз...».

Начало войны Л.В.Лихачев встретил в составе 202-го СБАП. Полк с первых же дней войны приступил к боевым вылетам. В истории полка записано:

«С первого дня войны часть вела активные боевые действия на выборгском, кексгольмском, псковском, двинском, лужском, кингисеппском и красногвардейском направлениях. Основными объектами ударов были наступающие войска и боевая техника, мосты и переправы, самолеты на неприятельских аэродромах. Кроме того, велась воздушная разведка. Так как в полку было ограниченное количество самолетов, экипажи летали поочередно через два-три дня. На каждый самолет выпадала нагрузка до трех-четырех вылетов в день.

За период боевых действий на Ленинградском фронте с 22.06 по 28.08.41 г. полк произвел 194 боевых вылета с налетом 368 часов. Сброшено 107 т бомб, 280 тысяч листовок. Уничтожено около 100 танков и самоходных орудий, 2 железнодорожных эшелона, 1400 различных автотранспортных средств и повозок, 7 самолетов, 4 переправы. Полк безвозвратно потерял 12 самолетов, 5 летчиков, 5 штурманов и 6 стрелков-радистов.

Вследствие больших потерь (до 60% материальной части) 28.08.41 г. распоряжением ВГК полк был выведен из боевых действий в Тихвинский район на аэродром Сорожа. Остаток материальной части передали в 10-й СБАП...».

В это время Л.В.Лихачев был переведен из состава убывшего на переформирование полка в состав 116-й отдельной разведывательной авиационной эскадрильи, где освоил полеты на самолете Пе-2.

Номер одного из моторов и номер самолета.

А вот уже выдержки из военных писем Леонида Васильевича.

«Милая Рита! Где ты сейчас, что делаешь? Ты, наверное, также занята работой, как и я! И скучаем друг о друге, наверное, в одной степени. Я вот только сегодня вырвал после приезда из Гатчины пару свободных минут для того, чтобы черкнуть пару строк тебе. Как я занят днями и ночами ты представляешь! Да? Тебе не стоит это пояснять, ты умная! Скажу только одно, что я готов свалить на голову фашиста предназначенный ему подарок с воздуха. Жду с минуты на минуту приказа о вылете. Нахожусь пока еще на старом месте, но возможно и перекочуем...»

Также в этих письмах Л.В. Лихачев немного пишет и о событиях на фронте, о боевых вылетах, в которых он принимал участие, о своих товарищах по эскадрилье, которых лично знала и Маргарита Алексеевна.

«27 декабря 1941 года. Бабаево.

Милая Ритка! Поздравляю тебя с Новым годом, желаю здоровья и счастья!!! Сегодня ровно месяц с момента твоего отъезда, а поэтому справляю своеобразный юбилей одиночества и скуки, которая каждый день сильней начинает одолевать меня... (часть текста не читается из-за ветхости письма. – Авт.) *... Где ты, что с тобой, как живет Лихачёнок и разные другие вещи... Да, да, ты Рита возможно не поверишь, но это так. По-честному. Лишь одно отвлекает – это боевые задания, которым я отдаюсь весь полностью, лишь бы выполнить их примерно для Фризюка, Василенко и Гуцева и других. И это мне удается, доказательством может служить благодарность и досрочная аттестация в звании, командующим за дела под Тихвином. А поработали честно и*

Работа на месте падения самолета в 2019 году.

славно, надо сказать прямо. «Шульцу» досталось!... Все это дело, которое я обрушиваю на голову «гансам» за честь и благо Лихачёнка с тобой, стариков наших и весь народ наш свободолюбивый. Пусть будет служить тебе новогодним подарком от меня. А новый год надеюсь, что напомнит нам одержанной победой над немчурой, 1242 год, во главе с А.Невским...

Жаль, что на твой адрес я не могу сейчас выслать тебе газеты, в которых ты прочтешь, что твой Ледька был и есть, и будет не в числе последних...

А сейчас получили приказ перелететь на другой участок фронта. Ждем погоды. В первый день с нового места сообщу № ППС. Новость еще, моего «чижика» забрали в другую часть, обещал писать. Мой экипаж стал сибирским, т.к., подобрались все «чалдоны». Старший Петров и Дианов. Они рады, что добились быть со мной, а особенно старший Петров. В делах за Тихвин они были со мной. Ну вот и все. Крепко целую, Ледька...

P.S. Милая, не давай мне скучать о тебе – прошу пиши чаще...»

Мотор самолета Пе-2.

Это было последнее письмо Леонида Васильевича Лихачева. Через 12 дней его самолет не вернулся с боевого задания... А 4 апреля 1942 года родился долгожданный сын, которого мать Маргарита Алексеевна назвала в честь отца – Леонидом. Так и вырос его «Лихачёнок» без отца... Но память об отце Леонид Леонидович Лихачев пронес через всю жизнь, и передал ее своим детям, внукам Леонида Васильевича.

Стойка шасси самолета Пе-2.

Как писали выше, в письмах Лихачев упоминает несколько фамилий однополчан: Фризюка, Василенко, Гуцева, Петрова, Дианова. Расскажем немного и о них.

Командир звена старший лейтенант Николай Ефимович Фризюк не вернется с боевого задания 12 марта 1942 года. Самолет лейтенанта Ивана Ивановича Василенко будет сбит над станцией Водосье 5 марта 1942 года, а сам И.И.Василенко умрет от ран в пехотном медсанбате. Владимир Прохорович Гуцев прошел всю войну и закончил ее на должности командира АЭ в 4-м гвардейском бомбардировочном авиаполку в звании гвардии майора. Штурман экипажа Лихачева в боях под Тихвином Евгений Степанович Петров тоже прошел всю войну. Несколько раз был сбит, но возвращался в строй, награжден орденами и медалями, а конец войны встретил в звании капитана слушателем военной академии командного и штурманского состава ВВС Красной Армии. Наш рассказ о воздушном стрелке-радисте Дианове будет дальше...

Завершая историю о летчике Леониде Васильевиче Лихачеве, следует добавить, что приказ командующего Ленинградским фронтом о присвоении Л.В.Лихачеву очередного воинского звания – лейтенант пришел в штаб отдельной разведывательной эскадрильи только 12 февраля 1942 года, когда он уже погиб. 16 марта 1942 года штабом эскадрильи было составлено донесение о том, что экипаж не вернулся с боевого задания, а приказом Главного управления формирования и укомплектования Красной Армии от 11 мая 1942 года Л.В.Лихачев был исключен из списков Красной Армии как пропавший без вести.

Родных штурмана экипажа самолета Степана Петровича Кузнецова стали искать в Татарстане, откуда он был родом, и в Оренбургской области, где в годы войны проживала его супруга.

Ответ из Оренбурга пришел сразу. К поиску подключилась Надежда Поветкина, сотрудница управления социальной защиты населения администрации г.Оренбурга.

«Здравствуйте, Илья Геннадьевич!

Поиски мои, как Вы понимаете, особым успехом не увенчались. Но все же, сообщаю, что мне стало известно. Со слов Хохловой Виктории Юрьевны (двоюродной племянницы жены Кузнецова С.П. – Кузнецовой Ирины Михайловны), проживающей

Учетно-послужная карточка Кузнецова С.П., хранящаяся в Центральном архиве Министерства обороны РФ.

в г.Оренбурге, Кузнецов С.П. учился в Оренбургском летнем военном училище (как я понимаю, в том, где учился Ю.Гагарин). Учебное заведение на сегодня не сохранено, архивы находятся в военном архиве в Подольске. После знакомства со своей будущей женой его практически сразу призвали на службу, а потом на фронт. Ирина Михайловна родила сына в сентябре 1941 года, которого назвали Виктором. Отец сына так и не увидел, похоронку Ирина Михайловна получала. После войны, когда Виктор вырос, он учился в МГИМО, потом перевелся в Бауманский институт, потом вернулся в Оренбург и здесь закончил медицинскую академию. В 1975 году уехал в Москву, где работал врачом в Кремлевской (или Правительственной) клинике. Виктор всю жизнь искал информацию об отце, о месте его гибели, запрашивал в архивах и т.д.

Виктор Степанович умер в 1997 (или 1999) году после продолжительной болезни. У Виктора есть дочь Кузнецова Наталья Викторовна (1969 г.р.), которая после смерти отца проживает за границей, где конкретно – данных нет. Через соцсети пыталась найти – безуспешно. Все документы, письма Степана Петровича, фото и т.д. были у Виктора, а после его смерти у Натальи, его дочери. Получается искать нужно ее... Желаю Вам удачи в дальнейших поисках, надеюсь у Вас все получится!!!

Хочется надеяться, что я смогла Вам хоть чем-то помочь...».

К сожалению, найти Наталью Викторовну, внучку Степана Петровича, не удалось, но благодаря информации от дальних родственников и архивным документам мы можем рассказать о жизни Степана Петровича Кузнецова.

Родился Степан Кузнецов в старинном селе Булым-Булыхчи Апастовского района Татарской АССР (в донесении о безвозвратных потерях эскадрильи указано, что С.П.Кузнецов родился в селе Гишево) 23 марта 1913 года в семье русских крестьян. В 1920-е годы семья переехала в Алтайский край, где в 1929 году Степан окончил пять классов в селе Калинов. После школы работал трактористом. В 1931 году вступил в комсомол. А в ноябре 1934 года был призван на военную службу Рубцовским РВК Алтайского края.

Срочную службу проходил красноармейцем 217-го стрелкового полка Сибирского военного округа. Полюбив военную службу, в марте 1938 года подает документы и становится курсантом Омского военного училища им. М.Ф.Фрунзе. В июне 1938 года С.П.Кузнецову присваивают воинское звание лейтенант, а в сентябре 1938 года он назначается на должность командира взвода в/ч 5334. Затем его переводят на должность помощника начальника штаба 294-го стрелкового полка Уральского ВО. Но в декабре 1938 года Степан Петрович Кузнецов подает документы в летное училище, и приказом от 03.12.1938 года зачисляется слушателем 2-го Чкаловского военного авиаучилища летчиков-наблюдателей и штурманов Красной Армии. В эти годы в жизни Степана Петровича происходят волнительные события. В годы учебы в училище он встретил и полюбил Ирину Михайловну, которая стала его женой. Также в 1939 году он вступил в члены ВКП(б) (номер партийного билета 3516066).

29 января 1940 года С.П.Кузнецов окончил училище по специальности летчик-наблюдатель и был оставлен в училище на инструкторской работе. Но 11 февраля 1940 года группу летчиков и штурманов (в составе 32 человек) из Чкаловского училища направляют на пополнение 53-го дальнебомбардировочного авиаполка (самолеты ДБ-3), в составе которого на должности младшего летчика-наблюдателя Кузнецов принимает участие (с февраля по март 1940 года) в советско-финской войне.

В июне 1940 года С.П.Кузнецов вернулся к инструкторской работе в составе 163-го резервного авиационного полка Московского военного округа, который готовил летные кадры для развертывания авиационных частей Красной Армии. В апреле 1941 года был переведен на должность младшего летчика-наблюдателя в недавно сформированный в Ленинградском военном округе 201-й скоростной бомбардировочный авиационный полк, который базировался на аэродроме Сиворицы (Гатчинский район Ленинградской области). Полк был оснащен самолетами СБ и входил в состав тоже недавно сформированной 41-й смешанной авиационной дивизии. А в мае 1941 года Степана Кузнецова назначают на должность стрелка-бомбардира звена.

С началом Великой Отечественной войны полк вел активные боевые действия на выборгском, кексгольмском, псковском, двинском, лужском, кингисеппском и красногвардейском направлениях. После вывода с фронта полка, понесшего значительные потери в боях под Ленинградом, был переведен на должность летчика-наблюдателя в 116-ю отдельную разведывательную авиаэскадрилью. В это время в сентябре 1941 года у Степана Петровича родился сын – Виктор, который так и не увидел своего отца. 8 января 1942 года Степан Кузнецов не вернулся с боевого задания.

Дианов А.Н.

Приказ командующего Ленинградским фронтом о присвоении С.П.Кузнецову очередного воинского звания старший лейтенант пришел в штаб отдельной разведывательной эскадрильи только 12 февраля 1942 года, когда он уже погиб. 16 марта 1942 года штабом эскадрильи было составлено донесение о том, что экипаж не вернулся с боевого задания, а приказом Главного Управления формирования и укомплектования Красной Армии от 05 мая 1942 года С.П.Кузнецов был исключен из списков Красной Армии как пропавший без вести.

Дольше всех пришлось искать родных воздушного стрелка-радиста самолета Анатолия Дианова. Обратившись к интернет-ресурсам Министерства обороны Российской Федерации «Подвиг народа», где размещена информация о награжденных воинах в годы Великой Отечественной войны, и «ОБД Мемориал», где учтены потери Красной Армии, участники поискового форума «Тризна» нашли упоминания о братьях Анатолия Николаевича Дианова, которые тоже ушли на фронт. Выяснилось, что из семьи Дионовых как минимум четверо братьев воевали на фронтах Великой Отечественной войны:

– Виктор Николаевич, 1923 г.р., в годы войны старший сержант, старший радиотелеграфист радиороты 133-го отдельного полка связи 5-й гвардейской армии 1-го Украинского фронта. Был награжден медалью «За боевые заслуги», а в 1985 году к 40-летию Победы его наградили орденом Отечественной войны I степени;

– Святослав Николаевич, 1925 г.р., гвардии рядовой, связист 120-мм минометной батареи 282-го гвардейского стрелкового полка 92-й гвардейской стрелковой дивизии. Был награжден двумя медалями «За отвагу». Погиб 25 апреля 1944 года;

– Леопольд Николаевич, 1926 г.р., ефрейтор, пулеметчик 12-й гвардейской механизированной бригады. Погиб 28 марта 1945 года.

Получалось, что в живых из всех братьев (судя по данным «Подвига народа») остался только Виктор Николаевич.

Один из участников поискового форума «Тризна» писал: «Семья героическая была. На алтарь Победы положила 3 жизни...».

И вот в марте 2013 года во время служебной командировки в Новосибирск свела меня судьба с поисковиками из Кемеровской области. Марина Владимировна Вострикова, руководитель сводного поискового отряда Кемеровской области «Земляк» сразу подключилась к поиску родных. И результат не заставил себя ждать...

Нашлись две родные сестры Анатолия Николаевича Дианова: Светлана Николаевна Симутенко (1938 г.р.) проживала в поселке Тисуль, а Инна Николаевна Вавилова (1932 г.р.) проживала в городе Новокузнецке. У родных было несколько фотографий Анатолия. Кроме того, в разговоре с Инной Николаевной выяснилось, что Анатолий Николаевич был женат и у него есть дочь Валентина (1940 г.р.). К сожалению, сестры не знали ее фамилию в замужестве, так как давно потеряли с ней связь и знали лишь о том, что проживала она в городе Томске.

Оказалось, что семья Дионовых действительно была очень большой: восемь сыновей и три дочери. Деревня, в которой родился Анатолий Николаевич, его братья

и сестры, называлась Симонова Заимка. Из шести братьев, бывших на фронте, погибли (пропали без вести) четверо.

А поиск продолжался. И вот очередное радостное сообщение от руководителя Томского поискового отряда «Патриот» Максима Елезова. Благодаря репортажу на Томском телевидении нашлась дочь Анатолия Николаевича – Григорьева Валентина Анатольевна, которая проживала в городе Черноголовка Московская области.

У Валентины Анатольевны тоже сохранились фотографии отца, хотя в жизни она его ни разу не видела!

Анатолий Дианов учился в городе Томске, где получил профессию преподавателя русского языка и литературы. Родители Валентины Анатольевны (Анна и Анатолий) сыграли свадьбу в Томске в конце 1939 года, и почти сражу же Анатолия призвали в армию. Он попал в авиацию. В марте 1940 года отучился в школе младших авиационных специалистов в городе Славгороде, и был переведен в бомбардировочный авиационный полк, который базировался на аэродроме Сиверская (Гатчинский район Ленинградской области), на должность воздушного стрелка-радиста. Известие о рождении дочери Анатолий Николаевич получил в армии. А потом началась война...

С первых же дней войны Анатолий Николаевич Дианов в составе 116-й отдельной разведывательной эскадрильи совершает боевые вылеты. В один из дней, 4 августа 1941 года, самолет СБ был сбит в районе города Луга – станция Плюсса (в настоящее время – граница Ленинградской и Псковской областей). Летчик самолета старший лейтенант Павел Александрович Чистяков был убит в воздухе и упал с горящим самолетом. Штурману самолета (начальнику аэрофотослужбы АЭ) старшему лейтенанту Петру Вавиловичу Участьеву и воздушному стрелку-радисту младшему сержанту Анатолию Николаевичу Дианову удалось выпрыгнуть из самолета с парашютами. Но приземлились они в разных местах и на земле найти друг друга не смогли.

Вот как этот случай описан в наградных документах П.В.Участьева:

«При выполнении боевого задания 4 августа 1941 года в районе Луга самолет был сбит зенитным огнем противника. Товарищ Участьев выпрыгнул и спасся на парашюте, и в течение 10 дней находился на территории

Участьев П.В. и Дианов А.Н (справа) после возвращения из-за линии фронта. Октябрь, 1941 г.

противника. За эти 10 дней тов. Участьев испытал много бедствий и опасностей, на каждом шагу ему грозила смерть, но благодаря хладнокровию и находчивости тов. Участьев перешел линию фронта и благополучно прибыл в свою часть...».

И если Участьев прибыл в полк спустя 10 дней после того, как был сбит их самолет, то Дианов смог перейти линию фронта только через два месяца и лишь 21 октября 1941 года вернулся в часть.

* * *

10 мая 2014 года на воинском мемориале в деревне Чудской Бор Тосненского района Ленинградской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков погибшего экипажа. Присутствовало очень много народа. Поисковики – ребята из Великого Новгорода, руководитель отряда Игорь Кун и Александр Кисляк. Представители администрации и военкомата, местные школьники, ветераны. Из Кемеровской области приехала родная сестра А.Н.Дианова Светлана Николаевна Симутенко, с сыном и внучкой. Их в дороге сопровождал Валерий Валяев из поискового отряда «Земляк», который принимал активное участие в поиске родных. Из Московской области приехала дочь А.Н.Дианова Валентина Анатольевна Григорьева. Из Санкт-Петербурга приехали родные летчика самолета Леонида Лихачева.

О событиях этого дня хорошо рассказала Ирина Васильевна Филатова из города Калачинска Омской области (она и сама участница наших поисковых экспедиций) в очерке «Суровая страда поисковых отрядов», опубликованном в журнале «Проталина» (2014 г., № 3–4).

«Суровая страда поисковых отрядов»

Братья Дианновы:

Анатолий.

Леонид.

Виктор.

Легкие туфельки ничуть не делали ее походку легкой. Женщина опиралась на мою руку, и я чувствовала, как ей тяжело. Сказывались усталость, почтенный возраст и нахлынувшие чувства. Светлане Николаевне Симутенко, в девичестве Дианновой, 76 лет. Она приехала под Любань хоронить брата. В семье Дианновых у Николая Варфоломеевича и Антониды Меркульевны было восемь сыновей и три дочери. Старшие подросли и уже стали опорой родителям, вслед за ними подрастали младшие – Вильгельм, Инесса, Маргарита. Кроме звучных имен, дети получили образование, научились любить музыку. По вечерам в семье устраивали концерты, играли на гармони, мандолине, балалайке, гитаре. Жили люди по совести, трудились честно, дождались уже первых внуков.

Началась война, и сыновья Дианновых ушли на фронт. Не один, не два – шестеро!

Первым в неизвестность шагнул Анатолий – в январе 1942 года под блокадным Ленинградом. Он не вернулся с боевого задания. Сыну тогда исполнилось 22.

Со школьной скамьи добровольно ушли на фронт младшие Святослав и Леопольд. В апреле 1944-го Святослав погиб, а в марте 1945-го погиб и Леопольд. Через пять дней пуля настигла четвертого брата – Валентина! Его тело попало в руки врага на чужбине. Домой вернулись только двое – из Японии Леонид, из Чехословакии – Виктор, успевший до этого пройти через ад Сталинграда. Оба вернулись с боевыми наградами.

Воевавший в первую мировую отец трудно перенес потерю сыновей, горе ускорило его кончину. Гибель сыновей терзала и сердце матери. Не давала покоя неизвестность – что случилось с Анатолием?

А Анатолий попал в боевую переделку. 4 августа 1941 года экипаж 116-й отдельной разведывательной армейской авиационной эскадрильи, в которой воевал старший сержант Анатолий Дианов, вылетел на разведку вражеских позиций. Под Лугой самолет был обстрелян зенитками. Погиб командир экипажа Павел Чистяков. А стрелок-радист Дианов и штурман Петр Участьев выпрыгнули с парашютом. К своим пришлось им пробираться по одиночке. Через десять дней штурман вернулся в расположение части. Парашют Дианова воздушным потоком отнесло в тыл врага. К счастью, стрелок остался незамеченным. Измученный, обгоревший, он все же перешел линию фронта и 24 октября вернулся в эскадрилью.

С фотографии, датированной следующим днем – 25 октября, смотрит крайне уставший человек. На обороте подпись: «Дорогой Ане и Валечке после возвращения из немецкого тыла», – это было адресовано жене и дочке. Весть о рождении дочери Вали Анатолий получил еще во время прохождения срочной службы. Не подержал он на руках своего первенца, так и выросла дочь без отца. С ней была только его фотография.

8 января 1942 года для выполнения боевого задания утром в район Чудово–Тосно–Новгород вылетел самолет Пе-2 № 13/15 с экипажем: командир летчик Лихачёв, штурман Кузнецов, стрелок-радист Дианов. Задание было выполнено, и самолет лег на обратный курс. О дальнейшем говорят архивные документы.

Из оперативной сводки 54-й немецкой истребительной эскадры Люфтваффе можно понять, что было получено сообщение от наземных войск о том, что в районе железнодорожного полотна, на границе Ленинградского и Новгородского районов, без сопровождения летает русский одиночный бомбардировщик. На его перехват был поднят самолет лейтенанта Ханса Йоахима Хайера. Завязался воздушный бой. Лихачёв, видимо, старался выбрать удачный угол атаки для стрелка-радиста, но немец уклонился, хлестнул из пулемета и пробил топливный бак. Загорелся левый двигатель. Летчик пытался вытянуть машину, но мощности одного двигателя на это не хватило. Огонь перекинулся на кабину пилота. С очередного захода Хайер попал в русского стрелка. Не успел покинуть горящую машину и раненый штурман. Самолет начало трясти и срывать в пике, оторвало крыло. Он резко свалился в штопор и на скорости врезался в замерзшее болото.

8 января 1942 года, 10 часов 12 минут. По радиосвязи с базой доносится рапорт лейтенанта Хайера: советский бомбардировщик сбит. Это фактическое время гибели экипажа самолета Пе-2. Воздушный

бой, который разразился в районе болота Тушинский Мох, был молниеносным. Все решали секунды. Но возмездие настигло врага! Немецкий ас, совершивший 320 боевых вылета и одержавший 53 победы, получивший за свои доблести Железный рыцарский крест, 9 ноября того же года в ходе боя в районе города Городок Тверской области погиб в столкновении со сбитым советским истребителем.

Когда Валентина Анатольевна Григорьева (Дианова), дочь стрелка Анатолия Дианова, приехала в любанские места на захоронение, она поделилась чувствами: «Немного странно: я никогда не видела отца, знала только то, что мама рассказывала. Для меня он был фотографией. Я не знала, какие у него глаза... Сейчас у меня такое впечатление, что он живой. Вот он – рядом. Теперь я его знаю. Знаю, что погиб на своей земле. Даже нет слов, чтобы выразить благодарность поисковикам». И тут достает фотографию, надпись пронзает сердце просьбой: «Помни и жди».

Его ждали. Его помнят. Сестра, дочь, племянник и правнучка приехали на захоронение останков экипажа, которое состоялось 10 мая на воинском кладбище у деревни Чудской Бор близ Любани в Ленинградской области.

Год 2013-й. Новгородские поисковики из отряда «Сокол» озвучили сведения, полученные еще в 1994–95 годах. Они тогда обнаружили, что в разъеме от самолетного переговорного устройства СПУ-3, которое установлено в кабине стрелка-радиста, остался обгоревший штекер. Он крепится к шлемофону радиста проводом. Наличие штекера подтверждает, что Дианов сгорел вместе с самолетом.

О месте падения самолета поисковикам стало известно от местных охотников. Из их рассказов узнали, что посреди глухого болота лежат обломки дюраля. Собралась группа, пошли Игорь Кун, Виктор Глотов, Борис Кисляк с сыном Александром. Они смогли добраться к этому топкому и комариному месту лишь с первыми морозами. Из дома отправились затемно, в четвертом часу утра. Потом полтора часа ехали на дизельном поезде, несколько километров шли пешком. Изрядно поплутав, замерзшие путники выбрались на кромку болота.

В рассветном тумане обломки самолета смотрелись жутко – из болота торчали ржавые искореженные детали центроплана. Когда разодрали мерзлые кочки и пробили мох, на поверхность выступили масляные пятна.

«Интерес возрастал с каждой минутой, жгло желание узнать – чей самолет? Из проруби достали обгоревшие бесформенные обломки. Когда из воды показалась красная звезда фюзеляжа, вздохнули – наш!» – вспоминает Александр Кисляк. Несколько раз за зиму группа добровольцев ездила на место падения самолета. Работали в любую погоду при сильном ветре. От этого ветра болотная вода мгновенно замерзала на рукавицах, одежде, на штоках крючьев. Чтобы продолжить работу, приходилось оббивать лед топором. Поисковики поднимали на поверхность все новые и новые детали самолета, которые тут же обследовали, пока те не успели обледенеть. Нашлись масляный насос, водяная помпа, заглушка кислородной маски пилота, брезентовый мешок с документацией к радиостанции и другие артефакты. В планшете штурмана лежали записка с расчетом топлива по полету и несколько клочков карт северо-западной части СССР, Эстонии и Финляндии. Вечером группа возвратилась в Новгород.

Дневниковые записи Александра о тех событиях:

«Вышли на платформу, темно. После теплого вагона сразу остываешь. Фонари не включаем, экономим батарейки на обратную дорогу. Ждем пару минут, пока глаза привыкнут, – и в путь. Дорога на болото при сильном морозе и большом снеге занимает два часа. Пришли на место, построили заслон против ветра, работаем. Ориентируемся во времени только по гудкам проходящих поездов.

Зимние дни короткие. Ради поиска не отвлекаешься даже на то, чтобы посмотреть на часы. После очередного прохода поезда уже понимаешь, что пора собираться домой. Обратный путь нисколько не легче, усталость за день дает о себе знать, но велика радость от того, что удалось выдрать из невиданной пустоты, грязи и мха очередной номер двигателя.

Пришли на станцию, до поезда еще целый час, вокруг темно и безлюдно. Поезд пришел в 20:00, стоянка 2 минуты. Запрыгиваешь в вагон и ловишь взгляды удивленных пассажиров: откуда, мол, такие пропахшие дымом лесники?»

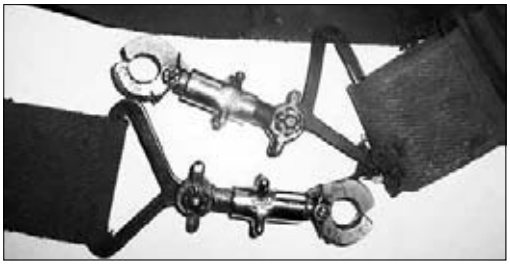
Детали самолета Пе-2.

Бирки, приборы, прицел и фрагменты пристяжной системы парашюта.

Эта титаническая работа поисковиков продолжалась несколько зим. За сезон удавалось достать огромное количество дюраля, который сразу невозможно было забрать – его быстро растаскивали охотники за цветным металлом.

Наконец из болотной жижи были подняты останки бойцов. На руках у одного из них были кожаные летные перчатки. Вне сомнения, это был стрелок-радист, потому что стрелять можно только в перчатках, а не в крагах. Дальше обнаружились лоскутья синих ватных штанов и ноги, обутые в меховые унты. Группа продолжала извлекать фрагменты человеческих тел, вид которых даже бывалых поисковиков повергал в шок.

«...К удивлению, останки выглядели так, будто самолет разбился только вчера, хотя с момента катастрофы прошло более 50 лет...», – говорит Александр Кисляк и добавляет: – Куда там египетские мумии с их фараонами! Настолько было все сохранено природой, что становилось жутко. Но нам очень хотелось узнать, кто же эти погибшие летчики».



Поисковик с грустью вспоминает, как долго сокрушался его отец Борис Леонтьевич, что не подняли из болота фотоаппаратуру. Человек, посвятивший свою жизнь поиску, понимал, каким ценным материалом могла стать заснятая экипажем хроника. Останки летчиков временно захоронили в селе Радофинниково, а документы передали в музей боевой и трудовой славы одного из предприятий города.

И начался долгий поиск родственников погибших. В 2005 году удалось ухватиться за первую ниточку. Стало известно, что дочь лейтенанта Леонида Лихачёва проживает в Гатчине! И все же поиск вышел на второй виток только в 2013 году, когда на запрос откликнулась внучка Лихачёва: «...Моя бабушка, Стручкова Маргарита Алексеевна, была бы счастлива, что вы нашли место гибели ее мужа – моего дедушки. Но она три с половиной года назад умерла. Спасибо вам всем!»

Такие письма – самое дорогое в поиске, когда через полувековое молчание удается найти имена и восстановить родственные связи. Когда-то на церемонии захоронения неизвестных летчиков под Гатчиной, общаясь с женой Лихачёва, поисковик Илья Прокофьев заверил ее, что самолет пропавшего экипажа все равно будет найден. Обещание это воплотили новгородские поисковики. Как оказалось, место гибели было совсем недалеко от дома.

Затем отыскали след родственников штурмана Степана Кузнецова. Известно, что после знакомства со своей будущей женой он вскоре был призван на военную службу, оттуда уехал на фронт. Ирина Михайловна родила сына в сентябре 1941 года, его назвали Виктором. На следующий год пришла похоронка. Отец не увидел наследника.

Всю жизнь Виктор Степанович надеялся получить информацию об отце, но до этого дня так и не дожил. У него осталась дочь – Наталья Кузнецова, она уехала за границу. Внучка штурмана унаследовала документы, фотографии, письма и фамилию деда. Найти Наталью пока не удается.

И вот удача – Дианову! Казалось, сама судьба выводила их на встречу с поисковиками. За год до поездки в Любань, слушая военные песни в День Победы, Светлана Симутенко подумала вслух: «Хоть бы кого-то из моих братьев нашли!» Уже ушла из жизни мама Антонида Меркульевна, которую в 1946 году наградили орденом «Мать-героиня», но есть сестры и братья! Найти родственников Дианова опять помогли поисковики Валерий Валяев и Максим Елезов. «...Я ревела, – говорит Светлана Николаевна, едва сдерживая слезы, и продолжает: – Вот такое горькое чудо...».

Для родственников – это чудо, для поисковиков – работа, которая стала главной целью их жизни. Их дело дарит людям надежду отыскать следы родного человека, которого столько лет ждут, ищут.

10 мая 2014 года. Полдень. Священник отслужил панихиду. На крышку гроба падают тяжелые комья земли. В молчании стоят родственники Лихачёва и Дианова, поисковики, участники скорбной церемонии. За несколько минут до ее начала Лиза Пушкова, правнучка стрелка-радиста, призналась: «Я не думала, что моего прадеда найдут. Дух захватывает! От всех нас – спасибо поисковикам».

Мелькают лопаты, вспотели спины наших парней от тяжелых взмахов. Это похороны экипажа, который через 72 года предан, наконец, земле.

Филатова И.В. (слева) беседует с родными Анатолия Дианова.

Это они приближали победу:

– командир, летчик лейтенант Лихачёв Леонид Васильевич, 1919 года рождения, уроженец г.Красноярска;

– штурман старший лейтенант Кузнецов Степан Петрович, 1913 года рождения, уроженец Татарской АССР;

– стрелок-радист старший сержант Дианов Анатолий Николаевич, 1919 года рождения, уроженец Новосибирской области.

«...и живу я на земле доброй за себя и за того парня», – звучит знакомая песня, и слова обжигают душу. Это мы все теперь живем за 27 миллионов павших.

Я посмотрела на правнучку Дианова. В ее глазах стояли слезы. Лиза отчетливо понимала, с каким трудом воскресли имена героев из той войны. Это чувство понятно любому россиянину...».

Ирина Филатова. 2014 г.

Церемония захоронения экипажа самолета Пе-2.

Памятная плита на могиле экипажа.

* * *

Летчики, штурманы и радисты самолетов разведывательной авиации – это элита авиации. Личный состав был подготовлен летать днем и ночью, в плохую погоду, в большинстве случаев без прикрытия истребителей. И они вылетали... Несмотря ни на что.

В этой истории три человеческие судьбы, три жизни... и еще три жизни – их детей! Детей, которые родились, выросли и так и не видели своих отцов... Дети войны, дети без отцов... В этой истории, есть и еще три жизни – жизни их жен, матерей, которые смогли поднять и вырастить таких детей, которые через всю жизнь пронесли светлую память о своих отцах!

И чтобы еще раз прочувствовать это, приведем письмо дочери Анатолия Дианова – Валентины Григорьевой, которое было написано в декабре 2013 года (до церемонии захоронения останков погибшего экипажа) и было адресовано Игорю Викторовичу Куну – руководителю отряда «Сокол».

«Здравствуйте, дорогой Игорь!

Большое спасибо Вам за письмо и огромная благодарность за Ваш труд. Я даже не представляла, как много людей заняты этим благородным делом – поиском погибших во время войны. Передайте мою благодарность Вашим товарищам. Я надеюсь, что мы встретимся в мае на захоронении. Прошу сообщить мне, когда и где это будет, я постараюсь приехать. Еще прошу сообщить мне координаты родственников двух других членов экипажа Лихачева Леонида и Кузнецова Степана. Вообще-то я бы хотела забрать останки папы и захоронить у себя на кладбище. Об этом я хотела поговорить с Вами и родственниками Лихачева и Кузнецова. Прошу Вас, Игорь, написать мне свое мнение на этот счет.

Анатолий и Анна Диановы.

О папе я знаю совсем немного. Он познакомился с мамой в педучилище в Томске. Мама – Моркатун Анна Ивановна. Поженились они по окончании училища в 1939 году и скоро его взяли в армию в летное училище – он занимался в аэроклубе в Томске. А в январе 1941 года письма от папы были уже со станции Сиверской. В августе 1941 года его самолет был сбит под Лугой. Из всего экипажа он выжил один. В лесу его обгорелого и раненного нашли местные жители, выходили и отправили в партизанский отряд и оттуда уже в госпиталь. Потом он вернулся в строй, на фотографиях папа выглядит очень постаревшим. Вторая катастрофа оказалась последней.

Родился папа в Кемеровской области в пос. Центральный, в большой семье, 9 или 10 детей. Воевали 6 братьев, из них 4 погибли. Посылаю Вам 5 фотографий, все, что у меня есть. На обратной стороне я переписала подписи с оригинала. Почерк у меня похож на папин.

Мама прожила большую хорошую жизнь, в 1946 году вышла замуж за фронтовика, у них родилось двое детей. Оба работали учителями, потом директорами школ в городе Томске. Мама умерла в 2002 году в возрасте 81 года.

Благодаря Вам, Игорь, и Кемеровскому отряду «Земляк», я теперь переписываюсь со своими двумя тетями и их детьми – моими двоюродными братьями и сестрой.

Еще раз Вам большое спасибо...».

Остается лишь добавить, что в мае 2014 года, перед церемонией захоронения в Чудском Бору, родственники Анатолия Дианова – его сестра Светлана Николаевна с сыном и его дочь Валентина Анатольевна – встретились впервые в жизни... и всю ночь перед захоронением говорили, говорили...

P.S. 10 мая 2016 года на месте захоронения погибшего экипажа самолета поисковиками была открыта памятная плита с фотографиями и именами погибших летчиков. В церемонии торжественного открытия принимала участие внучка летчика самолета Леонида Лихачева – Светлана Леонидовна Лихачева.

В мае 2019 года «Объединением «Отечество» РТ проведена экспедиция по подъему мотора самолета. Мотор был извлечен из болота и после реставрации будет использован в проекте «Крылья Татарстана» по восстановлению самолета Пе-2.

Луковкин Георгий Сергеевич

Луковкин Г.С.

Командир звена 27-го гвардейского истребительного авиационного полка 2-го гвардейского истребительного авиакорпуса ПВО города Ленинграда гвардии младший лейтенант ЛУКОВКИН Георгий Сергеевич, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, город Калинин, дом НКПС № 33, кв.3. Мать Луковкина Ксения Ивановна, проживала: город Калинин, дом НКПС № 34, кв.8. Мобилизован Калининским РВК города Калинин.

1 августа 1943 года на самолете Як-7б (заводской номер 4315377 с мотором М-105ПФ № 315-2529) сбит прямым попаданием зенитной артиллерии противника, взорвался в воздухе, упал в районе Лезье Мгинского (в настоящее время – Кировского) района Ленинградской области.

Место падения самолета Як-7б в районе станции Турышкино Кировского района Ленинградской области было обнаружено летом 2008 года жителем города Луга. Эта информация была передана командиру поискового отряда «Витязь» Николаю Юзефовичу Бухтиярову, который в свою очередь сообщил о находке в Общественный фонд поисковых отрядов Ленинградской области. 3 декабря 2008 года сводной группой было проведено предварительное обследование места падения самолета. На месте найдена большая воронка, залитая водой. Рядом с воронкой на земле находились одна стойка шасси и коленчатый вал от мотора М-105, на котором сохранился один поршень с гильзой. При обследовании удалось установить дублированный номер мотора – 315–2529. Также на одной из конструкций от центроплана был обнаружен выбитый номер – 43–9.

По мнению поисковиков, скорее всего, место лет 20 назад подвергалось разграблению на металлолом, так как с одной стороны воронки существовал старый отвал, который уже порос мхом. При обследовании были обнаружены части моторамы, три куска от бронеспинки, одна педаль.

Предварительные исследования позволили предположить, что самолет погиб в период весны–лета–осени 1943 года и относился, возможно, к следующим авиационным полкам:

– 27 гв. ИАП 2 гв. ИАК ПВО (есть потеря в районе Лезье 1 августа 1943 года);

– 86 гв. ИАП 240 ИАД (есть две потери на Як-7 в районе Вороново 26 мая 1943 года);

– 29 гв. ИАП 275 ИАД (есть потери в районе Келколово: 30 июля 1943 года и 27 мая 1943 года).

В 2011 году новгородскими поисковиками (отряд «Сокол», г.Великий Новгород, руководитель – Игорь Викторович Кун)

Воронка на месте падения самолета.

Номер мотора на дне поршня.

были проведены исследования документов Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации. По результатам этой работы удалось выяснить, что мотор М-105ПФ № 315-2529 был установлен на самолет Як-7б № 4315377, и значился не вернувшимся с боевого задания 1 августа 1943 года из состава 27-го гвардейского истребительного авиаполка 2 гв. ИАК ПВО 13 ВА.

На данном самолете не вернулся с боевого задания командир звена гвардии младший лейтенант Луковкин Георгий Сергеевич, 1922 г.р. В боевом донесении говорилось: «...сбит зенитной артиллерией противника прямым попаданием, взорвался в воздухе, упал в р-не аэродрома Лезье, на территории противника...».

В журнале боевых действий 2-го гвардейского истребительного авиакорпуса ПВО за 1 августа 1943 года записано:

«8.47 – 9.43 Восемь самолетов Як-7 из 27 гв. ИАП, ведущий гвардии капитан Харитонов, прикрывали свои войска в районе Мга, Синявино, Лезье. Южнее Синявино встретили 2 ФВ-190. Гвардии капитан Харитонов зашел в хвост ведомого самолета противника и атаковал его с дистанции 100–150 метров, после чего у ФВ-190 отвалилась половина правой плоскости, упал 1 км западнее Захожье.

Гвардии старший лейтенант Потапов произвел атаку сзади по ведущему пары ФВ-190. Самолет противника упал севернее Сигалово.

Над аэродромом Лезье ниже себя заметили до 8–10 истребителей противника типа ФВ-190, которые ходили по кругу (очевидно с намерением производить посадку).

Поисковики работают на месте падения самолета.

Гвардии старший лейтенант Потапов сзади сверху атаковал 1 ФВ-190, у которого были не убраны шасси, самолет противника упал в районе Сологубовка. Второй ФВ-190 пытался атаковать самолет гвардии старшего лейтенанта Потапова, но гвардии капитан Харитонов атакой сверху сбил самолет противника, ФВ-190 загорелся, вошел в штопор и упал севернее аэр. Лезье.

Гвардии младший лейтенант Гримов атакой сзади сбил 1 ФВ-190, самолет противника упал в районе аэр. Лезье.

Гвардии младший лейтенант Печников атаковал и сбил 1 ФВ-190, который упал северо-восточнее Сологубовка и сгорел на земле.

Гвардии младший лейтенант Печенин под ракурсом 2/4 атаковал 1 ФВ-190, после чего самолет противника сделал переворот и с отвесного пикирования упал в районе Мга – Сологубовка.

В бою был подбит самолет младшего лейтенанта Кувизина, летчик произвел вынужденную посадку на аэродром Манушкино на фюзеляж. Самолет разбит, летчик невредим.

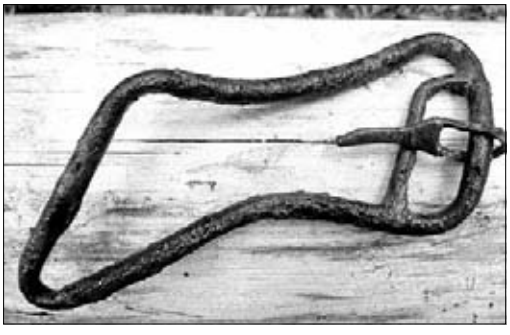
Во время боя над аэродромом Лезье зенитная артиллерия и малокалиберная зенитная артиллерия противника вела интенсивный огонь по нашим самолетам. Прямым попадаем снаряда ЗА взорван самолет младшего лейтенанта Луковкина, самолет упал в районе аэр. Лезье, летчик погиб...».

Для полноты описываемого воздушного боя мы решили обратиться к немецким архивным документам и уточнить количество потерянных немецких самолетов за 1 августа 1943 года на этом участке фронта. В этом нам помог наш друг и коллега, поисковик и исследователь истории авиации Кирилл Чекмарёв.

Оказалось, что немцы в этот день указали подбитыми всего три ФВ-190 и один Ю-88 под Ленинградом. По немецким данным выходило, что один ФВ-190 А-5 № 1501297 из II/JG54 подбитый сел на вынужденную посадку на аэродром Сиверская (район Гатчина) и оказался разбитым на 50%, второй ФВ-190 А-5 № 1501351 из 5/JG54 также сел на вынужденную посадку и был разбит на 50% (повреждения от истребителей противника) в районе Сологубовка. А вот ФВ-190 А-4 № 147107 из состава 4/JG54 был разбит при вынужденной посадке на аэродром Гатчина на 30% (якобы разбился из-за плохой видимости). Кроме этого, на аэродром Дно (скорее все-

**Дмитрий Смирнов,
командир п/о «Сосновый Бор».**

Николай Михайлов, командир п/о «Рубин».



Вытяжное кольцо парашюта.

го, имеется ввиду аэр. Гривочки. – Авт.) с раненным пилотом на борту подбитым сел на вынужденную посадку самолет бомбардировщик Ю-88 D-1 № 1551 из состава 3.(F)/22. Вследствие повреждений от истребителей противника и вынужденной посадки он был разбит на 70%.

То есть из заявленных нашими летчиками семи сбитых самолетов противника по немецким архивным документам подтверждается потеря только трех самолетов ФВ-190.

* * *

Георгий Сергеевич Луковкин родился в 1922 году в городе Калинин. Там же окончил 10 классов средней школы. В 1941 году поступил в Батайскую военную школу пилотов, закончил которую в 1942 году с присвоением воинского звания сержант. С 3 июня 1942 года зачислен на должность пилота в состав 123-го истребительного авиаполка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда. 22 ноября 1942 года за мужество и героизм, проявленные в борьбе с германским фашизмом, приказом Народного комиссара обороны СССР № 374 полк был преобразован в 27-й гвардейский истребительный авиационный полк. 16 февраля 1943 года Г.С.Луковкину было присвоено очередное воинское звание гвардии младший лейтенант. 2 июня 1943 года он был награжден медалью «За оборону Ленинграда».

Георгий Луковкин.

Установив данные на погибшего летчика, поисковики приступили к поиску родных. Информация была размещена на различных форумах и сайтах в социальных сетях в Интернете. И вот в мае 2011 года из города Тверь пришло письмо от учителя истории МОУ СОШ № 25, общественного директора школьного музея Лидии Ивановны Смирновой, в котором она написала, что рядом с их школой в 1970 году руками преподавателей и учеников школы был установлен обелиск с именами учеников школы, не вернувшихся с войны. На этом обелиске есть фамилия Георгия Сергеевича Луковкина. Кроме того, у Георгия был родной брат – почетный железнодорожник г.Твери Луковкин Алексей Сергее-

Алексей Чежин – правнук Георгия Луковкина.

вич, который умер несколько лет назад, но в Твери проживают его родные. Приложением к письму, Лидия Ивановна Смирнова прикрепила фотографию Г.С.Луковкина, которая хранилась в школьном музее.

Далее к поиску родных летчика подключились ученики 25-й школы Твери, и буквально через несколько дней от них пришло сообщение, что нашлись племянник и племянница Георгия Сергеевича, которые обязательно приедут на церемонию захоронения останков летчика, а пока выслали небольшие воспоминания о своем дяде.

Воспоминания племянницы Г.С.Луковкина – Прохоровой Лидии Алексеевны.

«Георгий Сергеевич Луковкин родился в г.Калинин (Тверь) в семье железнодорожного служащего. Кроме него в семье было еще трое сыновей: Николай (1910 г.р.), Алексей (мой отец, 1911 г.р.) и Константин (1913 г.р.). Николай большую часть жизни прожил в Москве, работал в органах МВД, ушел в отставку в звании полковника. Алексей и Константин всю жизнь прожили в Твери, работали на железной дороге машинистами паровозов, тепловозов и электровозов.

Моя семья (мама, папа и я) жила в Твери в одной квартире с бабушкой (матерью отца) и Георгием – дома его называли Жоржиком. Он окончил 10 классов средней школы № 6. Школа находилась очень близко, буквально в двух шагах от нашего дома. В 1970-е годы во дворе школы был установлен обелиск с фамилиями учеников, павших в Великую Отечественную войну. Насколько я помню, их было человек 20, среди них и Георгий.

По словам моих родителей, мы жили очень дружно. Жоржик охотно помогал присматривать за мной (я тогда была совсем маленькой), относил меня по утрам в ясли, играл и гулял со мной. После окончания средней школы он уехал в г.Батайск и поступил в летную школу. Потом началась война и он ушел воевать.

Перед самой войной, в мае 1941 года, он прислал нам свою фотографию в летной форме. И больше мы его не видели. А потом бабушке сообщили, что самолет Георгия подбили и он погиб. Помню, бабушка очень плакала. Родители тоже горевали. Я была еще слишком мала, чтобы понять, что такое смерть.

Больше мы ничего не слышали о нашем Жоржике. Братья его не воевали. И все они дожили до глубокой старости. Бабушка Ксения, мама Георгия, умерла в 1973 году, так ничего и не узнав о погибшем сыне.

В настоящее время осталось в живых две его племянницы – я, Прохорова (Луковкина) Лидия Алексеевна, Луковкина Элла Николаевна – и племянник Луковкин Евгений Константинович. Мы храним память о Георгии, хотя знаем о нем больше по рассказам родителей...».

Церемония захоронения останков гв. младшего лейтенанта Луковкина Г.С.

В течение осени 2011 – весны 2012 годов поисковиками отрядов «Сосновый Бор» (руководитель – Дмитрий Смирнов) и «Рубин» (руководитель – Николай Михайлов) были проведены выезды на место падения самолета. Удалось откачать воду из воронки и обследовать всю прилегающую территорию, в результате были подняты все останки погибшего пилота.

Останки гвардии младшего лейтенанта Георгия Луковкина были торжественно захоронены 8 мая 2012 года на воинском мемориале «Новая Малукса» Кировского района Ленинградской области. На церемонии захоронения присутствовали родственники летчика – правнук Алексей Чежин, которому были переданы на вечное хранение личные вещи родного человека.

Мазуренко Николай Васильевич

Мазуренко Н.В.

Командир звена 123-го истребительного авиационного полка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда лейтенант МАЗУРЕНКО Николай Васильевич, 1915 г.р., уроженец: УССР, Одесская область, Телего-Березнянский (Телягово-Берязанский) район, село Адамовка. Жена Мазуренко, проживала: УССР, город Одесса, ул.Бондарева, д.6, кв.6. Кадровый.

21 сентября 1941 года на самолете Як-1 (заводской номер 1716 с мотором М-105п № 115-430) сбит при посадке двумя немецкими самолетами Ме-110, погиб. Похоронен в п.Углово Всеволожского района Ленинградской области.

Место падения самолета Як-1 в районе д.Минулово Всеволожского района Ленинградской области в апреле 2012 года было обнаружено поисковой группой Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района Ленинградской области). При первом же обследовании обломков на одном из фрагментов редуктора удалось найти дублированный номер мотора – п 115-430. Судя по разбросу обломков, самолет при падении взорвался и горел. Почти все найденные фрагменты находились на поверхности. Поисковиками были обнаружены: расколотая бронеспинка, обломанные стойки шасси, фрагменты редуктора, остатки от авиационной пушки ШВАК. Опрашивая местных жителей, нашли одного дедушку – очевидца событий, который рассказал, что после падения самолета приехали военные, сняли вооружение и забрали тело летчика на аэродром Углово, где его и похоронили.

На месте падения во время поисковых работ останки пилота найдены не были.

Вернувшись из экспедиции, поисковики на форуме сайта ПО «Тризна» разместили информацию о находке. Буквально через несколько часов известный историк авиации Сергей Кузнецов (автор многочисленных военно-исторических публикаций и книг по истории самолетов семейства Як) оставил на форуме сообщение, что обнаруженный мотор был установлен на самолет Як-1 № 1716. Именно на этом самолете 21 сентября 1941 года погиб летчик 123-го ИАП лейтенант Мазуренко. Также Сергей Кузнецов представил поисковикам выписки из архивных документов, рассказывающих о последнем бое летчика:

«ЦАМО, ф.217, оп.1221, д.188, л.212.

Оперативная сводка № 43 штаб ВВС ЛФ к 04:00 22 сентября 1941 г.

2. 7-й ИАК

21.09.1941 г., в 18:18–18:30 40 самолетов противника (20 Bf-110, 20 Bf-109 и He-113) произвели бомбардировочный налет на аэродром Углово. Поднятые по тревоге 5 Як-1 вступили с ними в бой и помешали прицельному бомбометанию. В воздушном бою сбит лейтенант Н.В.Мазуренко 123-й ИАП. В результате бомбардирования аэродрома по предварительным данным убито 3 человека, ранено 4 человека, сгорел 1 БЗ...».

«ЦАМО, ф.217, оп.1221, д.103, л.126.

Боевое донесение № 186 штакор 2 ПВО Ленинград 06:00 22.9.41 г.

...ИА в воздушном бою сбито: два Ju-87, четыре Bf-109, один Bf-109 подбит. Погиб в воздушном бою летчик 123-го иап лейтенант Мазуренко на самолете Як-1».

Это был действительно самый первый воздушный бой, который пришлось выдержать летчикам 123-го полка на Ленинградском фронте. Ведь именно 21 сентября 1941 года полк прибыл под Ленинград.

Из оперативных документов 7 ИАК ПВО:

«21 сентября 1941 года в состав корпуса прибыли:

Номер мотора на опорной шайбе ведомой шестерни редуктора.

24-й иап – 12 ЛаГГ-3 аэр. Левашово (22.9.41 переходит на аэр. Манушкино),

123-й иап – 18 Як-1 аэр. Углово,

124-й иап – 18 МиГ-3 аэр. Левашово,

158-й иап – 12 И-16 аэр. Янино.

За начальника штаба ВВС ЛФ полковник Морунов

Военком штаба ВВС ЛФ полковой комиссар Сулимов

За начальника оперативного отдела подполковник Коровин...».

* * *

Об этом трагическом дне написано в воспоминаниях командира АЭ 123-го ИАП Героя Советского Союза Георгия Никоноровича Жидова:

«...Излюбленным методом противника тогда были действия по нашим аэродромам. Определив по данным воздушной разведки и своим агентурным данным скопление наших самолетов, они стремились нанести удар и уничтожить самолеты на земле.

Прилет нового полка на фронт, вооруженного новыми истребителями не остался незамеченным. Буквально на второй день нас посетили.

После того как мы взлетели, через 15–20 минут на высоте четыре тысячи появилась группа самолетов. Шли девятками. Вначале думали, что свои. Потом поняли – это многоцелевые двуместные самолеты «Мессершмитт-110» в сопровождении одноместных, насчитали 60 самолетов.

Наши истребители, которые были на аэродроме, успели взлететь, а личный состав укрылся в щелях – кто-куда успел добежать. И вот не долетев немного до аэродрома, самолеты противника перешли в пикирование. Одна группа за другой быстро приближается к земле. Моторы ревут, нудно заныли бомбы. Страшный леденящий звук быстро приближается. Кажется, вот именно на тебя все бомбы летят. Раздались глухие взрывы бомб, пушечно-пулеметный огонь самолетов дополнился огнем зенитной артиллерии, прикрывавшей аэродром. У всех создалась страшная иллюзия смерти. Некоторые поддались панике, стали выбегать из укрытий. Но чувствуем, что со штурмовкой у немцев что-то не получилось. Самолеты сделали лишь один заход. Стали вылезать из укрытий, хотя это и небезопасно – пули и снаряды продолжали падать. Группа Мессершмиттов-110 встала в оборонительный круг. Наши самолеты (около 15) их атакуют со всех сторон. Одноместные истребители противника стремятся не допустить наших. Бой идет жаркий. Продолжался минут 20. Противник постепенно оттягивал свои силы, отходил в сторону фронта. Бой все дальше и дальше удалялся от аэродрома.

Слева направо, сидят: Сербин, Можаев; стоят: Жидов, Севостьянов.

Наконец сделалось тихо. Свежий ветер унес дым от разрывов. Горел всевозможный хлам на краю аэродрома. Какой же урон нанес противник. Вот итог налета. Убит один человек, который не выдержал психологического воздействия звука падающих бомб, вышел из укрытия и был убит. Вот и все. Если добавить, что увеличилось на аэродроме и вокруг него количество воронок, то больше никаких результатов. Противник потерял два самолета.

...Не вернулся лишь летчик из нашей эскадрильи. Где он и что с ним? Сразу же начинаются выяснения.

Прошло некоторое время, мы уже не надеялись на возвращение нашего летчика, и вдруг над аэродромом появился Як-1. Но почему-то не шел на посадку. Это встревожило. Что с ним, ранен, не видит аэродром? – мы с тревогой задавали вопросы друг другу. Обычно после боевого вылета летчики не задерживались в воздухе, а стремились быстрее пополнить горючее и боеприпасы, и быть готовым к бою.

Появилась пара «Мессершмиттов». Но летчик не выполняет никакого маневра, летит по прямой. Дистанция сокращается. Наконец «Ме» приблизился, дал длинную

очередь с очень короткой дистанции. После очереди «Як» сильно задымил, накренился в сторону, вошел в пике и упал на землю. Черный густой столб дыма обозначил место гибели боевого товарища. Это была первая жертва из нашего полка в боях за Ленинград. Так погиб летчик Мазуренко.

Вечером за ужином остался нетронутым один прибор. Мы долго обсуждали, как казалась нам, ничем необъяснимую гибель. Нас угнетало, как это энергичный полный задора молодой летчик не сделал ничего, чтобы не быть побежденным, хотя бы спасти себя.

В его руках находился прекрасный «Як-1» обладавший не меньшей скоростью, чем Ме-109, имеющий преобладание во всех маневренных качествах, так необходимых для боя. Прекрасное вооружение. Мы поняли, что с ним что-то случилось. Бездействие в воздухе во время атаки противника – условие для поражения. Мы этот вывод на протяжение всей войны чувствовали. В самые критические моменты, когда противник ведет по тебе огонь и ситуация кажется безвыходной, однако действия, действия дают положительные результаты. Это подтверждалось неоднократно. Целые группы истребителей противника расстреливали полностью боеприпас, но не могли сбить одного самолета, энергично маневрирующего.

С самого начала боев мы вынуждены были вести бои в воздухе в необычных для нас условиях. Требовалось доказать, что наш самолет Як-1 лучший истребитель и с ним драться прославленным «Мессершиттам» будет опасно. И это было сложно. Во-первых, истребителей Яковлева на фронте было мало, во-вторых, до нашего прилета была группа, вооруженная Як-1, в составе 20 самолетов, и неудачно показала себя. За короткое время были потеряны почти все самолеты, и погибла большая часть летчиков.

И в таких условиях нужно было брать реванш. Надо было драться, и в боях доказать преимущество. Только бой решал успех. А немцы имели численное преимущество. Еще не сбита арийская спесь.

Тяжело было в начале. Мы несли потери. Но мы заставили себя уважать. И если не было численного преимущества, немцы уже не вступали в бой с Як-1. Никогда не вступали в бой. Побыстрее старались уйти...».

* * *

Николай Васильевич Мазуренко родился 23 июля 1916 года в с.Адамовка Телягово-Берязанского района Одесской области в крестьянской семье. В 1930 году окончил шесть классов школы-семилетки, в 1932-м – ФЗУ при заводе Красного профинтернационала. Получил специальность модельщика. В 1937 году стал членом ВЛКСМ.

В апреле 1938 года поступил на службу в РККА. Стал курсантом Одесской военной авиашколы Киевского Особого военного округа. Окончил школу по ускоренному курсу в декабре 1938 года и приказом НКО СССР № 02708 от 20.12.1938 г. направлен в 14-й ШАП Белорусского Особого военного округа на должность младшего летчика с присвоением воинского звания младший лейтенант. В сентябре 1939 года в составе 14-го легко-штурмового авиаполка участвовал в освободительном походе в Западной Белоруссии в должности младшего летчика. В апреле 1940 года был переведен на должность младшего летчика в 123-й ИАП БОВО (место дислокации г.Брест). Приказом от 23.06.1940 г. по войскам ЗОВО присвоено очередное воинское звание лейтенант и назначен на должность командира звена 123-го ИАП.

Начало Великой Отечественной войны Н.В.Мазуренко встретил на границе. Принимал участие в первых боях над городом Брестом. Вместе с полком воевал под Москвой, затем, получив новую технику, полк был переброшен под Ленинград.

21 сентября 1941 года Николай Мазуренко погиб. Похоронили летчика на кладбище у аэродрома Углово Всеволожского района Ленинградской области.

Жидов Г.Н.

Воинское захоронение летчиков у аэродрома Углово.

Мандра Филипп Архипович

Заместитель командира АЭ 439-го истребительного авиационного полка ВВС 8-й армии Ленинградского фронта старший сержант МАНДРА Филипп Архипович, 1913 г.р., уроженец: Украинская ССР, Киевская область, Шполянский район, село Кримки (Крымки) (в настоящее время – территория Черкасской области Украины). Жена Мальцева Анна Андреевна, проживала: РСФСР, Свердловская область, Билимбаевский завод, ул.Карла Маркса, д.36. Кадровый.

Сбит в воздушном бою 1 января 1942 года на самолете И-15бис № 5152 с мотором М-25в № 1983159 (по другим данным, 198359). «...Упал в непосредственной близости к переднему краю обороны противника. Похоронить не представлялось возможности...» – так было записано в боевом донесении.

Мандра Ф.А.

В 1960 году место падения советского самолета на дне Ладожского озера в районе Бугровского маяка (Кировский район Ленинградской области) было обнаружено местными рыбаками. В 1966 году аквалангистами клуба «Нево» со дна озера были подняты обломки самолета (точную марку самолета установить тогда не удалось), двигатель и останки пилота. На моторе был выявлен его номер – М-25в № 198359.

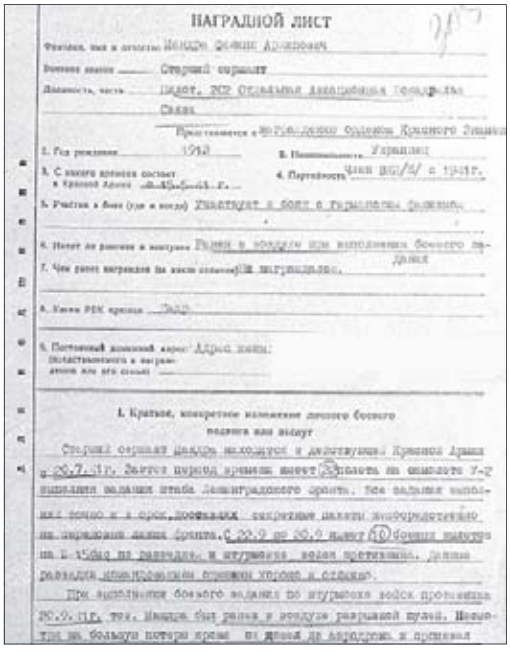
В книге местного краеведа Валентина Николаевича Овсяникова «Герои земли Шлиссельбургской» описываются эти события:

«В один из летних дней 1960 года по распоряжению милиции нас направили в район Бугровского маяка, где местным рыбаком-любителем был обнаружен погибший в войну самолет. С нами пошел и обнаруживший находку Залевский Борис Семенович.

То, что я увидел под водой, меня поразило. Полусгоревший советский истребитель типа И-153 «Чайка». Мне удалось поднять с него останки летчика, около 5000 рублей денег, пистолет ТТ № 1090, номер мотора 198359, два пулемета и другие детали самолета. С нами работали и водолазы одной из воинских частей Ленинграда, а после много раз выходили на место гибели самолета и ленинградские аквалангисты под руководством капитана Виктора Павловича Быкова. Мой поиск имени летчика никаких результатов не дал. Он остался безымянным...».

Установить судьбу погибшего летчика, поднятого со дна озера, поисковикам так и не удалось. Со слов руководителя (в 2001 году) клуба аквалангистов «Нево» Бориса Кузнецова останки погибшего были захоронены на мысе Марьин Нос (Всеволожский район Ленинградской области), но это вызывает сомнения, так как обломки

Наградной лист Мандры Ф.А.



НАГРАДНОЙ ЛИСТ

Старший сержант

1913

Украинец

Член ВКП(б) с 1941г.

Награжден орденом Красного Знамени

Участвует в боях с первых дней

Ранен в воздухе при выполнении боевого задания

Дрова

Адрес жены:

1. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг

Старший сержант Мандра находится в действующих Красной Армии с 26.7.41г. Данное период времени имеет сделать на самолете У-2 выполнил целых этапа Ленинградского фронта. Все вылеты выполнил точно и в срок, особенных секретных целей информативного по управлению войск фронта. С 22.9 по 26.9 имел 10 боевых вылетов на И-153бис по разведке и штурмовке войск противника, давая разведданные командованию фронта и отдела.

При выполнении боевого задания по штурмовке войск противника 26.9.41г. тов. Мандра был ранен в воздухе разрывной пулей. Несмотря на большую потерю крови он домой не вернулся и продолжал

самолета поднимали у Бугровского маяка, рядом с берегом Ладожского озера, который граничит с Кировским районом Ленинградской области.

По словам другого жителя города Кировска (к сожалению, его данные не записаны, велся устный разговор), останки летчика были упакованы в мешок и находились на борту какого-то судна, которое принимало участие в подъеме обломков самолета. После окончания подъема судно ушло на стоянку на реке Нева к Уткиной заводи (черта г.Санкт-Петербург), где останки были вынесены на берег и оставлены в хозяйственной постройке. При посещении данной постройки кем-то из местного начальства, рабочим было указано на необходимость очистить помещение от посторонних предметов. В результате останки, упакованные в мешок, были выброшены в реку Нева в районе Уткиной заводи... Но этот рассказ пока не получил никаких подтверждений.

Получив информацию о нахождении в 1960-е годы обломков самолета и останков летчика, поисковики Фонда поисковых отрядов Ленинградской области предположили, что данный самолет относился к потерям 127-го ИАП или 286-го ИАП, которые прикрывали воздушный мост через Ладожское озеро. Но найти в архивных документах номер мотора и установить личность пилота долго не удавалось.

В 2011 году, изучая в Центральном архиве Министерства обороны документы авиачастей, новгородские поисковики отряда «Сокол» (Игорь Викторович Кун) нашли свидетельство, что мотор М-25в № 1983159 был установлен на самолет И-15бис № 5152 и был списан как боевая потеря из состава 439-го ИАП ВВС 8-й армии Ленинградского фронта. На данном самолете в результате воздушного боя 1 января 1942 года на аэродром не вернулся заместитель командира АЭ старший сержант Филипп Архипович Мандра.

Из донесения 439-го ИАП: «...упал в непосредственной близости к переднему краю линии обороны противника. Похоронить не представлялось возможности».

Поиск в архиве номера мотора так затянулся, потому что 439-й истребительный авиационный полк принимал участие в боях под Ленинградом совсем непродолжительное время, и его документы ранее были мало исследованы поисковиками. Из истории полка было известно, что он сформирован в ноябре 1941 года. С 10 ноября 1941 года полк значится в действующей армии и находится в подчинении ВВС 8-й общевойсковой армии Ленинградского фронта. Как 439-й истребительный полк он просуществовал до 26 января 1942 года, затем ему было присвоено другое наименование – 770-й истребительный авиационный полк. А 30 января 1942 года полк убывает на переформирование. Впоследствии, с 21 мая 1942 года полк входил в состав 3-й ударной авиагруппы Ставки Верховного Главнокомандования и был расформирован в июне 1942 года. За время нахождения полка под Ленинградом (с декабря 1941 года по январь 1942 года) в базе данных, собранных поисковиками, значились всего лишь четыре погибших воина из состава полка.

Курсант Филипп Мандра у самолета У-2.

Также, в связи с переименованиями полка, в документах ЦАМО РФ встречаются противоречивые сведения о самом летчике. Так, в донесении 439-го ИАП ВВС 8-й армии старший сержант Ф.А.Мандра значится убитым 1 января 1942 года, а в приказе ГУК он учтен уже младшим лейтенантом 770-го ИАП и значится пропавшим без вести в феврале 1942 года.

Родился Филипп Мандра в селе Крымки Шполянской волости Звенигородского уезда Киевской губернии в 1913 году. Еще до войны окончил аэроклуб и был аттестован военным летчиком запаса. Повторно призван в Красную Армию 15 мая 1941 года. С 20 июля 1941 года – летчик 202-й отдельной авиаэскадрильи связи ВВС 8-й армии Ленинградского фронта. На самолете У-2 выполнял боевые вылеты по доставке секретных документов на передовую. С 22 сентября 1941 года начал вылетать на боевые задания на самолете И-15бис.

Мандра Филипп Архипович.

31 октября 1941 года при формировании 439-го ИАП (на базе 65-й отдельной истребительной эскадрильи и 202-й отдельной эскадрильи связи) переведен на должность заместителя командира АЭ. В составе полка поддерживал наземные войска при обороне правого берега Невы от устья реки Тосна до берега Ладожского озера и в боях за удержание и расширение плацдарма у Московской Дубровки.

В декабре 1941 года был награжден орденом Красной Звезды (приказ командующего Ленинградским фронтом от 19.12.1941 года), но орден получить не успел – 1 января 1942 года погиб в воздушном бою. В наградных документах говорилось:

«При выполнении боевого задания по штурмовке войск противника 30 сентября 1941 года тов. Мандра был ранен в воздухе разрывной пулей. Несмотря на большую потерю крови, он довел самолет до аэродрома и произвел отличную посадку. Из самолета тов. Мандра был вынесен на руках, так как он потерял сознание...».

Несмотря на то, что место захоронения останков погибшего летчика выявлено не было, мы постарались найти родных и близких Филиппа Архиповича. В этом нам помогли наши коллеги из украинской Историко-поисковой организации «Поиск–Днепр». В марте 2011 года удалось разыскать родную племянницу Филиппа Архиповича – Людмилу Васильевну Подгорную, которая выслала в наш адрес несколько фотокарточек своего дяди. Также удалось найти родного брата погибшего летчика – Трофима Архиповича, который так и проживал все эти годы в селе Крымки Шполянского района Черкасской области.

Мемориал в г. Шлиссельбург.

В то же время на имя главы администрации Кировского района Ленинградской области от Управления Министерства обороны Российской Федерации по увековечению памяти погибших при защите Отечества было направлено представление, в котором говорилось:

«...провести работу по вопросу установления точного места захоронения останков погибшего летчика. В случае невозможности установления точного места захоронения погибшего, прошу организовать необходимую работу с администрацией Шлиссельбургского городского поселения и отделом областного военного комиссариата по Кировскому району Ленинградской области по увековечению имени заместителя командира АЭ 439-го истребительного авиаполка старшего сержанта Ф.А.Мандры на одном из воинских мемориалов в городе Шлиссельбурге Кировского района Ленинградской области».

В соответствии с этим обращением имя погибшего было увековечено на воинском мемориале в городе Шлиссельбург Ленинградской области.

Маслов Борис Николаевич
Бугаев Иван Васильевич
Мазуро Бронислав Николаевич

Маслов Б.Н.

Мазуро Б.Н.

Место падения самолета Ил-4 было обнаружено осенью 2013 года поисковым отрядом «Пересвет» (г.Волхов Ленинградской области, руководитель – Пунанов Алексей Вячеславович) между деревнями Бережки и Блитово Волховского района Ленинградской области. При первичном осмотре места в ноябре 2013 года удалось установить номер одного из моторов самолета – М-88 № 887609. В июне–августе 2014 года работы были продолжены. Удалось откачать воду из воронки от взрыва самолета при падении. Среди обломков поисковиками были обнаружены части пристяжной системы от парашютов экипажа. На одном из обломков обшивки был найден номер – 2067.

По проведенной архивной исследовательской работе с документами ЦАМО РФ историком военной авиации Борисом Давыдовым (г.Москва) было установлено, что обнаруженный поисковиками самолет относился к потерям 20-го гвардейского авиационного полка. Мотор М-88 с номером 887609 был установлен на самолете Ил-4 № 11403 (второй мотор М-88 № 887552). Данный самолет был выпущен 29 апреля 1943 года на авиационном заводе № 126 в городе Комсомольск-на-Амуре. В конце мая

Летчик гвардии старший лейтенант МАСЛОВ Борис Николаевич, 1914 г.р., уроженец: УССР, Сталинская (в настоящее время – Донецкая) область, г.Краматорск. Жена Костромина Мария Семеновна, проживала: Хабаровский край, г.Хабаровск, ул.Украинская, д.5. (Второй адрес: жена Маслова Любовь Георгиевна, проживала: Чкаловская (в наст. время – Оренбургская) область, г.Чкалов, Мастерской переулок, д.5). Кадровый.

Штурман самолета гвардии лейтенант БУГАЕВ Иван Васильевич, 1919 г.р., уроженец: Краснодарский край, Гиагинский район, хутор Курский (в настоящее время – Республика Адыгея). Жена Бугаева Валентина Николаевна, проживала: г.Липецк, ул.Котовского, д.1. Кадровый.

Воздушный стрелок-радист гвардии младший сержант МАЗУРО Бронислав Николаевич, 1921 г.р., уроженец: Белорусская ССР, Минская область, Пуховичский район. Отец Мазуро Николай Павлович. Мобилизован Осиновичским РВК Могилевской области в 1940 году.

Экипаж самолета Ил-4 (заводской номер 11403 с моторами М-88 №/№ 887609, 887552) из состава 20-го гвардейского авиационного полка Авиации дальнего действия 3-й гвардейской авиационной дивизии АДД 3-го гвардейского авиационного корпуса АДД. Не вернулся с боевого задания в ночь с 3 на 4 августа 1943 года из района Синявино Мгинского (в настоящее время – Кировского) района Ленинградской области.

1943 года был по железной дороге отправлен в действующую армию и поступил в состав полка. В ночь с 3 на 4 августа 1943 года самолет Ил-4 № 11403 (хвостовой номер 30) в составе экипажа: летчик Маслов, штурман Шугаев и воздушный стрелок-радист Мазуро не вернулся с выполнения боевого задания по бомбардировке цели № 9 на северном участке Ленинградского фронта.

Согласно карте, на которую нанесены номера целей для авиации дальнего действия, цель № 9 находилась в районе Синявинских высот. В оперативных документах АДД целями для бомбардировок самолетами дальней авиации в ночь с 3 на 4 августа 1943 года были: «...узлы сопротивления противника в р-не 2,5–6,5 км юго-западнее железнодорожной станции Синявино, артиллерийские позиции противника в районе станции Апраксин и п.Славянка (р-н ж/д станции Мга), железнодорожные узлы Брянск-2, Никитовка, Ясиноватая, Иловайская (р-н Сталино), выполнение спецзаданий...».

В боевом донесении 20-го гвардейского авиаполка АДД по итогам ночи с 3 на 4 августа 1943 года (налет на цель № 9) записано: «Экипаж Маслова на свой аэродром не возвратился, о выполнении задачи по радио не доносил, в 23.52 донес по радио, что прошел пункт Боровичи, больше связи с ними не было (...). Другой экипаж в 00.28 наблюдал в районе реки Волхов падающий самолет с последующим взрывом и пожаром на земле...».

Также в архивных документах удалось найти и уточняющие сведения о судьбе экипажа: «Оперативная сводка № 00239 105-го пограничного полка НКВД по ОТ Волховского фронта. г.Волхов. По состоянию на 24:00 27.08.1943 г.

27.08.1943 г., служебным нарядом 8 заставы под командой лейтенанта Постредельникова на лесной поляне (1860) обнаружены останки потерпевшего аварию советского самолета типа Ил-4. Крупная воронка и мелкие обломки самолета свидетельствуют о том, что самолет при падении взорвался на бомбовом грузе. На месте падения самолета обнаружены останки экипажа, клочки их обмундирования и парашютов. Нарядом подобрана летная книжка на имя штурмана самолета л-та 3 Гв. АД ДД Бугаева Ивана Васильевича и обрывки топографических карт масштаба 1:50000 Ленинградской и Московской обл.

Определить численность погибшего экипажа возможности не представилось. О месте падения самолета сообщено письменно начальнику штаба 3 Гв. АД ДД с приложением документов...».

Тем самым стало понятно, что основные фрагменты тел и останков погибшего экипажа самолета были захоронены еще в годы Великой Отечественной войны.

Работая с документами ЦАМО РФ, удалось проследить боевой путь летчика и штурмана погибшего самолета.

Летчик самолета Борис Николаевич Маслов родился 24 июля 1914 года в городе Краматорске. В 1934 году там же окончил машинный техникум. 20 августа 1935 года был призван в Красную Армию. Становится курсантом 11-й военной школы пилотов имени Пролетариата Донбасса (г.Ворошиловград). В июле 1937 года после окончания школы присвоено воинское звание старшина, Борис Николаевич направлен на должность пилота в состав 43-й тяжелобомбардировочной авиаэскадрильи (г.Воронеж, Московский ВО). С ноября 1938 года – пилот 3 АЭ 42-го тяжелобомбардировочного авиаполка (АОН-2, г.Воронеж). В учетно-послужной карточке есть запись: «Выводы по аттестации за 1938 год: «...Достоин присвоения военного звания «лейтенант» с использованием в должности старшего летчика в дальнебомбардировочной авиации...». Но приказом по частям 2-й армии Особого назначения от 31 декабря 1938 года присвоено воинское звание младший лейтенант. В это же время назначается на должность младшего летчика в состав 3-й АЭ 7-го дальнебомбардировочного авиаполка 2-й АОН. С 13 января

Волховский поисковик на месте падения самолета Ил-4.

Маслов Б.Н.

1939 года – военный пилот 42-го тяжелобомбардировочного авиаполка. Далее, с 22 февраля 1940 года – младший летчик 164-го резервного авиаполка. На февраль 1941 года на должности старшего летчика в составе 81-го дальнебомбардировочного авиаполка 4-го авиационного корпуса дальней авиации. Полк на начало Великой Отечественной войны дислоцировался на Украине и имел на вооружении самолеты ДБ-3ф. В истории полка записано:

«В июне–сентябре 1941 г. экипажи полка работали со средних и малых высот днем мелкими группами без прикрытия истребителей. Полк действовал в интересах Южного фронта, основными объектами ударов стали механизированные колонны войск противника в районах Кременчуга, Днепропетровска, Запорожья, Никополя, Ярославля. Одиночные экипажи днем со средних высот производили разведку движения войск, ж.д. перевозок и мест базирования авиации противника.

В августе 1941 г. основные усилия были сосредоточены на срыве продвижения противника к Полтаве и Мелитополю, а также на ударах по днепровским переправам. Наряду с дневными вылетами, экипажи произвели 58 боевых вылетов ночью.

В сентябре 1941 г., не прекращая боевых действий днем, полк подготовил 25 ночных экипажей. Ночники начали выполнять налеты на крупные ж.д. узлы в темное время суток. Удары же по небольшим ж.д. станциям, слабо прикрытым средствами ПВО, и эшелонам на перегонах наносились днем с небольших высот.

В октябре 1941 г. принимал участие в боях за Мариуполь, Таганрог, Ростов. Напряжение боевой работы было высоким, иногда в сутки каждый самолет выполнял по пять боевых вылетов. Полеты осуществлялись как днем, так и ночью. Большое количество боевых вылетов в сутки объясняется нетипичными для дальней авиации задачами, которые приходилось выполнять полку, и близостью аэродрома базирования к линии фронта – 35–50 км...».

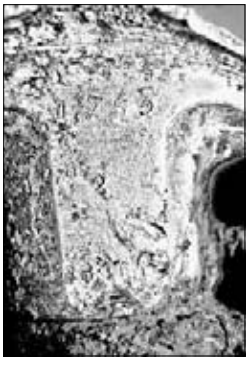
В мае 1942 года лейтенанта Б.Н.Маслова направляют на учебу, и он становится слушателем Военно-воздушной академии командного и штурманского состава ВВС Красной Армии (г.Чкалов). Там же 4 ноября 1942 года присвоено очередное воинское звание старший лейтенант.

После окончания командного факультета 16.02.1943 года старший лейтенант Маслов направлен на должность инспектора-летчика по технике пилотирования 304-й авиадивизии. 6 марта 1943 года его назначают на должность заместителя командира АЭ в состав 47-го гвардейского авиаполка дальней разведки ГК КА. 19 июня 1943 года Маслов откомандирован в распоряжение начальника отдела кадров АДД, и в последствии становится летчиком 20-го гвардейского авиаполка АДД.

В одну из ночей, с 23 на 24 июля 1943 года, при выполнении боевого задания по бомбардировке эшелонов противника и разрушению железнодорожных путей на станции Славянск, экипаж самолета Ил-4 в составе гвардии старшего лейтенанта Маслова, штурмана гвардии лейтенанта Бугаева и воздушного стрелка-радиста гвардии младшего лейтенанта Мазуро совершил вынужденную посадку в Воронежской области из-за отказа одного из моторов. Самолет остался в ремонте, а экипаж вернулся в полк.

Пряжка от пристяжной системы парашюта.

Номер мотора.



Завершая рассказ о судьбе Бориса Маслова, следует добавить, что после войны в 1979 году место его гибели разыскивала родная сестра – Анна Николаевна Никитина. К сожалению, в учетных архивных документах ее адрес не был отражен.

Штурман самолета Иван Васильевич Бугаев родился в 1919 году в хуторе Курский Гиагинского района Краснодарского края (в настоящее время эта территория находится в Республике Адыгеи). В 1939 году получил среднее образование и закончил техникум. В ноябре 1930 года поступил курсантом в Краснодарское военное авиаучилище, окончил которое в 1940 году с присвоением воинского звания сержант. После учебы направлен в распоряжение командующего ВВС Северо-Кавказского ВО. Переведен на должность стрелка-бомбардира в состав 231-го дальнебомбардировочного авиаполка 4-го авиакорпуса. В августе 1941 года присвоено воинское звание младший лейтенант и направлен в состав 98-го ДБАП. В марте 1942 года полк переформирован в 752-й авиаполк АДД, а 26 марта 1943 года полку присваивается гвардейское звание и полк преобразуется в 10-й гвардейский авиационный полк АДД. За время пребывания в полку, 6 сентября 1942 года Ивану Бугаеву присвоено воинское звание лейтенант. 20 мая 1943 года приказом по 3-му гвардейскому авиационному корпусу АДД переведен на должность штурмана самолета в состав 20-го гвардейского авиационного полка АДД.

В мае 2016 года волховским поисковикам удалось разыскать в Республике Беларусь родственников воздушного стрелка-радиста самолета Б.Н.Мазуро, которые и предоставили его фото.

7 мая 2017 года в Волховском районе прошла торжественно-траурная церемония, о которой руководитель поискового отряда «Пересвет» Алексей Вячеславович Пунанов рассказал на своей интернет-страничке:

«При финансовой поддержке «Метахима» в деревне Бережки Волховского района установлен воинский мемориал летчикам, погибшим во время Великой Отечественной войны. В торжественном открытии монумента участвовали работники предприятия, молодежные и ветеранские организации Волховского района, подразделения Главного управления МЧС РФ по Ленинградской области.

Военный бомбардировщик Ил-4 обнаружили местные жители, указавшие на находку участникам поискового отряда «Пересвет». Воронка от взрыва самолета составила более 20 метров. Осколки разлетелись на 200-300 метров, на месте падения обнаружены номерные элементы двигателя самолета, и поисковики начали работу с архивами.

По номеру авиационного мотора «Пересвет» установил, что двухмоторный бомбардировщик Ил-4 весной 1943 года поступил на вооружение 20-го Гвардейского авиаполка Авиации дальнего действия.

Заместитель главы администрации Волховского района Любовь Сякова выразила искреннюю благодарность отряду «Пересвет» за их работу, также были отмечены благотворители. «При финансовой поддержке компании «ФосАгро» был установлен этот памятник, – подчеркнула Любовь Алексеевна. – Мы благодарны вам за вашу поддержку социальному развитию города и района».

Открытие памятника погибшему экипажу в д.Бережки.

Медведев Михаил Павлович
Румянцев Александр Иванович

Место падения самолета Ил-2 в районе Тали – Ихантала Выборгского района Ленинградской области было обнаружено в октябре 2010 года местными жителями-охотниками, которые предприняли для раскопок несколько выездов. В один из дней ими был обнаружен фрагмент редуктора самолета, на котором был продублирован заводской номер мотора – АМ-38 № 252395. К сожалению, точное место падения самолета они не указали, но передали эту информацию руководителю поискового отряда «Карельский вал» (г.Санкт-Петербург) Вячеславу Геннадьевичу Скокову, который сообщил о находке во Всероссийский информационно-поисковый центр «Отечество» (г.Казань).

Историком военной авиации Борисом Владимировичем Давыдовым (г.Москва) была проведена архивная исследовательская работа, в результате чего стало известно, что данный мотор был установлен на самолет Ил-2 № 1878574, выпущенный заводом № 18 (г.Воронеж) в октябре 1943 года.

Далее сотрудниками ВИПЦ было установлено, что данный самолет с указанным мотором 11 апреля 1944 года был передан из состава 703-го штурмового авиаполка в 872-й штурмовой авиаполк 281-й штурмовой авиадивизии 14-й воздушной армии. Затем его следы прослеживаются в контрольном списке по 13-й воздушной армии Ленинградского фронта за июнь 1944 года, когда данный самолет 9 июня 1944 года передается из состава 14-й ВА в состав 13-й ВА (перед Выборгской наступательной операцией 1944 года все полки 281-й ШАД 14-й ВА переданы в подчинение 13-й ВА).

И окончательным документом, определившим судьбу этого самолета, стал отчет 281-й штурмовой авиационной дивизии по потерям материальной части за июнь 1944 года, в котором говорилось: «...самолет Ил-2 № 1878574 из состава 448-го ШАП 281-й ШАД сбит истребителями противника 28 июня 1944 года в р-не 3 км восточнее Коряала. Экипаж самолета: летчик младший лейтенант Медведев Михаил Павлович и воздушный стрелок рядовой Румянцев Александр Иванович...».

Летчик младший лейтенант МЕДВЕДЕВ Михаил Павлович, 1921 г.р., уроженец: Пензенская область, Даниловский (в настоящее время – Лопатинский) р-н, село Коршунка. Отец Медведев Павел Матвеевич, проживал: Узбекская ССР, город Ташкент-7, ул.Ломоносова, д.39. Кадровый.

Воздушный стрелок красноармеец РУМЯНЦЕВ Александр Иванович, 1925 г.р., уроженец: Ленинградская (в настоящее время – Новгородская) область, город Холм. Отец Румянцев Иван Петрович, проживал: Казахская ССР, Алма-Атинская область, Уйгурский район, с.Чунджа. Мобилизован Уйгурским РВК.

Экипаж 448-го штурмового авиационного полка 281-й штурмовой авиационной дивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта на самолете Ил-2 (заводской номер 1878574 с мотором АМ-38 № 252395) не вернулся с боевого задания 28 июня 1944 года.

Причем в документах по учету безвозвратных потерь гибель данного экипажа указывалась 29 июня 1944 года. Но оперативные документы говорят об обратном.

Журнал боевых действий 281-й штурмовой авиационной дивизии:

«28 июня 1944 года...

...Группа 6 самолетов Ил-2 капитана Сухиненко во время атаки цели была атакована двумя Ме-109. В это же время 2 ФВ-190 вели воздушный бой с прикрывающими 3 самолетами Ла-5. После первого захода группа в

На месте падения самолета Ил-2.

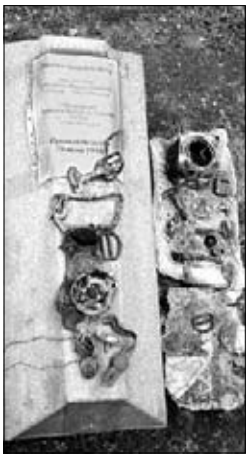
Андрей Смоленский, командир п/о «Звезда» (г.Выборг).

Поисковики отряда «Звезда» (г.Выборг).

Фрагменты пристяжной системы парашюта.

Вал редуктора мотора АМ-38.

Гроб с останками погибшего экипажа, их личные вещи и фрагменты самолета.



плотном строю тупой пеленг, перешла на бреющий полет и вышла на свою территорию. При второй атаке Ме-109 длинной очередью сбил отставший от группы на 700–800 метров 1 самолет Ил-2, летчик Медведев с воздушным стрелком Румянцевым...».

Оперативная сводка штаба 281-й ШАД, на 21.00 28 июня 1944 года:

«448 ШАП.

...Свои потери: 2 Ил-2 мл. лейтенант Сороковых с воздушным стрелком Гладких сбит ИА противника. Упал 2 км северо-восточнее Юлясяйне. Младший лейтенант Медведев с воздушным стрелком Румянцевым сбиты ИА противника. Упал 3 км восточнее Керьяла, при ударе о землю взорвался. 2 Ил-2 младший лейтенант Ануприенко с воздушным стрелком Сильченко и младший лейтенант Белясин с воздушным стрелком Столяровым после выполнения боевого задания произвели вынужденную посадку, первый 4 км севернее ст. Ханкониеми, второй в р-не Бабочино. Причины уточняются...».

Но, к сожалению, само место падения самолета, а точнее, где оно находилось, оставалось для поисковиков загадкой. И вот, только летом 2015 года местные жители показали это место представителям отряда «Звезда» из города Выборга. Поисковики приступили к работам. В течение нескольких выездов они исследовали обломки самолета и искали останки экипажа. На месте катастрофы образовалась продолговатая воронка, в которой попадались, по большей части, фрагменты от разбитого мотора. Остальные мелкие обломки дюраля и брони были разбросаны по окружности воронки. К сожалению, основные обломки самолета, судя по всему, еще в послевоенные годы были сданы в металлолом. Но в результате работ поисковики под руководством Андрея Смоленского по ходу направления падения самолета нашли раздробленные останки членов экипажа самолета. Рядом с останками находились фрагменты шлемофонов, пряжки и карабины от пристяжной системы двух парашютов.

Летчик самолета Медведев Михаил Павлович родился 20 октября 1921 года в селе Котинка (в донесении о безвозвратных потерях указано село Коршунка) Даниловского района Пензенской области. В 1940 году окончил 10 классов средней школы. В сентябре 1941 года поступил курсантом в 6-ю Воронежскую военную авиационную школу первоначального обучения. Перед эвакуацией ВАШП в Черногорск на территории Хакасской автономной области Красноярского края (в настоящее время – Республика Хакасия) для расформирования основная часть курсантов была переведена в другие учебные заведения ВВС КА. Так М.П.Медведев становится курсантом Борисоглебской ордена Ленина Краснознаменной военной авиационной школы пилотов им. В.П.Чкалова (16.10.1941 г.). По окончании авиашколы М.П.Медведеву 12 мая 1944 года присваивают воинское звание младший лейтенант. 26 мая 1944 года он прибывает для прохождения дальнейшей службы в состав запасного авиационного полка Приволжского военного округа. С 19 июня 1944 года он в составе 448-го штурмового авиационного полка 13-й воздушной армии Ленинградского фронта. А через десять дней его самолет был сбит истребителями противника...

Торжественно-траурная церемония захоронения останков погибшего экипажа состоялась 8 сентября 2016 года на воинском мемориале «Петровка» (могила № 30) Выборгского района Ленинградской области.

Мишин Михаил Николаевич
Чудин Николай Николаевич

Чудин Н.Н.

Старший летчик младший лейтенант МИШИН Михаил Николаевич, 1916 г.р., уроженец: Украинская ССР, Сталинская (в настоящее время – Донецкая) область, Чистяковский район, п/о Красная Звезда, Жилкооператив, ул.Первомайская, д.27, кв.2. Мать Мишина Мария Павловна. Мобилизован Макеевским РВК Сталинской (в настоящее время – Донецкой) области.

Воздушный стрелок сержант ЧУДИН Николай Николаевич, 1922 г.р., уроженец: город Москва, Красная Пресня, д.39/19, кв.9. Мать Чудина Татьяна Федоровна. Мобилизован Краснопресненским РВК города Москвы.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 301947 с мотором АМ-38 № 4584248) из состава 943-го штурмового авиационного полка 277-й штурмовой авиационной дивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта не вернулся с боевого задания 2 мая 1943 года при нанесении бомбоштурмового удара по войскам противника в районе д.Новая Тосненского района Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-2 в двух километрах восточнее поселка Гладкое Тосненского района Ленинградской области было обнаружено в сентябре 2008 года поисковым отрядом «Святогор» (п.Красный Бор, руководитель – Юрий Журавлев).

18 сентября 2008 года при дополнительном обследовании места падения самолета (в совместном выезде принимали участие представители поисковых отрядов «Святогор» и «Рубин» из г.Санкт-Петербурга) был обнаружен коленчатый вал от мотора АМ-38, на котором сохранились три поршня в гильзах. Удалось установить заводской номер мотора – 4584248. Само место падения самолета представляло из себя заполненную водой воронку на краю старой вырубки. Вокруг воронки находились разбросанные части бронекабины самолета. Судя по всему, воронку кто-то уже пытался копать. Скорее всего, нашли обломки и вскрыли воронку работающие в этом месте лесорубы. На месте падения почти отсутствовали обломки из цветного металла (алюминия), а это подтверждает, что вскрытие воронки производилось для добычи металлолома.

Вернувшись из леса, ленинградские поисковики стали проверять установленный номер по базе данных, созданной по результатам проведенных архивно-исследовательских работ. К сожалению, на то время данного номера в базе не оказалось, но близкие номера моторов упоминались в составе 277-й штурмовой авиационной дивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта. Тем самым появилась «ниточка», указывающая путь к дальнейшей архивной работе.

Номер мотора на поршне.

Поисковики п/о «Святогор» и «Рубин» на месте падения самолета Ил-2.

К сожалению, сами выехать в архив в ближайшее время мы не могли, и поэтому обратились за помощью к нашему другу и коллеге Сергею Сердюку, поисковику из города Бронницы Московской области. По документам Центрального архива Министерства обороны РФ он установил, что данный мотор вместе с самолетом прибыл с завода в состав 277-й ШАД и был поставлен на учет в 943-й штурмовой авиационный полк:

«Приказ 277 ШАД № 020 от 23 марта 1943 года: (...) Самолеты Ил-2 №/№ 301719, 301446, 301629, 301537, 301305, 301558, 301635, 301606, 301538 с моторами АМ-38 №/№ 4584283, 4584172, 4584197, 2955382, 4583837, 2465, 4584248, 4584228, 293839 прибыли с завода № 30, включить в боевой состав 943-го ШАП, записать по книгам учета. Основание: Приказ 943 ШАП № 050 от 18 марта 1943 года».

На основании данного приказа выходило, что обнаруженный мотор прибыл в 943-й ШАП 277-й ШАД в марте 1943 года на самолете Ил-2 № 301635.

«Приказ 277 ШАД № 043 от 20 мая 1943 года: (...) Самолеты Ил-2 №/№ 301947, 301635, 3810414 с моторами АМ-38 №/№ 4584248, 4584464, 29250 не вернулись с боевого задания, из боевого состава 943 ШАП исключить, записать по книгам учета. Основание: приказ 943 ШАП № 067 от 12 мая 1943 года».

Из этого приказа выходило, что обнаруженный мотор был списан как боевая потеря в мае 1943 года и на момент гибели стоял на самолете Ил-2 № 301947.

По предположению поисковиков, скорее всего, в авиационном полку прибывший с завода № 30 самолет Ил-2 № 301635 с мотором АМ-38 № 4584248 был в ремонте и на нем был заменен мотор, так как на основании другого приказа самолет Ил-2 № 301947 прибыл в полк с другим мотором («..Приказ 277 ШАД № 036 от 2 мая 1943 года. (...) Самолеты Ил-2 №/№ 301947 (....) с моторами АМ-38 №/№ 4584468 (...) прибыли с завода № 30, включить в боевой состав 943 ШАП, записать по книгам учета. Основание: приказ 943 ШАП № 060 от 25 апреля 1943 года»).

По результатам анализа документов выходило, что самолет Ил-2 № 301947 с обнаруженным мотором АМ-38 № 4584248 был списан приказом полка от 12 мая 1943 года, а значит самолет не мог быть потерян ранее этого срока.

Курсанты Сибирского кадетского корпуса.

В соответствии с документами по безвозвратным потерям, в составе 943-го ШАП в начале мая 1943 года потери самолетов и экипажей были только 2 мая 1943 года.

В этот день были следующие потери:

– экипаж командира звена лейтенанта Шибакова А.Ф. и воздушного стрелка младшего сержанта Игнатенко Г.Л. Их самолет Ил-2 был сбит истребителями противника в районе д.Новая;

– экипаж заместителя командира полка по политчасти майора Бекаревича М.В. и воздушного стрелка сержанта Костенко И.А. Их самолет Ил-2 был подбит истребителями противника в районе д.Новая, раненный летчик совершил вынужденную посадку в районе 3 км южнее Колонии Овцино. Воздушный стрелок самолета сержант Костенко был убит в воздухе (Ил-2 № 301635 АМ-38 № 4584464);

– экипаж младшего лейтенанта Мишина М.Н. и воздушного стрелка сержанта Чудина Н.Н. Их самолет Ил-2 был сбит истребителями противника в районе д.Новая;

– экипаж летчика младшего лейтенанта Решетникова В.П. и воздушного стрелка младшего сержанта Моисеева А.Г. Их самолет Ил-2 был подбит зенитной артиллерией противника в двух километрах восточнее ст.Ново-Лисино. Летчик смог довести подбитый самолет до нашей территории и посадить его на вынужденную

посадку на своем аэродроме. Воздушный стрелок Моисеев погиб в воздухе;

– экипаж летчика младшего лейтенанта Тархова В.И. и воздушного стрелка младшего сержанта Оболенского В.Д. В районе ст.Ново-Лисино. Воздушный стрелок был убит в воздухе, но перед этим успел сбить ФВ-190, летчик смог посадить подбитый Ил-2 в районе Колпино. При посадке летчик получит тяжелое ранение.

31 июля 2009 года место падения было дополнительно обследовано поисковым отрядом «Святогор» (руководитель с конца 2008 года Валерий Абакумов) вместе с Ильей Прокофьевым и Николаем Михайловым. Воронка оказалась опять заполнена водой, но глубина была небольшая. По всей окружности воронки прощупывались мелкие обломки самолета. На поверхности находились обломки брони, в основном от защиты мотора. Так как коленчатый вал мотора находился на поверхности, а среди обломков поисковики обнаружили фрагменты от авиабомбы, можно было предположить, что при ударе самолета о землю они сдетонировали и самолет еще дополнительно взорвался на своих бомбах.

Но самая главная находка, сделанная поисковиками, – карабин от пристяжной системы парашюта, на основании чего был сделан вывод, что экипаж погиб вместе с самолетом.

Параллельно полевым выездам поисковики продолжали исследовательскую работу. Проанализировав имеющиеся архивные документы, путем исключения предположили, что к обломкам самолета, обнаруженным в районе поселка Гладкое, не могли относиться:

– экипаж летчика Бекаревича (ранен) и стрелка Костенко (погиб). Так как самолет был сбит в районе д.Новая и совершил посадку южнее Колония Овцино;

– экипаж летчика Решетникова (жив) и стрелка Моисеева (погиб). Так как воздушный стрелок был убит в воздухе в районе Ново-Лисино, похоронен на полковом кладбище в Парголово. Самолет был посажен летчиком на свой аэродром;

– экипаж летчика Тархова (ранен) и стрелка Оболенского (погиб). Так как воздушный стрелок был убит в воздухе в районе Ново-Лисино, а летчик совершил вынужденную посадку в районе Колпинской колонии.

Оставались два экипажа, которые подходили по месту и обстоятельствам гибели: экипаж Шибакова – Игнатенко и экипаж Мишина – Чудина.

Но, к сожалению, точно сказать, чей же самолет из этих двух экипажей обнаружен поисковиками, мы пока не могли.

В декабре 2009 года к архивно-исследовательской работе по нашей просьбе подключился специалист Всероссийского информационно-поискового центра Рафик Рашитович Салахиев из г.Казани. Им была проведена обширная исследовательская работа с документами ЦАМО по фондам 277-й ШАД, в результате которой удалось установить, что экипаж Шибакова – Игнатенко был из состава 3-й АЭ, а экипаж Мишина – Чудина из состава 2-й АЭ. Обнаруженный самолет был поставлен на учет и списан с учета 2-й АЭ 943-го ШАП.

Стало понятно, что обнаружено место гибели экипажа младшего лейтенанта Михаила Мишина и сержанта Николая Чудина. Но официального документа, подтверждающего эту версию, у нас не было.

В мае 2010 года и в период с 17 августа по 7 сентября 2010 года силами поискового отряда «Мужество, Героизм и Воля» Сибирского кадетского корпуса г.Новосибирска (руководитель – Некрасова Наталья Изотовна) на месте падения самолета были проведены поисковые работы. В результате были обнаружены останки погибшего экипажа. После завершения поисковых работ останки были переданы на временное хранение в Межрегиональный общественный фонд увековечения памяти погибших при защите Отечества (Ленинградская область, руководитель – Боброва Валентина Юрьевна).

Работая в архиве с документами 277-й штурмовой авиационной дивизии, Рафику Салахиеву удалось найти приказ командира дивизии, в котором упоминалось, что воздушный стрелок-радист самолета Николай Чудин был награжден медалью «За боевые заслуги»:

«Приказ 943 ШАП 277 ШАД 13 ВА Ленинградского фронта № 08 от 21.1.1943 г. м.Парголово.

От имени президиума Верховного Совета Союза СССР Награждаю медалью «За боевые заслуги»:

1. Воздушного стрелка 2 авиаэскадрильи младшего сержанта Чудина Николая Нико-

Остатки боезапаса самолета.

Коленчатый вал мотора с поршнями.

лаевича за мужество и отвагу, проявленные в воздушном бою 14 января 1943 года при отражении неоднократных атак истребителей противника, чем сохранил материальную часть самолета и жизнь командира экипажа, дал возможность успешно выполнить боевое задание, ведя огонь по противнику в то время как сам был ранен. Всего имеет 2 эффективных боевых вылета.

1922 года рождения, русский, член ВЛКСМ, призван в РККА в 1942 г., Краснопресненским РВК гор.Москва. Домашний адрес: гор.Москва, Красная Пресня, дом 39/19, кв. 9.

Командир 943 шап подполковник Петров

Нач. штаба 943 шап майор Лозовский...».

Как говорилось выше, поисковики на 100% были уверены, что ими обнаружены место падения и останки экипажа Мишина – Чудина, но подтвердить это документально не могли. Поэтому в течение нескольких последующих лет и новосибирские (которые производили подъем обломков самолета из воронки), и ленинградские поисковики неоднократно выезжали на место падения самолета и дополнительно обследовали воронку и местность вокруг в надежде найти хоть какую-нибудь именную личную вещь, а, если повезет, возможно медаль «За боевые заслуги», которой был награжден стрелок самолета.

Александр Сергеевич Ковалев, племянник Чудина Н.Н.

Но вот в декабре 2014 года на мою электронную почту пришло неожиданное письмо. Писал житель города Москвы Александр Сергеевич Ковалев, который искал сведения о своем пропавшем без вести в годы войны дяде – сержанте Чудине Николае Николаевиче!!!

Александр Сергеевич, оказывается, уже очень давно искал сведения о своем родственнике – родном брате своей матери. Писал в ЦАМО, изучал сведения, которые были размещены на интернет-порталах Министерства обороны РФ ОБД «Мемориал» и «Подвиг народа». Осенью 2014 года он побывал в поселке Ульяновка, где встретился с директором школьного музея Татьяной Николаевной Слепневой, которая подарила Александру Сергеевичу мою книгу, написанную и изданную в 2008 году «Советская авиация в боях над Красным Бором и Смердыней. Февраль – Март 1943 года». По словам А.С.Ковалева, эта книга, которую он прочел с большим вниманием, ему помогла. Кроме того, Т.Н.Слепнева дала ему мои координаты.

Вот так получилось, что, еще не начав поиск родных погибшего экипажа самолета, родственники одного из членов экипажа уже сами нашли нас!

У нас с Александром Сергеевичем завязалась оживленная переписка. Вот выдержки из некоторых писем:

«Мы с братьями (Ковалевым Сергеем Сергеевичем, проживающим в г.Москва, и Чудиным Николаем Викторовичем, проживающим в г.Саратов) обсудили Ваше письмо и сообщаем, что конечно же планируем принять участие в торжественно-траурной церемонии захоронения останков погибшего экипажа Ил-2, намеченной в мае 2015 года. Конечно, нам бы хотелось, чтобы вы рассмотрели возможность захоронить останки дорогого нам экипажа поближе к месту гибели, например, на Никольском кладбище, где уже покоятся останки другого экипажа Ил-2.

Передайте низкий поклон от нас В.Ю.Бобровой и Н.И.Некрасовой за их труды и труды отрядов под их руководством.

Я уже сообщал, что дядя Коля писал, что был награжден медалью «За отвагу», хотя в приказе представление к медали «За боевые заслуги», но на войне всякое бывает. Может быть, удалось найти награду среди останков или на месте раскопок?

В январе 2015 г. я планирую поработать в архиве минобороны в Подольске и попытаться найти боевые донесения 277 ШАД, а также личное дело Мишина М.Н. и Чудина Н.Н. и другие документы. Напишите, какие материалы по-вашему мнению еще целесообразно посмотреть.

Еще раз благодарю Вас, я так много лет хотел узнать место гибели и много думал о своем дяде Коле – три года назад был у «домика Лесника» на Каменке (так называется воинское кладбище летчиков, которое находится сейчас в черте города Санкт-Петербурга, где захоронены многие летчики 943-го ШАП. – Авт.). *Жаль моя мама, его сестра, не дожила до этого дня, она умерла 15 мая 2012 года в возрасте 86 лет. День его гибели 2 мая мы всегда проводили на Ваганьковском кладбище в Москве, где похоронена его мама Татьяна Федоровна Чудина (умерла в 1945 г.), дед Федор Васильевич (1916), бабушка Елена Ивановна (1928), тетя Ольга (1894) и другие наши родственники.*

Я планировал перенести на могилку его мамы хотя бы землю с предполагаемого района гибели...».

«Я уверен, что Вы нашли место падения самолета, на котором летал мой дядя, но некоторые дополнительные уточнения не помешают. При поиске (в ЦАМО. – Авт.) *думаю надо установить состав группы, боевое задание на 2-е мая 1943 г. и маршрут полета самолетов к цели, для чего тщательно посмотреть оставшиеся документы, когда это будет возможно. Я живу в Москве, в Чертаново, и вполне мог бы это сделать.*

Кроме того, мне кажется, что недалеко должен быть и другой сбитый самолет 943 ШАП и летом–осенью было бы целесообразно вернуться к поисковым работам в этом районе, после сбора и анализа дополнительной информации по этому вылету (вылетам).

Понимая, что уже сложился определенный церемониал, хотелось бы высказать некоторые пожелания по захоронению останков Чудина Н.Н. Все члены семьи Чудиных и их предки были крещены в православной вере, хотя дети, кроме Виктора (январь 1916 г.р.), родились в советское время: Валентина – 1925, Владимир – 1929, а их отец, мой дед, вступил в партию в 1924 г., а по смерти были похоронены по православному обряду. Чудин Н.Н. также заочно был отпет в православной церкви. Поэтому желательно провести заупокойную службу (панихиду), для чего пригласить священника, а на могиле поставить не звезду, а крест или крест отобразить на памятнике. Что касается Мишина М.Н., по большой вероятности, он тоже был человек крещеный и, если его родственники найдутся и не будут против, хорошо бы и его захоронить по православному обряду. Посмотрев ряд материалов по захоронению останков летчиков, я увидел, что это возможно...»

«Мой дядя Витя рассказывал своему сыну о гибели: тройка самолетов шла после выполнения боевого задания над лесом и не ожидала особой опасности, но одна или две зенитные установки ударили внезапно и первым был сбит летевший впереди самолет, затем за ним упал и сгорел Ил-2 на котором был дядя. Самолеты упали в лес.

Мама мне говорила, что дядя сгорел с самолетом, но предполагала, что его, наверно, сбили наши зенитки, так как не получили похоронку на руки. Как было на самом деле может быть нам суждено узнать...»

Так удалось узнать о жизни Николая Николаевича Чудина.

Родился Николай осенью 1922 года в городе Москве. Родители: отец – Чудин Николай Андреевич, 1892 года рождения, умер 19 апреля 1942 года в городе Ташкенте, в эвакуации. Похоронен в Ташкенте. Мать – Чудина (Хватова) Татьяна Федоровна, умерла в 1945 году в городе Москве, похоронена на Ваганьковском кладбище. В семье было четверо детей. По словам его младшего брата Владимира, Николай был отчаянно смелым человеком – прыгал с крыши двухэтажного дома на Пресне и с Крымского моста в реку Москва. В 1938 году вступил в комсомол. С 1940 года занимался в ОСОАВИАХИМ в г.Химки – готовился стать летчиком. В Красную Армию был призван Краснопресненским РВК в 1941 году. Во время войны он окончил школу младших авиационных специалистов и в апреле 1942 года был направлен в действующую армию на должность авиационного моториста. В августе 1942 года Николая перевели в 943-й штурмовой авиационный полк, дислоцировавшийся в д.Каменка в Ленинграде (тогда Парголовский район). Окончив в полку курсы воздушных стрелков, с 10 января 1943 года Н.Н.Чудин был переведен на должность воздушного стрелка.

Поисковики отряда «Святогор».

«...Николай писал 30 ноября 1942 года своей сестре Чудиной (Ковалевой) Валентине, которая только вернулась из эвакуации из Ташкента, что был осенью в Москве у мамы дома (наверное, получали самоле-

ты), потом лежал в госпитале и сейчас опять в строю. 26 февраля 1943 года он писал, что был ранен в ногу в одном бою с немецкими захватчиками (как следует из приказа по полку это было 14 января 1943 года в районе Синявино), отдыхал в доме отдыха 15 дней, теперь обратно направляется в часть, а 23 февраля 1943 года его наградили медалью «За отвагу». Кроме того, присвоили воинское звание сержант. Последнее письмо родные получили 10 апреля 1943 года.

Погиб Николай 2 мая 1943 года, возвращаясь с боевого задания в составе звена (3 самолета). По словам его сослуживца, воздушного стрелка А.Я.Лапатухина, во время посещения города Москвы в 1943 году, их самолет Ил-2 (Мишин – Чудин) и еще один штурмовик (Шабакова – Игнатенко) были сбиты выстрелами неожиданно взявшейся в лесу зенитки (раньше ее в этом месте не было). «Похоронки» семья не имела, мать Николая, Т.Ф.Чудину, вызвали в Краснопресненский РВК и сообщили о гибели сына. В семье сохранились четыре его письма и одно фото с фронта...» – писал мне о своем дяде А.С.Ковалев.

В январе–феврале 2015 года Александр Сергеевич Ковалев провел колоссальную исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства обороны РФ. В это время нам удалось встретиться в архиве лично и еще раз обговорить все вопросы, связанные с предстоящим захоронением экипажа. Но самое главное: в архиве А.С.Ковалеву, племяннику Чудина, удалось найти документ, в котором точно указывались номера всех самолетов, не вернувшихся с боевого вылета 2 мая 1943 года, и где эти номера были четко распределены между всеми экипажами. Так мы получили официальные документы, в которых говорилось, что 2 мая 1943 года экипаж младшего лейтенанта М.Мишина и сержанта Н.Чудина не вернулся с боевого задания на самолете Ил-2 № 301947 с мотором АМ-38 № 4584248.

Параллельно этой работе поисковики разместили информацию на некоторых поисковых форумах в сети Интернет с целью поиска родных и близких летчика самолета Михаила Николаевича Мишина.

Как мы знали из архивных документов (в ЦАМО удалось сделать выписки из учетно-послужной карточки) родился Михаил

Церемония захоронения останков экипажа самолета Ил-2. 2 мая 2012 г.

Мишин в 1916 году на Донбассе. Окончил семь классов, вступил в комсомол. В 1938 году призван в Красную Армию. Был зачислен курсантом в Ульяновскую военную авиационную школу пилотов, которую окончил в апреле 1942 года с присвоением воинского звания старший сержант. Для прохождения дальнейшей службы был направлен на должность летчика в 22-й запасной авиационный полк. Пройдя курс обучения по боевому применению самолетов Ил-2, был направлен 5 марта 1943 года на должность летчика в состав 943-го ШАП. 10 апреля 1943 года М.Н.Мишину было присвоено очередное воинское звание младший лейтенант, а 27 апреля 1943 года он был назначен на должность старшего летчика.

Искать родных летчика пришлось в зоне военных действий на Донбассе. Выяснилось, что городу Чистяково в 1964 году вернули старое историческое название Торез. К поиску подключилась поисковик из Керчи Наталья Юрьевна Круглова. Ею была проведена огромная работа: телефонные звонки, переписка в социальных сетях Интернета. И вот долгожданный результат:

«...Только что перезванивала в Торез. Нашлась запись о смерти Марии Павловны (Марфы Павловны) Мишиной. Умерла в 1966 году. Дальше такая генеалогия: у Марфы Павловны был еще сын Николай Николаевич, 1913 г.р. Милые девочки из ЗАГСа города Тореза провели огромную работу, нашли сведения о дочери Николая – Мишиной, в замужестве Лактенко, Светлане Николаевне, 1947 г.р. Вышли на ее сыновей, Сергея и Эдуарда Валентиновичей, уже связались с Эдуардом по телефону. Он знает только, что Николай Николаевич, дед – воевал. Про брата деда не знает. Подтвердил, что жили его старики на Красной Звезде... Сейчас пытаюсь дозвониться до Эдуарда Валентиновича, но пока трубку не берет...».

С трудом, но все же удалось в дальнейшем связаться с Эдуардом Валентиновичем, внучатым двоюродным племянником Михаила Мишина, и рассказать ему о находке самолета. К сожалению, из-за тяжелой обстановки на их родине, вызванной гражданской войной, приехать на церемонию захоронения останков погибшего экипажа они не смогли.

2 мая 2015 года на воинском мемориале в городе Никольское Тосненского района Ленинградской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков экипажа самолета Ил-2.

Данное мероприятие было организовано администрацией Тосненского муниципального района Ленинградской области, администрацией Никольского городского поселения, Межрегиональным общественным фондом увековечения памяти погибших при защите Отечества (Ленинградская область), поисковым объединением «Доблесть», поисковым отрядом «Беркут» (г.Никольское Тосненского района) и поисковой экспедицией «Мужество, Героизм и Воля» Сибирского кадетского корпуса г.Новосибирска. На церемонии присут-

Планшеты с личными вещами экипажа и информацией о месте нахождения самолета.

Поисковики на могиле экипажа самолета Ил-2.

Майор Бекаревич М.В.

ствовали родные воздушного стрелка Николая Чудина. Останки погибшего экипажа были захоронены по всем положенным военным и гражданским канонам.

Как говорилось выше, родственником Николая Чудина, Александром Сергеевичем Ковалевым, была проведена большая работа с документами Центрального архива Министерства обороны РФ. Удалось также выяснить и обстоятельства этого боевого вылета. Причем эти документы оказались очень интересными, так как по результатам этого трагического вылета проводились расследования в штабах авиационных полков.

Первое описание этого боя было составлено в боевом донесение 943-го ШАП за 2 мая 1943 года:

«В период 19.32 – 20.10. Группа 4 экипажа, ведущий старший лейтенант Гущин под прикрытием 7 самолетов Як-7б, ведущий Покрышев от 29-го гвардейского ИАП, штурмовали стреляющую артиллерийскую батарею противника в районе дер. Новая, атака производилась 3-я экипажами, 1 Ил-2 летчик Гущин задание не выполнил, вернулся из-за неисправности мотора. По докладу майора Бекаревича после штурмовки батарея огонь вести прекратила, разрывы бомб наблюдали точно по цели. Группа штурмовиков к цели пришла и работала без прикрытия, которое далеко отстало и даже не было видно.

После атаки цели на обратном маршруте группа была атакована 4 истребителями противника. В результате 3 экипажа с задания не вернулись. Два самолета были сбиты истребителями противника – младший лейтенант Мишин и лейтенант Шибаков, воздушные стрелки сержант Чудин и младший сержант Игнатенко – погибли. Один самолет майора Бекаревича был атакован и подбит 2 ФВ-190. Отражая атаки истребителей противника, майор Бекаревич пулеметно-пушечным огнем своего самолета сбил одного ФВ-190, сам произвел посадку вынужденно в районе Самарка из-за полного отказа мотора и почти полной неуправляемости самолета. Самолет разбит, летчик майор Бекаревич ранен, воздушный стрелок Костенко погиб, был убит в воздухе...».

Новосибирские поисковики работают в воронке.

Кроме того, этот бой был описан в наградном материале на майора Михаила Владимировича Бекаревича, составленном начальником политотдела 277-й ШАД гвардии подполковником Абрамом Липовичем Резницким 25 мая 1943 года:

«...2 мая 1943 года майор Бекаревич вылетел на штурмовку артбатарей в районе дер. Новая. Прорвавшись сквозь плотный заградительный огонь ЗА противника, он привел свою группу на цель и уничтожил 2 артбатареи противника трехорудийного состава, обстреливающих город Ленинград.

При выходе из атаки был атакован 4 вражескими истребителями Фокке-Вульф-190. Пропустив ведомых вперед, стал защищать их с хвоста. Когда на ведомого младшего лейтенанта Мишина напала пара Фокке-Вульф-190 тов. Бекаревич отразил их атаки и сбил одного ФВ-190. Что подтверждено командованием наземных частей.

Сам, будучи ранен в лицо, истекая кровью на поврежденном и плохо управляемом самолете, благодаря отличной технике пилотирования перетянул самолет на свою территорию и с залитыми кровью глазами произвел посадку вслепую, потерял сознание...».

Также обстоятельства этого боя были приведены в политдонесении (хотя и с небольшими неточностями):

«Начальнику политотдела 277-й ШАД, гвардии подполковнику тов. Резницкому.

Доношу о вчерашнем вылете на боевое задание четверки Гущин–Гончаров, Бекаревич–Костенко, Шибаков–Игнатенко, Мишин–Чудин, была задана задача штурмовать дальнобойные вражеские батареи в районе дер. Новая, прикрытие было от 29 ГИАП в количестве 7 Як-7б.

Долетев до района Кудрово старший лейтенант Гущин вернулся обратно по причине

перегрева мотора и передал командование майору Бекаревичу, который с двумя ведомыми пошел на цель, а истребители не пошли на цель, несмотря на то, что майор Бекаревич неоднократно говорил им по радио «подойдите ко мне». Летчик Чемоданов слышал это, передал Покрышеву просьбу майора Бекаревича, и все же прикрытие не пошло за Илами. Произвели штурмовку, Илов атаковали 4 ФВ-190, в результате самолет, пилотируемый младшим лейтенантом Мишиным, был подожжен и упал в районе торфоразработок на нашей территории. Экипаж погиб. Самолет, пилотируемый лейтенантом Шибаковым, произвел посадку вынужденно в районе восточнее 2 км от Северной Самарки, причина посадки неизвестна, о состоянии экипажа также ничего не известно. Майор Бекаревич произвел посадку в районе Ново-Саратовской колонии. Сам ранен, стрелок Костенко убит.

Заместитель командира АЭ по политчасти, старший техник-лейтенант Петр Данилович Стефанцов».

Судя по всему, по результатам данного вылета проводилось расследование, так как в делах 943-го ШАП есть пояснительная записка из штаба 29-го гвардейского истребительного авиаполка с приложением Приказа по полку:

«2 мая 1943 года гвардии майор Покрышев П.А. вернулся с боевого задания по причине выбивания масла в кабину летчика. Виноват механик самолета гвардии младший техник-лейтенант Нестеров Александр Петрович, который не завернул пробку маслобака...».

Из приказа по 29 гв. ИАП, можно выделить следующий фрагмент:

«...За преступное халатное отношение к подготовке самолета к боевому вылету, в результате которого полк имеет тяжелые последствия...».

Далее по тексту идет приказание о наказании виновных. Из этих документов ясно, что расследованием было установлено, что потеря 2 мая 1943 года трех самолетов Ил-2 из состава 943-го ШАП была вызвана, в том числе, и отсутствием надежного прикрытия самолетов штурмовиков истребителями 29-го гвардейского ИАП.

Как оказалось, действительно командованием 943-го ШАП были составлены несколько донесений о «безобразном прикрытии» штурмовиков Ил-2 самолетами истребителями.

Останки и личные вещи экипажа самолета Ил-2.

3 мая 1943 года командир 943-го ШАП майор Георгий Маркович Камбулатов на имя командира 277-й ШАД отправил первое донесение, которое более подробно расписывает обстоятельства боевого вылета:

«...2 мая 1943 года 4 Ил-2 командир группы старший лейтенант Гущин под прикрытием 7 Як-7 от 29 ГИАП, ведущий Покрышев, в период 19.32 – 20.10 произвели штурмовку и бомбардировку стреляющей артбатареи (цель № 392) в районе дер. Новая.

После сбора над аэродромом Парголово-2, установив связь с истребителями, 4 Ил-2 легли на курс в 19.37.

Командир группы старший лейтенант Гущин из-за неисправности мотора, передав по радио команду заместителю, из района Кудрово вернулся и произвел посадку на свой аэродром. Остальные 3 Ил-2 под командой лейтенанта Шибакова пошли выполнять боевую задачу. Истребители прикрытия находились далеко сзади и выше. Майор Бекаревич по радио передал Покрышеву – подойти ближе. Радиосигнал принял Горбачевский, который в свою очередь передал этот сигнал Покрышеву. Данный сигнал повторялся майором Бекаревич неоднократно, несмотря на это, истребители данной команды не выполнили. При подходе к цели артбатарея вела огонь. Произведя штурмовку и бомбардировку артбатареи с высоты 1500–600 метров, наблюдая при этом прямые попадания РОФС и РС, разрывов бомб не наблюдали. При возвращении с задания в районе Антолово наши Ил-2 были атакованы двумя ФВ-190, а затем еще двумя. Самолет младшего лейтенанта Мишина после неоднократных атак загорелся и упал восточнее Колпино 4–5 км. Самолет лейтенанта Шибакова, очевидно подбитый, на бреющем полете ушел и про-

Майор Камбулатов Г.М.

Лейтенант Шибаков А.Ф.

Покрышев П.А.

Зеленов Н.А.

Горбачевский А.И.

извел вынужденную посадку восточнее 2 км Северная Самарка. Состояние обоих экипажей не известно. Майор Бекаревич подвергаясь сам атакам истребителей, своим огнем из пушек и пулеметов вместе со своим стрелком сержантом Костенко, умелым маневром отбивали атаки истребителей, дали возможность перетянуть нашим самолетам на свою территорию.

Один ФВ-190 майором Бекаревич был подбит над линией фронта, который с поля боя ушел. Остальные 3 ФВ-190 продолжали до реки Нева атаковать самолет майора Бекаревич, а один ФВ-190, когда был убит стрелок Костенко, атаки продолжал производить до Ново-Саратовской Колонии, после последней атаки майор Бекаревич был осколком снаряда ранен в верхнею губу и нижнюю часть носа. Посадка произведена на кустарник в районе Ново-Саратовская Колония. Самолет и мотор имеют большие повреждения. Стрелок сержант Костенко убит и имеет много пулевых пробоин в груди и по телу. На места вынужденных посадок самолетов выехали: механик звена техник-лейтенант Григоренко и начальник ВВС полка старший техник-лейтенант Чиров.

Вывод.

1. Основным виновником гибели трех боевых самолетов и часть экипажей 2 мая 1943 года являются истребители прикрытия 29 ГИАП, которые и в период прорыва блокады и во время операции на участке Красный Бор неоднократно бросали или плохо прикрывали, как и в данном случае, самолеты Ил-2. Наибольшие потери полк несет исключительно от истребителей противника в то время, когда нас прикрывает 29 ГИАП. Так было 30 марта 1943 года. Группа Ил-2 моего полка штурмовала артбатареи противника на северной окраине Саблино. Прикрытие было от 29 ГИАП, ведущий истребителей гвардии капитан Зеленов, вместо того, чтобы вместе с штурмовиками как это требует приказ идти на цель, защищать штурмовиков от атак истребителей, т.е. выполнить ту задачу, которая перед ними была поставлена, бросили штурмовиков в районе Колпино, на цель не пошли. В результате 3 Ил-2 2 ФВ-190 были сбиты, а один был подбит произвел вынужденную посадку на своей территории.

2. Прошу Вас поставить вопрос перед командующим о привлечении виновников безобразного прикрытия к строжайшей ответственности.

3. Одновременно отмечаю отличную работу при выполнении боевого задания 2 мая 1943 года моего заместителя майора Бекаревича, проявившего отвагу и мужество во время отражения атак истребителей противника...».

На следующий день (4 мая 1943 года) опять же командир 943-го ШАП отправляет очередное донесение на имя командира 277-й ШАД «во изменение и дополнение к ранее данному донесению»:

«...в 19.00 2 мая 1943 года группа бойцов и командиров 176 СП 46 СД и группа бойцов и командиров во главе с лейтенантом Волоховым (управление коменданта железнодорожной станции Колпино) наблюдали, что 3 Ил-2 под прикрытием 8 истребителей, шедших на боевое задание в районе Колпино – прикрытие в составе 8 истребителей оставив 3 Ил-2 – осталась барражировать в районе Колпино, а Ил-2 без прикрытия пошли на выполнение боевого задания. Об этом факте бойцы и командиры рассказывали с большим возмущением, немного побарражировав ушли курсом на Ленинград. После выполнения боевого задания 3 Ил-а, как наблюдали группы бойцов и командиров 176 СП 46 СД, были атакованы 2 вражескими истребителями, 2 Ил-2 по их заявлению были сбиты и упали на территории противника недалеко от переднего края немецкой обороны, а 3-й сильно дымясь ушел в район Саратовской Колонии, по их же заявлению он на протяжении всего воздушного боя отражал атаки противника и лишь после того, когда оба Ил-2 были сбиты ушел на свою территорию, продолжая отражать атаки 2 Ме-109, которые преследовали его...».

В середине мая 1943 года при составлении отчета по обобщению опыта воздушных боев штурмовиков с истребителями противника командование 943-го ШАП вновь напоминало об этом трагическом вылете:

«В тот же день вторая наша группа самолетов Ил-2 в количестве 3-х под командой майора Бекаревич под прикрытием 8 Як-7 от 29 ГИАП штурмовала вражескую артбатарею в районе д.Новая. При подходе к линии фронта истребители прикрытия за штурмовиками не пошли, как выяснилось после – потеряли штурмовиков. Высота полета к цели 1500 метров. Порядок строя сомкнутый правый пеленг. Заход на цель производили со стороны солнца под углом пикирования 35–40 граду-

сов, выход из пикирования на высоте 700–800 метров. По личному наблюдению экипажей разрывы РОФС, бомб и РС наблюдали по цели. Уход от цели был с левым разворотом на свою территорию. При выходе из атаки наши Ил-2 были атакованы 4 ФВ-190. Истребители противника весь свой огонь сосредоточили на последнем ведомом, и, несмотря на то что ведущий майор Бекаревич своим огнем отбивал атаки истребителей противника, им удалось его сбить. Истребители противника до линии фронта атаки производили сзади снизу под углом 30–50 градусов, после прохода линии фронта 3 ФВ-190 – продолжали атаковывать самолет ведущего сзади сверху и сбоку, основной огонь направляя на воздушного стрелка и кабину летчика. 4 ФВ-190 в это время барражировали выше, очевидно наблюдая за воздушным боем и опасаясь наших истребителей.

Вскоре воздушный стрелок был убит. Самолет Ил-2, видя безвыходное положение, перешел на бреющий полет, маневрируя по высоте, курсу и скоростью. В районе Колпино пара истребителей ушла в направлении на свою территорию, остальные продолжали атаки самолета Ил-2. При подходе к реке Нева майор Бекаревич резко убрал газ, самолет противника проскочил вперед и попал под пушечно-пулеметный огонь, который был немедленно открыт майором Бекаревичем. Правая сторона огня самолета Ил-2 прошла по кабине летчика и фюзеляжу. Самолет резко перешел на нос и с углом врезался в землю...».

Новосибирские поисковики на месте падения самолета Ил-2.

В завершении рассказа о жизни и гибели экипажа самолета, приведем слова самих погибших – летчика Михаила Мишина и воздушного стрелка Николая Чудина. Эти слова были произнесены ими на собраниях полка в апреле 1943 года и зафиксированы в политдонесениях.

По итогам зимней кампании Николай Чудин говорил: «...В этих итогах есть и моя доля, я уверен в дальнейшей борьбе мы в несколько раз постараемся увеличить эти итоги...».

На митинге полка летчик Михаил Мишин сказал: «...Приказ тов. Сталина является боевой программой нашей повседневной работы. Я обязуюсь весь свой боевой груз, РСы и снаряды положить точно в цель. Я клянусь мстить коричневым варварам, жестоко мстить...».

Примечание:

– Покрышев Петр Афанасьевич. На момент описываемых событий гвардии майор, заместитель командира 29-го гвардейского истребительного авиационного полка, Герой Советского Союза (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1943 года). В дальнейшем командир 159-го ИАП Ленинградского фронта, дважды Герой Советского Союза (второй звездой Героя СССР награжден Указом от 24 августа 1943 года). Умер 22 августа 1967 года.

– Горбачевский Александр Иванович. На момент описываемых событий гвардии старший лейтенант, командир АЭ 29-го гвардейского истребительного авиационного полка. В дальнейшем Герой Советского Союза (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 4 февраля 1944 года). Умер 8 декабря 1989 года.

– Зеленов Николай Андрианович. На момент описываемых событий гвардии капитан, заместитель командира АЭ 29-го гвардейского истребительного авиационного полка, Герой Советского Союза (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1943 года). Погиб 29 июня 1944 года.

Мурашко Василий Иванович

Летчик 26-го истребительного авиационного полка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО г.Ленинграда старшина МУРАШКО Василий Иванович, 1920 г.р., уроженец: Украинская ССР, Черниговская область, Добрянский район, село Новые Ярыловичи (в настоящее время – Репкинский район). Отец Мурашко Иван Никитич, проживал по месту рождения погибшего. Кадровый, в РККА с 3 февраля 1940 года, призван Шосткинским РВК Сумской области УССР.

Погиб 11 сентября 1942 года в районе Манушкино, в 2 км севернее совхоза (сгорел вместе с самолетом). Похоронен в п.Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области.

Мурашко В.И.

Место падения самолета И-16 было обнаружено в начале 2000-х годов одним из местных жителей поселка Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области. Но только в конце 2006 года об этой находке он сообщил руководителю поискового отряда «Невский пятачок» (п.Невская Дубровка) Сергею Викентьевичу Мельниченко. Место падения оказалось в 4,5 км севернее поселка.

В январе 2007 года сводной группой поисковиков из отрядов «Невский пятачок» и Фонда поисковых отрядов Ленинградской области место падения было обследовано. При осмотре обломков самолета, которых осталось не так много, была обнаружена характерная стойка шасси, которая дала возможность поисковикам установить тип самолета – им оказался советский истребитель И-16. Скорее всего, самолет взорвался в воздухе, так как разброс обломков был очень большой – в радиусе 200–300 метров. Кроме одной стойки шасси с защитным щитком, были обнаружены и другие обломки: часть крыла и вырезанная покрышка от одного колеса. В 160 метрах от основного места падения (где была обнаружена стойка шасси), в старом советском блиндаже поисковики обнаружили часть расколотой бронеспинки, которую солдаты-пехотинцы использовали как основание для разведения огня, так как вокруг была болотистая почва.

К сожалению, тогда найти номера самолета и мотора не удалось. Но можно было сделать определенные выводы: самолет упал в расположение наших тыловых позиций Невской оперативной группы, а нахождение части бронеспинки в обвалившемся старом блиндаже говорило о том, что место падения еще в годы войны было

Номер самолета И-16.

Анатолий Иванов, п/о «Невский пятачок».

обнаружено нашими солдатами. Возможно, в это же время с места падения был вывезен и мотор самолета.

Летом 2013 года место падения самолета было дополнительно обследовано поисковой группой Михаила Геннадьевича Кельбина (п.Рахья Всеволожского района). На этот раз Михаилу повезло, на одном из дюралевых фрагментов удалось обнаружить номер самолета – 521А290.

После этого поисковики смогли приступить к поиску сведений об этом самолете в архивных документах. Первым сообщением стала информация историка авиации Юрия Михайловича Свойского. По документам Российского государственного военного архива на 20 сентября 1940 года данный самолет И-16 № 521А290, выпущенный в 1937 году, был в составе 19-го истребительного авиационного полка Ленинградского военного округа.

Следующие сведения о нем нашли в документах Центрального архива Министерства обороны: на 25 января 1942 года самолет И-16 тип 5 № 521А290 с мотором М-25в находился в составе 26-го истребительного авиационного полка 7-го ИАК ПВО Ленинграда.

Стало понятно, что данная потеря относится к 26-му истребительному авиационному полку ПВО Ленинграда. Но дальнейшую судьбу этого самолета тогда установить не удалось. И вот спустя некоторое время, во время очередной поездки в Центральный архив Министерства обороны, в документах фонда 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО Ленинграда удалось найти следующие документы:

«Акт от 12 сентября 1942 года. Настоящий акт составлен комиссией в составе: старшего инженера 26 ИАП – инженер-капитана Бугрова, командира 2 ИАЭ – капитана Аполлонина, инженера эскадрильи – старшего техника-лейтенанта Бадьина на предмет списания самолета И-16 тип 5 № 521А290 с мотором М-25В № 1913331 (номер так в документе) наработавшего с начала эксплуатации самолета 386 часов 16 минут, мотор 146 часов 42 минуты, и после последнего ремонта самолет 25 часов 3 минуты, мотор 36 часов 50 минут.

11 сентября 1942 года самолет И-16 № 521А290, пилотируемый летчиком старшиной Мурашко, во время воздушного боя с самолетами противника в районе Невской

Акт командования 26-го ИАП о списании самолета И-16.

Дубровки столкнулся с самолетом МиГ-3 124 ИАП, в результате чего самолет И-16 № 521А290 разбит и летчик погиб.

Вывод: Комиссия считает, что самолет И-16 № 521А290 с мотором М-25В № 191331 (номер так в документе) во время воздушного боя с самолетами противника, при столкновении с самолетом МиГ-3 полностью разбит. Самолет с наличия 26 ИАП списать...».

Тем самым были установлены обстоятельства потери и судьба летчика самолета.

Погибший летчик самолета – Василий Иванович Мурашко родился 26 июля 1920 года в селе Новые Ярыловичи Добрянского района Черниговской области. В 1935 году окончил школу-семилетку, а в 1937 году первый курс педагогического техникума.

Летчики 124-го ИАП. Кузьменко Н.Н. крайний слева.

Лейтенант Кузьменко Н.Н.

В феврале 1940 года поступил курсантом в Чугуевское военное авиационное училище, которое окончил весной 1941 года, и с присвоением воинского звания сержант был направлен на должность военного пилота в 247-й истребительный авиационный полк. В феврале 1942 года старший сержант В.И.Мурашко в составе 44-го истребительного авиационного полка ВВС Ленинградского фронта, а в мае 1942 года в составе 26-й ИАП ПВО Ленинграда.

В журнале боевых действий 2-го гвардейского истребительного авиационного корпуса ПВО (до 7 июля 1943 года 7-й истребительный авиационный корпус ПВО) за сентябрь 1942 года записано:

«В течение периода летчики Корпуса продолжали выполнять задачи по прикрытию города Ленинграда, наземных войск на поле боя, базы м.Осиновец и коммуникаций фронта, сопровождали самолеты корректировочной авиации и обеспечивали штурмовые действия самолетов Ил-2...».

В период с 11 по 15 сентября 1942 года летчиками 7-го ИАК ПВО для выполнения вышеуказанных задач было произведено 125 самолетовылетов, налет составил 95 часов 17 минут. В течение периода летчиками были проведены 17 групповых воздушных боев, в которых с нашей стороны принимало участие 54 самолета, со стороны противника 88. В результате проведенных воздушных боев сбито 10 самолетов противника. В вышеприведенном документе сбитые самолеты противника распределены по типам: «5 – Ме-109, 5 – Ме-109ф, подбито 6, по типам: 1 – Ю-88, 5 – Ме-109...».

К сожалению, описания боя 11 сентября 1942 года, в котором столкнулись самолеты, в журнале нет, есть описания других воздушных боев в этот день. Только в завершении анализа этого периода указывается: «11 сентября 1942 года 1 МиГ-3 124 ИАП, летчик лейтенант Кузьменко и 1 И-16 26 ИАП, летчик старшина Мурашко столкнулись в воздухе во время воздушного боя. Самолеты разбиты. Лейтенант Кузьменко спасся на парашюте, старшина Мурашко погиб...».

В донесениях авиационных частей (полка и корпуса) говорится, что летчик сгорел вместе с самолетом. Причем местом захоронения указано само место падения самолета. Уже в послевоенное время фамилия старшины Мурашко появилась на мемориале, который находится рядом с поселком Невская Дубровка. Этот мемориал, а точнее, большое воинское захоронение, действительно появился еще в годы войны, и вполне возможно, что труп погибшего летчика был доставлен для захоронения в это место военнослужащими того войскового подразделения, в расположении которого упал самолет. Как уже отмечалось ранее, обломки самолета были обнаружены в расположении наших тыловых позиций. Поэтому с большой долей вероятности можно считать мемориал в Невской Дубровке местом упокоения Василия Ивановича Мурашко. Также нельзя отбрасывать и тот факт, что документов, подтверждающих факт его захоронения в Невской Дубровке, не найдено. Поэтому место обнаружения обломков самолета в равной степени также может являться этим святым для потомков местом.

Работая с документами Центрального архива Министерства обороны, также удалось выяснить сведения о летчике 124-го

Обломки самолета И-16.

истребительного авиационного полка, который пилотировал самолет МиГ-3, столкнувшийся во время воздушного боя с самолетом И-16 старшины Мурашко.

Сначала удалось найти приказ по 124-му ИАП от 13 сентября 1942 года: «Самолет МиГ-3 № 4950 с мотором АМ-35а № 9 ЕА 041244, 11 сентября 1942 года лейтенант Кузьменко столкнулся с самолетом И-16, летчик выпрыгнул с парашютом – жив, самолет и мотор разбиты...», из которого удалось узнать, что пилотировал самолет МиГ-3 командир звена 124-го истребительного авиаполка 7-го истребительного авиакорпуса ПВО Ленинграда лейтенант Кузьменко Никифор Никифорович.

В соответствии с архивными документами стало известно, что Н.Н.Кузьменко прошел все войну. Уволился из вооруженных сил в звании подполковника.

Никифор Никифорович Кузьменко родился в 1919 году в селе Писаревка Булаевского района Северо-Казахстанской области Казахской ССР. Кадровый, в Красной Армии с 1939 года. Начало войны встретил в составе 124-го ИАП, который дислоцировался на аэродроме Орша Белорусского военного округа. После интенсивных воздушных боев в сентябре 1941 года полк из-под Тулы был переброшен под Ленинград. Вместе с полком, который в 1943 году получил звание гвардейского и стал именоваться 102-м гвардейским истребительным авиационным полком, принимал участие во многих боях по прикрытию города Ленинграда и «Дороги Жизни» от налетов немецких стервятников. По сведениям, установленным военными историками авиации Михаилом Быковым и Владимиром Анохиным, которые исследовали результативность советских летчиков в годы Великой Отечественной войны, стало известно, что на счету Никифора Никифоровича Кузьменко в составе 124-го ИАП (102-го гв. ИАП) – шесть побед (пять личных и одна в группе).

Но, кроме побед, в боевой работе были и неудачи. Так, 27 июня 1943 года заместитель командира АЭ (в это же время исполнял должность штурмана АЭ) Н.Н.Кузьменко вылетел с аэродрома Левашово на самолете Ути-4 для проверки пилотирования молодого летчика сержанта Назибея Григорьевича Омеркечицы. В воздухе самолет загорелся. Летчики пытались спасти машину, но получили сильные ожоги и, спасаясь, выбросились с парашютами. Следующая неудача настигла Н.Н.Кузьменко 19 ноября 1943 года. На этот раз на самолете Р-39 «Аэрокобра» произошла авария из-за отказа мотора, к счастью, и в этот раз летчик остался жив.

Летчики 124-го ИАП. Кузьменко Н.Н. крайний справа.

Весной 1944 года гвардии старший лейтенант Н.Н.Кузьменко был переведен в братский 103-й гвардейский истребительный авиационный полк (бывший 158-й ИАП), где продолжил защищать Ленинград. Окончание войны Н.Н.Кузьменко встретил в должности командира авиационной эскадрильи в составе 403-го истребительного авиационного полка 1-й воздушной истребительной армии ПВО страны.

Как говорилось выше, уволился из армии Н.Н.Кузьменко в звании подполковника. За годы Великой Отечественной войны он был награжден орденами Красной Звезды, Красного Знамени, Отечественной войны I степени, медалями «За оборону Ленинграда» и «За оборону Москвы». В 1985 году, в год 40-летия Победы, Никифор Никифорович был награжден еще одним орденом Отечественной войны I степени.

Мякинький Павел Данилович
Васильев Михаил Иванович

Летчик 3 АЭ 57-го смешанного бомбардировочного авиационного полка ВВС КБФ сержант МЯКИНЬКИЙ Павел Данилович, 1923 г.р., уроженец: Белорусская ССР, Могилевская область, город Костюковичи, Хотимский сельский совет, село Хотимск. Отец Даниил Иванович, мать Елизавета Сергеевна. Мобилизован Николаевским РВК г.Николаев Украинской ССР в мае 1941 года.

11 февраля 1943 года на самолете Ил-2 (заводской номер 30972, бортовой номер 41, с мотором АМ-38ш № 4583173) не вернулся с боевого задания в районе Красного Бора Тосненского района Ленинградской области.

Мякинький П.Д.

Командир АЭ, он же штурман 943-го штурмового авиационного полка 277-й штурмовой авиационной дивизии 13-й воздушной армии майор ВАСИЛЬЕВ Михаил Иванович, 1909 г.р., уроженец: Калининская (в настоящее время – Тверская) область, станция Бологое. Жена Васильева Ольга Михайловна, проживала: Чкаловская область, г.Чкалов, ул.Ногина, д.12. Кадровый, мобилизован Ейским ГВК Краснодарского края.

12 февраля 1943 года на самолете Ил-2 не вернулся с боевого задания в районе Захожье Тосненского района Ленинградской области.

Васильев М.И.

22 июня 2006 года в городе Никольское Тосненского района Ленинградской области прошла торжественно-траурная церемония захоронения останков двух летчиков.

Место их гибели показали местные жители, которые вспомнили, что в феврале 1943 года на станцию Пустынька вышли из леса два летчика, которые были сбиты в воздушном бою и покинули подбитые машины над территорией противника. Один из них был тяжело ранен и поэтому спрятался в стогу сена, а второй вышел к станции выяснить место их нахождения. К сожалению, на станции оказались немцы, и в завязавшейся перестрелке летчик погиб, а второго немцы нашли утром и тоже убили.

У первого летчика были документы и его фамилию запомнили местные жители – Мякинький, у второго было письмо, в котором его называли Михаил, а жену звали Ольгой.

Была проведена архивно-исследовательская работа и установлены данные одного из погибших: летчика 57-го СБАП ВВС КБФ сержанта Мякинького Павла Даниловича, пропавшего без вести в районе Красного Бора Тосненского района 11 февраля 1943 года. Его самолет был атакован истребителями противника и сбит.

По второму летчику поисковики устано-

вили предположительно (о ходе исследований в статье, которая размещена ниже), но с большой долей вероятности, что погибшим является командир АЭ 943-го ШАП 277 ШАД майор Васильев Михаил Иванович, который не вернулся с боевого задания из района д.Захожье Тосненского района Ленинградской области.

В журнале боевых действий 277-й штурмовой авиационной дивизии говорилось: «11 февраля 1943 года. В течение дня части 277 ШАД действовали перед фронтом 55 армии. Произведено 10 самолетовылетов, налет 6 часов 59 минут.

15 гв. ШАП группами с прикрытием истребителей штурмовали артминометные батареи в районе Воскресенское и автоколонну на дороге Захожье – Никольское. Разрушали линию связи на участке дороги Никольское, Покровское, Захожье.

Экипажи обстреляны огнем ЗА из районов Воскресенское, Покровское.

943 ШАП группа задание не выполнила, два самолета столкнулись в районе Захожья и получили повреждения. Майор Васильев не вернулся с боевого задания.

Погода: облачность 10 балов, высота 100–600 метров, видимость 1–3 км, временами снегопад, местами дымка».

Подтвердить версию поисковиков удалось в 2011 году, когда нашлись родственники Михаила Ивановича Васильева. Они смогли опознать личные вещи погибшего, которые были обнаружены при эксгумации останков погибших летчиков. В 2012 году на воинском мемориале в г.Никольское на месте захоронения был установлен памятник с именами обоих летчиков. Родные М.И.Васильева присутствовали на церемонии открытия памятника.

Ниже мы приведем статью, написанную по «горячим следам» проведенного расследования и экспедиции по эксгумации останков двух погибших летчиков в 2006 году.

«Через линию фронта не вышли...»

Эта история началась и состоялась благодаря искреннему желанию изучить историю родного края историков-краеведов и настойчивости поисковиков.

Директор краеведческого школьного музея в поселке Ульяновка Тосненского района Ленинградской области Татьяна Николаевна Слепнева более десятилетия собирала историческую информацию о поселке Ульяновка и станции Саблино и их близлежащих населенных пунктах. Записывая воспоминания местных жителей, работая в архивах, перечитывая сотни книг и старых рукописей. По крупицам восстанавливалась история этого старого русского поселения в окрестностях Санкт-Петербурга. Само собой тема Великой Отечественной войны часто звучала в ее изыскательской деятельности. Порой истории, рассказанные местными жителями, потрясали своей открытой правдой о войне, затрагивая струны души. Рассказы о страданиях местного населения в годы оккупации, перенесенных лишениях и невзгодах, нищенском прозябании в послевоенные годы и воспоминания очевидцев страшных лет войны каждый раз открывали очередной неизвестный до наших дней пласт истории нашего народа. Поражали бесхитростность и обескураживающая повседневность, когда рассказы очевидцев касались фактов о количестве и повсеместности брошенных на поле боя трупов погибших, наших советских солдат. Близлежащие поселки рядом с Ульяновкой, такие как Красный Бор, Никольское, Лисино и их окрестности, где в годы Великой Отечественной войны гремели жестокие бои, были просто завалены неубранным оружием, техникой, амуницией и, самое страшное, останками солдат советской и немецкой армий.

Прокофьев И.Г. записывает воспоминания местных жителей.

Расспрашивая бывшую жительницу поселка Пустынька Татьяну Леонидовну Канцереву, которая сейчас живет в городе Тосно, Татьяна Николаевна услышала следующий рассказ: *«В детстве я жила на железнодорожной станции Пустынька. Году в 1959 или 1960 я услышала рассказ Советникова Ивана, работавшего на этой станции и проживавшего в деревне Гертово. Он рассказал, что в начале 1943 года оказался свидетелем гибели советского летчика, фамилия «Мяконьков» или «Мяконький». Немцы готовились к отступлению, когда на станцию из леса вышел летчик и обратился за помощью к жителям. Человек с фамилией Жельве, пошел к немцам и сказал: «Вот вы убегаете, а здесь русский летчик разгуливает». Завязалась перестрелка, в которой летчик погиб. Захоронить его заставили здесь же на станции Пустынька жителей, в том числе и Ивана Советникова. Место захоронения, со слов Советникова, я думаю смогу показать...».*

Записав данный рассказ, Татьяна Николаевна связалась с руководителем поискового отряда «Беркут» города Никольское Алексеем Владимировичем Макаренко, так как появилась реальная надежда найти место захоронения погибшего летчика. Оперативная связь поисковиков сработала четко. В этот же день Татьяна Николаевна уже знала, что в компьютерной базе данных, которая была собрана в Фонде поисковых отрядов Ленинградской области на погибший в годы войны состав военно-воздушных сил РККА и ВМФ, значилось:

«Мякинький Павел Данилович, 1923 г.р., сержант, летчик 3-й авиаэскадрильи 57-го штурмового авиаполка ВВС КБФ. Уроженец: БССР, Могилевская область, город Костюкевич. Отец – Даниил Иванович, 1902 г.р. Мать – Елизавета Сергеевна, 1907 г.р. Адрес семьи: БССР, Костюковский район, Хотимский с/с, деревня Хотимск. Призван Николаевским РВК города Николаев в мае 1941 года. Окончил Военно-морское авиационное училище имени Сталина в 1942 году.

Обстоятельства потери: 11 февраля 1943 года звено лейтенанта Солдатова вылетело на подавление огневых точек противника, мешающих продвижению частей 55 Армии в район Красный Бор. При подходе к цели, над территорией противника атакованы ФВ-190 и Ме-109. Истребители прикрытия были скованы боем, штурмовики вместо вступления в оборонительный круг продолжали идти прежним курсом. В результате ни один из самолетов звена на аэродром не вернулся, все пропали без вести. Основание: Центральный военно-морской архив: ф. 333, оп. 026241, д. 6, 10, 20., оп. 0012261, д. 5».

Фамилия погибшего, дата смерти и место гибели учтенного полностью совпадали с обстоятельствами гибели советского летчика, погибшего на станции Пустынька, про которого рассказывала Татьяна Леонидовна Канцерева.

Основываясь на рассказе бывшей местной жительницы и архивных документов, Татьяна Николаевна обратилась к поисковикам с просьбой найти могилу погибшего летчика.

Поисковики отрядов «Беркут» и «Рубин» обследуют местность на станции Пустынька с целью найти могилу летчиков.

Еще на стадии согласования поисковых работ по розыску могилы летчика Татьяна Николаевна обнаружила в своих записях еще одну историю-легенду, которую записала со слов уже покойной жительницы станции Пустынька Нины Ефимовны Синяковой: *«...В 1942 году на месте нынешнего поселка Гладкое приземлился самолет У-2. Как говорили очевидцы, самолет был не поврежден, стоял, уткнувшись пропеллером в куст. Летчик, увидев свет, пошел на него. У станции Пустынька стоял барак, с одной стороны которого жили немцы, а с другой – наши. Барак имел четыре входа. Летчик постучался в одну из дверей. Дверь открыла Нина (?). Он ей сказал: «...Только не кричи. Как мне попасть на Мгу?...». Нина вскрикнула, увидев русскую форму. На ее крик прибежала Тоня Жельве. Увидев летчика, она начала голосить истошным голосом. Немцы, схватив автоматы, выбежали из своей половины. Притащили пулемет. Летчик спрятался в кладовку. В пистолете у него было всего два патрона. Он уложил двух человек и бросился к лесу. До леса было всего метров 15. Немцы, боясь, что он уйдет, бросили гранату. Взрывом летчику оторвало ногу с частью тазобедренной кости. Истекая кровью, он просил: «Пристрелите меня...». Один немец сжалился и из автомата застрелил несчастного. Когда наши стали хоронить летчика, в его одежде они нашли письмо от девушки Оли, живущей в Москве. В нем она наказывала своему другу бить фашистов. Из письма они и узнали, что его звали Миша...».*

Вновь обнаруженные воспоминания были срочно переданы поисковикам.

Итак, готовясь к выезду на станцию Пустынька, мы знали, что в феврале 1943 года к бараку, который располагался на станции и в котором в одной половине жили немецкие солдаты, охранявшие станцию, а в другой местные жители, вышел русский летчик. Его самолет, по всей видимости, был сбит над территорией противника. Совершив вынужденную посадку или покинув горящую машину на парашюте, летчик оказался за линией фронта. Выйдя на станцию, летчик попытался расспросить местных жителей о месте своего расположения, но выданный одной из жительниц станции был вынужден принять неравный бой с немцами, в котором и погиб. По одной версии при захоронении погибшего у него были найдены документы с фамилией Мякинький, по другой версии у погибшего было найдено письмо, в котором его имя называлось Михаил. Как мы уже знали, Мякинького звали Павел Данилович.

К поиску свидетелей или людей, помнивших рассказы своих родных и знакомых об обстоятельствах гибели на станции Пустынька, подключились другие поисковики и краеведы. Так стало известно, что в поселке Красный Бор долгое время жил и собирал материалы по истории родного края исследователь-краевед Гурий Александрович Зарубин. После его смерти все собранные им документы, письма, карты и воспоминания были переданы в школьный музей поселка Красный Бор, и эти документы хранятся у директора музея Ольги Эриховны Чугуновой.

Поисковики попросили Ольгу Эриховну просмотреть архив Г.А.Зарубина в надежде, что в записях найдется упоминание о погибшем на станции Пустынька летчике.

Настал долгожданный день экспедиции. Заехали за Татьяной Николаевой Слепневой, директором Ульяновского школьного музея, и наши машины помчались на восток от Саблина. И вот станция Пустынька. Как только мы вышли из машин, до этого солнечный, но ветреный денек моментально сменился на быстро падающий мокрый снег. Буквально за пару минут зеленый ковер из травы стал белым. Наши накинутые наспех бушлаты и ветровки стали мокрыми. Мы словно призраки приближались из белой пелены к старому железнодорожному бараку. Этот барак остался еще со времен войны, его строили немцы. Серые стены барака, обмытые дождями, были единственными свидетелями той трагедии, которая развернулась в этих местах в далеком феврале 1943 года. И только поисковики, потомки солдат Великой Отечественной, пришли сюда со святой миссией пусть даже через 60 лет, но найти могилу и останки человека, сложившего голову в страшном лихолетье войны. Рядом с бараком, в котором до сих пор живут семьи железнодорожников, были разбиты огороды и стояли парники. Чуть в стороне возвышался дощатый домик для естественных нужд. К сожалению, Татьяна Леонидовна Канцерова, первой рассказавшая о погибшем летчике и обещавшая показать место

нахождения его могилы, поехать с нами не смогла. Но, понимая важность настоящего события, в Пустыньку приехал ее супруг и привез небольшую схему, на которой были нарисованы места расположения барака, немецкого туалета и предполагаемого места захоронения летчика.

Алексей Макаренко, руководитель поискового отряда «Беркут», и боец отряда Александр Сироткин стали собирать необходимое для поиска оборудование – глубинный металлоискатель, щупы и лопаты. Татьяна Николаевна взяла на себя обязанность по переговорам с местным населением, хозяевами участков.

Буквально через несколько минут разрешение хозяев было получено и, сверяясь со схемой, поисковики приступили к поиску захоронения. Сразу же поисковики столкнулись с большими трудностями. Металлоискатель постоянно подавал сигналы о нахождении в земле металлических предметов. Пробные шурфы, выкопанные на местах сигналов, натыкались на предметы хозяйственного быта: гвозди, консервные банки и скобы. Длинный металлический щуп «улетал» в почву без особого усилия. Нам понадобилось полчаса, чтобы понять, что на глубине 30 см, под плодородным слоем идет небольшая прослойка мягкой глины, которая является материковой, а после нее идет слой супеси. Поэтому щуп, протыкая небольшой слой глины, спокойно уходил дальше в глубь, и нам казалось, что почти на всем участке огорода земля была потревожена ранее более чем на полтора метра в глубь. К сожалению, даже нынешние хозяева участков не могли подсказать более точного места нахождения захоронения, хотя и слышали о том, что на их участках в годы немецкой оккупации был захоронен летчик.

Прокофьев И.Г. при эксгумации останков двух летчиков на ст. Пустынька.

Пока мы лихорадочно метались со щупом и металлоискателем по огороду, в разговоре местных жителей стали проскальзывать различные подробности гибели уже двух летчиков. Оказалось, что на станции еще живет девяностолетняя старушка, которая была свидетелем происшедшего в те далекие годы. Делегация местных жителей во главе с Татьяной Николаевой Слепневой отправилась к ней. Супруг Татьяны Леонидовны Канцеровой, пытаясь нам помочь, поехал в Тосно за своей супругой, в надежде, что она сможет точнее показать место захоронения летчика. По вновь появившимся подробностям, мы выяснили, что могилу копали местные мужики, которые похоронили летчика за немецким туалетом, который в то время находился прямо напротив угла барака, в 10–15 метрах от входа, а могила летчика находилась в 2–3 метрах за туалетом.

Понимая, что найти место расположения туалета гораздо проще, чем место небольшого захоронения мы стали прощупывать землю согласно подсказанным направлениям. К этому моменту мы уже разобрались с особенностью местной почвы, и поэтому буквально через несколько минут определили контуры большой выгребной ямы немецкого туалета. Отступив на несколько метров в сторону, мы услышали, что щуп на глубине 60–70 см наткнулся на предмет, который отзывался глухим дробным звуком. Звук удара щупа об этот предмет отличался от звуков, когда щуп натыкается на камень, железо или дерево. Данное место находилось, прямо под забором, на границе двух участков. Выкопав небольшой шурф, мы наткнулись на человеческую тазовую кость. Александр Сироткин из отряда «Беркут» и Геннадий Филиппов, директор Общественного фонда поисковых отрядов Тосненского района Ленинградской области «Доблесть» лопатами расширили место нахождения останков. Осторожно, почти археологическим способом поисковики стали очищать останки. Вот из глины появился череп человека. Вдруг рядом под расчищенным грунтом появился второй череп. Вот это было для нас открытием... В могиле лежали останки двух человек.

Сразу же вспомнились сильные расхождения в воспоминаниях двух разных людей. Как вы помните, в первом случае говорилось о летчике с фамилией Мякинький, которого звали Павлом, а во втором – о летчике с именем Миша. По логике, становилось понятно, что трупы летчиков, вышедших на станцию Пустынька, должны быть захоронены рядом. Но непонятным оставалось одно: как летчик с именем Миша, вышедшей к станции в 1942 году, и летчик Мякинький, погибший в феврале 1943 года, могли оказаться в одной могиле! Ведь судя по расположению останков в могиле, погибшие были захоронены одновременно.

Проведя эксгумацию останков погибших, поисковиками было установлено, что останки одного принадлежали молодому человеку в возрасте 20 лет, что соответствовало возрасту на момент гибели сержанта Павла Даниловича Мякинького. При погибшем были обнаружены четыре патрона к винтовке Мосина калибра 7,62, железная столовая ложка и капсула с таблетками для обеззараживания воды. Останки второго погибшего принадлежали человеку в возрасте 35–40 лет. У погибшего в брючном кармане были обнаружены курительная трубка с сильными закусываниями мундштука и перочинный ножик.

Самое шокирующее было то, что останки старшего по возрасту человека, имели характерные повреждения. Левая нога погибшего была переломана в двух местах. Переломы пришлись на тазобедренную кость. Один перелом был закрытый, а второй, выше к тазу, скорее всего, был открытым, так как расстояние между переломанными фрагментами составляло более 5 см. В том месте, где нога имела два перелома, параллельно кости лежали две палки, привязанные к ноге брючным кожаным ремнем. Скорее всего, сам погибший или кто-то оказывал ему медицинскую помощь, пытаясь наложить шину. Увидев переломы, мы представили, какие мучительные боли испытывал этот мужественный человек, оказавшись в тылу противника и все-таки не потерявший надежду на то, что сможет выйти к своим, перейти линию фронта. Вторым страшным открытием стало то обстоятельство, что у погибшего был полностью разбит череп в районе лица. Пулевое ранение отвергалось сразу же, так как не было выходного отверстия. Скорее всего, такие повреждения были нанесены тупым тяжелым предметом. Возможно, что раненного второго летчика немцы добивали ударами приклада винтовки в голову, прямо в лицо.

Пока поисковики проводили эксгумацию найденных останков, вернулась Татьяна Николаевна Слепнева, которая разговаривала с одной из местных бабушек, живым свидетелем тех страшных дней. К нашему удивлению, она принесла отысканную на чердаке дома планшетку одного из летчиков. Дело в том, что, когда убитых летчиков похоронили, их личные вещи, которые не приглянулись немцам, разобрали местные жители. Так планшетка оказалась в семье этой бабушки, и с ней в послевоенное время не одно поколение данной семьи проходило в школу, используя планшетку как портфель для учебников и тетрадей. Так до наших дней сохранилась еще одна личная вещь, принадлежащая погибшим.

Так завершилась наша экспедиция, закончившаяся тем, что спустя шестьдесят лет удалось разыскать место стихийного захоронения двух летчиков, оказавшихся в тылу противника, и которые так и не смогли выйти к своим через линию фронта.

Добравшись до домика Саши Сироткина в городе Никольское – нашей небольшой базы в Тосненском районе, первым делом мы налили в армейский алюминиевый котелок русской водки и молча стоя помянули двух погибших в далеком феврале 1943 года летчиков, Пашу Мякинького и Мишу, пока неизвестного по фамилии.

В этот же вечер позвонила Ольга Эриховна Чугунова, которая нашла записи Гурия Александровича Зарубина. Это были выдержки из переписки Зарубина с некой А.Н.Егоровой, которая также собирала сведения об истории Красного Бора и Саблино (Ульяновки). Обнаруженные письма были датированы 1968 годом и в них говорилось:

«С нами были люди живущие рядом. Они рассказали ребятам, как погибли два летчика на станции Пустынька. Разыскали людей, живущих ранее там. Мы узнали, что в деревне Гортово живет человек, у которого есть фотокарточка летчика, а она рассказала, что есть человек в Ленинграде, у которого есть части (часы) от самолета. Фотокарточку мы достали, нам сказали фамилию летчика: Мяконький Павел Данилович, лейтенант, 1923 г.р., а второго летчика фамилия неизвестна...».

Мякинький П.Д.

Во втором письме говорилось:

«Собирая материал об истории поселка, мы слышали, что в районе Пустынька погибли два летчика. У жителей близлежащих деревень (Гертово) мы расспрашивали про этот случай и от всех слышали, что один пришел на станцию Пустынька в казарму, а там во второй половине были немцы и наша старуха, проживающая там в другой половине, выдала летчика. Летчик спрятался сначала в чулане, а наш русский парень сказал: «Надо искать, далеко он не мог убежать...». Открыл чулан, а летчик выстрелил в парня и отстрелил ему три пальца на руке. Парень остался жив и сейчас живет на станции Мга. А второго женщины увидели в стогу сена. Сказали своему деревенскому и попросили что-нибудь снести поесть, а он сказал: «Никому не говорите», а сам выдал его немцам, и в лесу его застрелили. А потом мы стали искать жителей деревни Пустынька, и вот одни нам сказали, что живет в деревне Гертово женщина, у которой оказалась эта карточка. Когда послышался выстрел, ее муж (он умер) и второй вместе с ним, они в то время работали на станции Пустынька станционными рабочими, выбежали на улицу и увидели эту историю. Женщина рассказывает, что документы от летчика взяли ее муж и второй мужчина. Второй же говорит, что он нашел узелок на канаве. В этом узелке было сколько-то денег, талоны на питание, комсомольский билет, фотография эта и какие-то предметы от самолета. Это имущество как они поделили между собой не знаю, но знаю, что карточка осталась у этой женщины, а документы и предметы от самолета у второго. Второй не сохранил эти документы и никуда не сообщал, а из предметов остались до сих пор часы от самолета... И нас интересовало, где же похоронен летчик, кто говорит, что он брошен в уборную, кто говорит, что он похоронен около уборной...».

Прочитав эти сведения, перед нами стала вырисовываться картина происшедшего в феврале 1943 года на станции Пустынька. Используя архивные сведения, воспоминания жителей станции Пустынька, а также другие источники мы попытались восстановить события.

Из документов Центрального военно-морского архива нам было известно, что 11 февраля 1943 года звено Ил-2 в составе четырех самолетов вылетело на подавление огневых точек противника, мешающих продвижению частей 55 армии в район Красный Бор. При подходе к цели над территорией противника наши самолеты были атакованы истребителями противника ФВ-190 и Ме-109. Наши истребители прикрытия были скованы боем, а штурмовики вместо вступления в оборонительный круг продолжали идти прежним курсом. В результате ни один из самолетов звена на аэродром не вернулся, все пропали без вести. Кроме летчика сержанта Павла Даниловича Мякинького, который вылетел на задание на одноместном варианте самолета Ил-2 № 30972 (борт 41) АМ-38 № 4583173, в состав экипажей советских самолетов Ил-2 входили:

– Солдатов Виктор Дмитриевич, 1914 г.р., лейтенант, командир звена 3 АЭ 57 ШАП ВВС КБФ. Был награжден орденом Красного Знамени. Вылетел на одноместном самолете Ил-2 № 1872131 (борт 33), мотор АМ-38 № ш 293646. Уроженец: город Москва. Жена – Екатерина Григорьевна, 1915 г.р. Сын – Владимир, 1942 г.р. Дочь – Людмила, 1942 г.р. Адрес семьи: Куйбышевская область, Кутузовский район, Кутузовская МТС. Мать – Матрена Павловна, 46 лет. Отец – Дмитрий Ефимович, 58 лет. Адрес жительства родителей: Москва, Большой Строгановский, д.4, кв.4. Призван Московским ГВК в 1938 году. Окончил ВМАУ имени Леваневского в 1940 году. Основание: ЦВМА: ф.333, оп. 026241, д. 6, 10, 20, оп. 0012261, д. 5;

– Литвинов Андрей Антонович, 1915 г.р., командир запаса, летчик 3 АЭ 57 ШАП ВВС КБФ. Вылетел на одноместном самолете Ил-2 № 1874240 (борт 39) АМ-38 № 24182. Уроженец: УССР, город Киев, ул. Михайловская, д.14. Жена – Надежда Давидовна, 1918 г.р. Адрес жены: г.Львов, Тестинская улица, д.25, кв.8. Отец – Антон Емельянович, 1873 г.р. Адрес родителей: УССР, город Киев, Серецкое цветное хозяйство. Призван по мобилизации Октябрьским РВК Киева в июне 1941 года. Окончил Тамбовскую школу ГВФ в 1939 году. Основание: ЦВМА: ф.333, оп. 026241, д. 6, 10, 20, оп. 0012261, д. 5;

– Столяренко Иван Моисеевич (Иосифович), 1911 г.р., капитан, заместитель командира АЭ 65-го авиаполка спецназначения ВВС ВМФ. Был награжден орденом Крас-

ного Знамени. Вылетел на двухместном самолете Ил-2 № 1873340 (борт 35) АМ-38 № 24222. В состав экипажа входил воздушный стрелок Елисеев И.А. Уроженец: УССР, Житомирская область, Попелянский район, деревня Лозовики. Мать – Александра Васильевна. Призван в 1932 году Ленинградским РВК города Киева. Кадровый с 1934 года. Основание: ЦВМА: ф.333, оп.026241, д.6, 10, 20, оп.0012261, д.5;

– Елисеев Иван Александрович, 1919 г.р., сержант, воздушный стрелок-радист 3 АЭ 57 ШАП ВВС КБФ. Вылетел на двухместном самолете Ил-2 № 1873340 (борт 35) АМ-38 № 24222. В состав экипажа входил летчик Столяренко И.М. Уроженец: Тамбовская область, Бобылевский район, село Слободка Мореницк (теперь Романовский район Саратовской области). Отец – Александр Харитонович, 1887 г.р. Мать – Александра Григорьевна, адрес тот же. Призван в октябре 1939 года Мало-Ярославским ГВК. Окончил курсы воздушных стрелков в декабре 1942 года. Основание: ЦВМА: ф.333, оп.026241, д.10, 20, оп.0012261, д.5.

Из вышеперечисленного следует, что Павел Данилович Мякинький вылетел на задание на одноместном варианте штурмовика Ил-2 и в полете на самолете находился один. Следовательно, второй летчик, который захоронен вместе с Мякиньким, не мог быть из состава экипажа его самолета. Вторым человеком мог оказаться любой летчик, сбитый в период февраля 1943 года над данным районом. Как вы помните, по воспоминаниям жителей станции Пустынька, у второго летчика было письмо, в котором его называли Михаилом. В составе звена, с которым Павел Данилович вылетел на задание, летчика с именем Михаил не было. Значит это был летчик, сбитый ранее 11-го февраля или позже. Скорее всего, Павел Данилович в лесу встретился с летчиком с другого сбитого самолета. Возможно, что с земли Мякинький видел воздушный бой, в котором подбили второго летчика, и сам вышел к месту его вынужденной посадки или к месту приземления его на парашюте. Он же и оказал пострадавшему первую медицинскую помощь, наложив на переломанную ногу подобие медицинской шины.

Оказавшись на территории занятой противником, оба летчика решили выйти к своим, перейдя линию фронта. Двигаясь в сторону наступающих советских частей, они

Александр Сироткин, п/о «Беркут».

подошли к станции Пустынька и решили выяснить у местного населения свое место нахождения. Тяжело раненного товарища Павел Данилович, оставил в стогу сена, а сам пошел к бараку, который находился рядом с железнодорожным полотном. Постучавшись в дом, он конечно же не знал, что за стеной живут немецкие солдаты, и поэтому на непроизвольный крик (или же умышленное предательство) немцы всполошились. Поэтому сержанту-летчику Павлу Даниловичу Мякинькому пришлось принять свой последний бой на Богом забытой станции Пустынька и погибнуть в нем. Второго же летчика увидели, скорее всего, только утром, так как с такими переломами ноги он вряд ли мог передвигаться без чьей-либо помощи. Немцы, увидев безвыходное положение раненного летчика, возможно, действительно прислушались к просьбам летчика добить его и добили..! Прикладами винтовок размозжив голову..!

Так как событие произошло в течение одной ночи и следующего дня, но с небольшим интервалом во времени, первые воспоминания местных жителей, в первую очередь, второстепенных свидетелей,

Личные вещи пилотов, обнаруженные в раскопе.

Михаил Васильев (крайний справа) ставит задачу летчикам-курсантам.

а не очевидцев, трансформировались в две разные легенды гибели летчика. А вот хоронили погибших летчиков действительно вместе, и, кроме двух мужиков, копавших могилу и хоронивших летчиков под присмотром немцев, больше никого из местного населения не было.

Так, благодаря памяти жителей Тосненского района Ленинградской области удалось прояснить обстоятельства гибели морского летчика Павла Даниловича Мякинького.

А кто же был второй? Этот вопрос нам еще предстоит разрешить. К сожалению, у нас сохранились отрывочные данные о нем, и они очень скудные. Мы знаем, что второго летчика звали Михаилом, и у него в Москве была девушка, а может жена или мать, которую звали Ольгой. Но и по этим скудным сведениям мы пытаемся установить его личность. Так как точно знаем, что нет неизвестных солдат. У каждого погибшего в страшные годы войны были имена и фамилии, семьи, была любовь... Победу добывали конкретные люди, с конкретными именами. И поисковики не остановятся, пока не узнают имена, пусть не всех, но многих, кто отдал свои жизни во славу Великой Победы!

Внимательно проанализировав созданную в фонде поисковых отрядов Ленинградской области компьютерную базу данных на погибший в годы войны личный состав ВВС РККА и ВМФ, мы способом отсеивания выбрали всех погибших в феврале 1943 года на территории Ленинградской области. Потом отобрали всех с именем Михаил, их оказалось в нашей базе девять человек. Внимательно просмотрев обстоятельства и даты гибели этих летчиков, сразу отсеялось несколько человек.

Может быть вторым погибшим летчиком был летчик 872-го штурмового авиаполка младший лейтенант Михаил Харин? Он как раз москвич. Правда, в архивных документах указаны данные его матери Хариной А.Д., но ведь возможно, что у него была девушка Ольга? Но нет, его год рождения 1921, а это расходится с нашими выводами по возрасту найденного нами летчика – ему было около 30–40 лет.

А может быть этим летчиком был воздушный стрелок самолета Ил-2 из состава 15-го гвардейского штурмового авиаполка гвардии сержант Михаил Баранов. Его год рождения 1916, и пропал без вести он в ходе боевого вылета в район станции Ульяновка, как раз рядом с местом обнаружения останков погибших. Но нет! Он родом с Украины и его жена всю войну пробыла в оккупации в городе Киеве.

Может быть это Миша Харузин, летчик 13-го отдельного разведывательного авиаполка? Но тоже сомнительно, так как его «пешка», самолет Пе-2, не вернулась с боевого вылета уже 23 февраля 1943 года. А эта дата слишком далека от даты боевого вылета сержанта Мякинького – 11 февраля. Навряд ли Павел Данилович Мякинький скрывался в прифронтовом лесу в тылу у немцев более недели.

А вот обстоятельства гибели штурмана 943-го штурмового авиаполка майора Васильева Михаила Ивановича очень схожи с нашими предположениями. Его самолет Ил-2, кстати летал он один, не вернулся с боевого задания из района деревни Захожье (находилась в районе Ульяновки) 12 февраля 1943 года, то есть на следующий день после вылета Мякинького. Год рождения Михаила Ивановича – 1909 – как раз подходит к возрасту найденного нами пилота. Жену Васильева звали Ольга Михайлова! Единственным противоречием с нашей «легендой» в данных майора Васильева является то, что ни место рождения, ни адрес проживания семьи не город Москва. Родом Михаил Иванович Васильев со станции Бологое Калининской области, а адрес жены в эвакуации был город Чкалов (сейчас Оренбург). Призван на службу Михаил Иванович был из города Ейска Краснодарского края. Но ведь возможно, что, выезжая в эвакуа-

цию, жена Ольга Михайловна Васильева была какое-то время в Москве и именно из этого города она выслала письмо, которое обнаружили в кармане погибшего? На эти вопросы смогут ответить только родные Михаила Ивановича Васильева. И поэтому наш поиск еще не окончился!

22 июня 2006 года на воинском кладбище в городе Никольское Тосненского района Ленинградской области обрели свой последний покой морской летчик сержант Павел Данилович Мякинький и пока неизвестный летчик по имени Михаил...

Илья Прокофьев.

Фонд поисковых отрядов Ленинградской области. Июнь 2006 года.

* * *

После церемонии захоронения в 2006 году мы продолжали работу по поиску родных летчиков и вот в Беларуси удалось разыскать родную племянницу Павла Мякинького, которая прислала его довоенное фото и небольшой рассказ о своих детских впечатлениях, который мы приводим ниже:

«...Мне 5,5 лет. Мы в гостях у дяди Вани. Я сижу за столом и рисую, рядом со мной стоит моя двоюродная сестра Оля, она смотрит альбом с фотографиями, который листает тетя Зина. Тетя Зина сидит за тем же столом, что и я.

Справа от меня видна приоткрытая дверь в другую комнату, в этой комнате мой папа и дядя Ваня, слышны их голоса. Они вспоминают о Белоруссии, о маме, о Павлике...

Его в семье всегда называли Павликом. Я даже не помню, чтобы по-другому. «Павлик» – говорил папа, и я понимала, что это про моего дядю, летчика, погибшего в годы войны.

«А помнишь, как Павлик сказал», «это Павлик сделал», «это Павлика вещи». По тому как произносили это имя мой папа и дядя Ваня было понятно, Павла очень любили в семье.

Я помню, как рассказывал папа о том, что было письмо, которое читала ему мама (моя бабушка), в письме было написано, «что ваш сын погиб, освобождая небо над Ладогой».

И с этим же письмом маме передали вещи Павла, шлем и очки летчика. Вот эти слова папы про шлем и очки летчика я запомнила, они вселяли мне надежду, что дядя найдется, что кто-то видел его, знает, что с ним, знает его последние шаги на этой земле...

Кто-то же прислал эти шлем и очки летчика? Папа рассказывал, что «мама не разрешала их трогать, а мне, пацаненку, очень хотелось их погладить... Почувствовать как руку друга...».

* * *

А в 2011 году директор краеведческого школьного музея в поселке Ульяновка Тосненского района Ленинградской области Татьяна Николаевна Слепнева сообщила, что ей на электронную почту пришло письмо от родных Михаила Ивановича Васильева:

«Я обращаюсь к Вам по просьбе моей мамы (девичья фамилия мамы Васильева). Мои родители нашли информацию о том, что в 2006 году в с.Никольское с помощью ваших поисковиков были перезахоронены два военных летчика. Один из них Мякинький Павел Дмитриевич, а другой – неизвестный и предположительно Васильев Михаил Иванович. Наши долгие годы поисков результатов практически не дали – мы узнали только, что дедушка моей мамы был военным летчиком в звании майор и пропал без вести в феврале 1943 года, при прорыве блокады. Остались после его гибели жена Васильева Ольга Михайловна и трое сыновей – Герман, Борис, Юрий. После описания в статье, что при летчике найдено письмо Мише от Оли, мы подумали о дедушке. ПОЖАЛУЙСТА напишите ответ, может ВАМ, ЧТО-ТО ИЗВЕСТНО!!!!!!!!!!!!!

Олеся Самонина».

Для нас это был как гром с ясного неба. После этого письма начались длительные телефонные переговоры с вопросами как с нашей стороны, так и со стороны родственников. Выяснилось, что действительно Ми-

Васильев М.И.

Родные Михаила Ивановича Васильева на ст. Пустынька. Май 2011 г.

Памятник на могиле летчиков.

хаил Иванович был заядлым курильщиком и имел курительную трубку, а его жена Ольга Михайловна, конечно, неоднократно бывала в городе Москве, так как Бологое находится не так далеко от Москвы.

В мае 2011 года в Никольское приехали два внука, внучка с мужем и две правнучки Михаила Ивановича. Они побывали в самой Пустыньке, где поисковики нашли место гибели летчиков, и потом на воинском мемориале в Никольском.

После этого правнучка Михаила Васильева – Валерия Самонина, ученица 4-го класса Бущевецкой начальной школы – написала историко-исследовательскую работу, которую назвала: «ВОЗДУШНЫЕ РАБОЧИЕ ВОЙНЫ...» (Рассказ о военном летчике Михаиле Ивановиче Васильеве). Выдержки из которой мы приводим ниже:

«Я хочу рассказать о своем прадедушке, о военном летчике Михаиле Ивановиче Васильеве. В нашей семье всегда помнили героя войны, но всегда говорили о нем как о пропавшем без вести, мама и бабушка переживали, что так и не удалось узнать, где и когда погиб Михаил Иванович, где его могила. Никто в нашей семье не терял надежду и вот однажды... но об этом позже...

Мой прадедушка родился в 1909 году, окончил летное училище и связал свою жизнь с армией. В разговоре со своими сверстниками он часто повторял: «Лучше грудь в крестах, чем голова в кустах». Охранять и защищать Родину было почетно. Перед войной Михаил Иванович преподавал в училище, обучал новобранцев летному искусству. Когда началась война, ему предложили остаться, ведь должен же кто-то готовить военных летчиков! Но прадедушка в очередной раз повторил: «Лучше грудь в крестах, чем голова в кустах», и... перешел в действующую армию.

Мы сожалеем, что не сохранилось документов, какого числа и где родился Михаил Иванович, какое именно летное училище окончил. Но по фотографиям в семейном альбоме, из рассказов родных я узнала многое. И мы будем стараться восстановить все недостающие данные (...).

Только в 2011 году мои родители смогли найти в Интернете сведения о пропавшем без вести прадедушке. Это произошло в апреле. Удалось связаться с руководителем саблинского школьного краеведческого музея Татьяной Слепневой.

Нашу семью пригласили приехать на торжества, посвященные ДНЮ ПОБЕДЫ. Ярче всего о нашей поездке в г.Никольское смогут рассказать фотографии. А мое сердце было переполнено уважением ко всем воинам, ко всем ветеранам войны. Хотелось поклониться и сказать ИМ «спасибо». Хотелось плакать. Сердце переполняло чувство гордости. Я горжусь своим прадедушкой и сохраню память о нем для своих будущих детей и внуков...».

В 2012 году на воинском мемориале в городе Никольское на месте захоронения летчиков установлен памятник. Родные Михаила Ивановича Васильева присутствовали на церемонии открытия памятника.

Родные Васильева М.И. на могиле летчиков в г.Никольское.

Церемония захоронения летчиков.

Никитин Борис Федорович

Никитин Б.Ф.

Летчик 3-го гвардейского истребительного авиационного полка 3-й резервной авиационной группы лейтенант НИКИТИН Борис Федорович, 1921 г.р., уроженец: Московская область, Волоколамский район, Нелидовский с/с, д.Васильевское. Отец Григорьев Федор Григорьевич, проживал: город Москва-112, ул.Старообрядческая, Силин тупик, д.8, кв.4. Кадровый, в РККА с 1940 года.

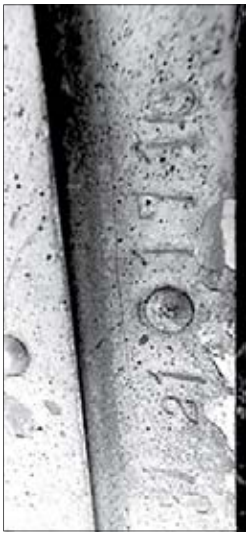
27 февраля 1942 года на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31211710 с мотором М-105 № 145-449) не вернулся с боевого задания из района города Любань Тосненского района Ленинградской области.

Место падения самолета ЛаГГ-3 в районе д.Бабино Тосненского района Ленинградской области было обнаружено членом поискового отряда «Заслонъ» (г.Санкт-Петербург) Дмитрием Сергеевичем Павловым осенью 2014 года. При первом обследовании был установлен тип самолета и обнаружена пряжка от пристяжной системы парашюта, на основании чего поисковиками был сделан вывод, что останки летчика, скорее всего, находятся в обломках самолета. Летом 2015 года отрядом «Заслонъ» были проведены поисковые работы на месте падения самолета. За несколько дней экспедиции из воронки были извлечены обломки самолета и обгоревшие останки летчика, установлен заводской номер самолета – 31211710. Информацию о находке номера самолета поисковики с места работ передали специалистам Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань).

По результатам работы с документами Центрального архива Министерства обороны РФ было установлено, что на самолете ЛаГГ-3 № 31211710 с мотором М-105 № 145-449 27 февраля 1942 года не вернулся с боевого задания летчик 3-го гвардейского истребительного авиационного полка лейтенант Никитин Борис Федорович.

Эта информация оперативно была передана поисковикам, так что к концу экспедиции, когда были подняты из воронки все обломки самолета и останки летчика, поисковики уже знали имя погибшего летчика. Останки были помещены на временное хранение в Церковь Петра и Павла в городе Любани Тосненского района.

Согласно архивным документам, 27 февраля 1942 года из района Любани не вернулись с боевого задания еще два летчика 3-го гвардейского истребительного авиаполка. В оперативных документах говорится, что они сопровождали самолеты Пе-2 для нанесения бомбоштурмового удара в районе станции Чудово. В районе цели наши бом-



Номер самолета ЛаГГ-3.

Поисковики п/о «Заслонъ» (г.Санкт-Петербург) на месте падения самолета.

Фрагменты самолета и пристяжной системы парашюта летчика.

бардировщики были встречены истребителями противника. Завязался воздушный бой, в результате которого самолет ЛаГГ-3 (заводской номер 312116100) лейтенанта Алексея Григорьевича Абрамова был сбит. Из полка родным летчика было отправлено извещение, что лейтенант А.Г.Абрамов не вернулся с боевого задания. Сам летчик получил в воздушном бою ранение в руку и выпрыгнул с парашютом. Приземлившись, он был еще три раза ранен в перестрелке с немцами и пленен, но успел уничтожить комсомольский билет и удостоверение личности офицера. 9 июня 1943 года лейтенант А.Г.Абрамов бежал из плена в группе из семи человек из вагона поезда при отправке пленных в Эстонию. Больше месяца сбежавшие пленные прятались в лесу и только 31 июля 1943 года попали в партизанский отряд, где, пройдя проверку, принимали участие в боевых действиях против немецких захватчиков. 11 октября 1943 года Алексея Абрамова доставили через линию фронта на самолете в тыл. Он прибыл в управление кадров ВВС Красной Армии, откуда был направлен на пункт сбора, затем прошел проверку в спецлагере № 174 в ноябре 1943 года. 13 декабря 1943 года направлен в 3-й гвардейский истребительный авиаполк 10-го истребительного авиакорпуса, где продолжил громить ненавистного врага. К концу войны гвардии лейтенант Абрамов был награжден орденами Красной Звезды и Красного Знамени, медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Уволен в запас 16 октября 1945 года.

Второй самолет ЛаГГ-3 (заводской номер 31211795), который пилотировал адъютант АЭ, старший лейтенант Василий Семенович Галкин, также не вернулся с боевого задания. И так же, как А.Г.Абрамова и Б.Ф.Никитина, его занесли в списки пропавших без вести. Лишь в 1945 году однополчане и семья узнали, что он не погиб в тот день 27 февраля 1942 года, а попал в плен. Только 16 апреля 1945 года он был освобожден из плена.

Пройдя спецпроверку в 28-м запасном стрелковом полку на станции Алкино (спецлагерь для состава ВВС Красной Армии, бывших в плену), Василий Семенович Галкин был восстановлен в звании и должности летчика. Уволен в запас 19 ноября 1945 года. В 1946 году статья приказа Главного управления формирования Красной Армии об исключении из списков была отменена.

Кроме этого о трагическом вылете 27 февраля 1942 года сохранилось еще одно описание. Политдонесение заместителя начальника Политуправления Волховского фронта бригадного комиссара Ганенко на имя Командующего войсками Волховского фронта генерала армии Героя Советского Союза тов. Мерецкова, составленное 14 марта 1942 года:

«…Доношу, что восемь истребителей под командованием капитана Небольсина 27 февраля вылетели сопровождать группу бомбардировщиков Пе-2 на станцию Любань. При выполнении боевой задачи группа Небольсина потеряла четыре самолета, из которых два сбиты истребителями противника,

Поисковики отряда «Заслонъ».

при этом погибли летчики – лейтенанты Никитин и Абрамов. Один самолет лейтенанта Галкина пропал без вести. Четвертый самолет был подбит, летчик – лейтенант Иванов легко ранен. (Иванов Петр Андреевич, погиб 04.04.1942 г. – Авт.) Он произвел вынужденную посадку и вернулся в свою часть.

Потери самолетов и летного состава произошли из-за неорганизованности группы, плохого наблюдения за воздухом, отсутствия должной товарищеской выручки в бою. Основными виновниками являются командир группы капитан Небольсин (Небольсин Виталий Константинович, погиб 04.04.1942 г. – Авт.) и зам.командира эскадрильи старший лейтенант Деев (Деев Алексей Васильевич, тяжело ранен 11.05.1942 г. – Авт.), которые безответственно отнеслись к руководству группой во время выполнения задания.

Командование 3 резервной авиагруппы ограничилось объявлением капитану Небольсину и старшему лейтенанту Дееву – выговора...».

Погибший летчик самолета ЛаГГ-3 (заводской номер 31211710) Борис Федорович Никитин родился 11 августа 1921 года в деревне Васильевское Волоколамского района Московской области. Затем семья переехала в Москву, где в 1936 году Никитин окончил семь классов неполной средней школы. После окончания школы работал токарем, учился в авиаклубе. 16 марта 1940 года поступил курсантом в Борисоглебскую военную авиационную школу им. В.П.Чкалова (Орловский военный округ), которую окончил осенью 1940 года. После окончания летной школы 30 октября 1940 года в звании младшего лейтенанта был направлен для прохождения дальнейшей службы на должность младшего летчика в только что сформированный 159-й истребительный авиаполк, который базировался на аэродроме Гривочки (станция Дно, в настоящее время – Псковская область). 10 мая 1941 года Б.Ф.Никитин был переведен на должность пилота в состав 155-го истребительного авиаполка 55-й истребительной авиадивизии Ленинградского военного округа, где и встретил начало Великой Отечественной войны.

5 ноября 1941 года Б.Ф.Никитину приказом по войскам 7-й отдельной армии было присвоено очередное воинское звание лейтенант. В декабре 1941 года за образцовое выполнение боевых задач и проявленное при этом мужество и героизм полк был преобразован в 3-й гвардейский истребительный авиационный полк. Основные вылеты летчики полка выполняли над территорией современной Карелии, защищая границу Советского Союза с Финляндией.

Из архивных документов известно, что в период с 27 сентября по 13 октября 1941 года на моторе самолета И-16 (заводской номер 2921295 с мотором М-62 № 624276) при выполнении боевого задания заклинил подшипник шатуна, при этом самолет был разбит и списан, а летчик самолета младший лейтенант Никитин остался невредим.

К поиску родственников Бориса Федоровича Никитина подключился известный московский историк Константин Борисович Стрельбицкий, который написал следующие: *«...Если это что-то может дать для поиска, то летчик – действительно уроженец Московской области, бывшего села Васильевского, ныне одноименной нежилой деревни на территории сельского поселения Чисменское Волоколамского района. Адрес отца был записан правильно, но Силиного тупика не существует с 1980-х годов, сейчас по этой территории проходит трасса Третьего транспортного кольца Москвы...».*

Поиск родных был очень трудным и долгим. В нем принимали участие активисты форума на сайте Поискового движения России Елена Жилинская, Наталья Круглова, Оксана Флай. И когда уже казалось, что мы не успеем найти родных летчика до момента захоронения его останков, вдруг на мой телефон поступил звонок. Дело в том, что мы уже находились в это время в экспе-

Заводской номер самолета.

Личное оружие летчика.

Абрамов Алексей Григорьевич.

Личные вещи пилота.

Приборы самолета ЛаГГ-3.

Церемония захоронения останков Никитина Б.Ф.

диции под Любанью. Было 20 апреля, а до захоронения оставалось две недели. И вот звонок – нашлись родные нашего летчика. Они собираются приехать на захоронение!

Вот сообщения Елены Жилинской на форуме «Поискового движения России»:

«...Друзья, хочу поздравить всех, кто был неравнодушен к этому поиску и активно помогал, с победой! Спасибо Прокофьеву Илье Геннадьевичу, Ильдару Бикбаеву, Наталье Кругловой, Константину Стрельбицкому и конечно отдельное СПАСИБО нашей Оксане Флай из Москвы. Оксана! Ваша работа – это «высший пилотаж»! Спасибо ребятам из ПО «Заслонъ», поднявшим останки летчика Никитина Бориса Федоровича.

Сегодня, когда получила от Оксаны имя и адрес племянника погибшего Б.Ф.Никитина, незамедлительно нашла его телефон в Москве и позвонила. Сергей Владимирович Фадеев был на работе, разговор состоялся с его женой. Уточнили с ней все детали и вопросы по поиску. Антонина Львовна подтвердила, что был в семье ее мужа такой родственник, погибший в годы Великой Отечественной войны, был летчиком. О месте его гибели в семье не знали. Фотографии не сохранилось. Действительно сестра погибшего с мужем работали на московском заводе «Динамо». Сменили несколько адресов в Москве: Силин тупик, Семеновская наб., пос.Текстильщиков.

Нашему известию в семье были рады. Антонина Львовна записывала под диктовку и переспрашивала важные для нее моменты моего повествования. Говорили долго и «насыщенно». Я пообещала выслать им фотографию летчика. Оповестила их о дате церемонии захоронения останков Б.Ф.Никитина и пригласила в Ленинградскую область. Решение остается за ними... Вечная память погибшему Никитину Борису Федоровичу 1921–1942 гг.!!!...».

Останки лейтенанта Никитина Бориса Федоровича были торжественно захоронены со всеми военными и гражданскими почестями на воинском мемориале в д.Чудской Бор Тосненского района Ленинградской области 10 мая 2016 года. На церемонии присутствовали родные погибшего. На его могиле установлен памятник, где увековечено имя пилота.

Новиков Иван Романович

Новиков И.Р.

Командир 3-й АЭ 5-го истребительного авиационного полка 61-й авиационной бригады ВВС КБФ майор НОВИКОВ Иван Романович, 1909 г.р., уроженец: Воронежская область, Бобровский район, с.Хреновое. Кадровый, в РККА с июня 1931 года.

20 августа 1941 года на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 0110032 с мотором М-105П № 45-199) погиб при тренировочном полете на новой материальной части над аэродромом Низино. Похоронен на гарнизонном кладбище в п.Низино Ломоносовского района Ленинградской области.

Место падения самолета ЛаГГ-3 в районе озера Порзоловское было обнаружено еще в 1988 году поисковым отрядом «Память» (г.Ленинград, руководитель – Г.Ю.Королев). В ходе поисковых работ из болота были извлечены стойки шасси и части центроплана. Так как обломки самолета находились в заболоченной части побережья озера, приходилось работать в гидрокостюмах.

По предположению поисковиков, основанном на информации ветеранов ВВС КБФ, обнаруженные обломки самолета принадлежали самолету командира 3-й АЭ 5-го ИАП ВСС КБФ майору Новикову Ивану Романовичу, который разбился при облете отремонтированного самолета 20 августа 1941 года. К сожалению, найти номера самолета либо мотора тогда не удалось, и поэтому стопроцентного подтверждения этой версии не было.

В июле 2013 года это место было указано поисковой группе Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района Ленинградской области). При обследовании места падения и обломков самолета поисковикам удалось найти несколько фрагментов, где были нанесены частичные номера (окончание заводского номера) самолета. В результате гипотеза 1988 года была подтверждена.

Вот как Михаил Кельбин описывал свои впечатления после посещения этого места:

«Место падения, как нам сказали, находится на краю бывшего озера, которое полностью заболочено. Расположено это озеро-болото в центре массива торфоразработок. Добрались мы до него довольно быстро, но когда вышли на край болота и увидели море воды, энтузиазма у нас поубавилось (...).

Отошел немного в сторону и сквозь воду увидел второй кусок центроплана, достал его и на петле обнаружил интересный номерок 32 (3)2 третью цифру плохо видно (между первыми двумя и вторыми двумя цифрами находится заклепка), ради интереса отогнул петлю на ранее найденном куске центроплана и обнаружил там номер 32, первый номер похож на номер самолета, на второй петле его просто не добили. В общем получилось, что на одной петле было выбито 32, а на второй 3232, значит окончание номера самолета на

Самолет ЛаГГ-3.

Донесение ВВС КБФ о гибели Новикова И.Р.

этих петлях на ранних ЛаГГах именно так выбивалось.

Рядом в воде вытащил кусок лафета с креплением под УБ и куски фанеры. На обратном пути нашел патронный ящик, после падения самолет горел, на дельтадревесине видны следы пожара…».

Вот как описана гибель командира эскадрильи в книге «Гвардейцы Балтики крылатой»:

«...20 августа 1941 года в 18.50 на аэродроме Низино майор Новиков делал облет вышедшего из ремонта ЛаГГ-3. В 18.56 самолет потерпел катастрофу, Новиков погиб. Похоронен в гарнизоне Низино…».

Обломки самолета ЛаГГ-3.

Центроплан ЛаГГ-3, где указывался номер самолета.

К моменту гибели Иван Романович Новиков был опытным летчиком. Родился 24 ноября 1909 года в с.Хреновое Воронежской области. Работал на железной дороге вагонщиком. К моменту призыва на военную службу успел окончить два курса рабфака при Ленинградском горном институте. С июня 1931 года – курсант военно-теоретической школы летчиков. Затем в 1933 году окончил обучение в Энгельсской школе военных летчиков. В августе 1933 года направлен для прохождения дальнейшей службы в строевые авиационные части Белорусского военного округа.

21 ноября 1938 года старший лейтенант И.Р.Новиков переведен на должность помощника командира 3-й АЭ в 13-й истребительный авиационный полк ВВС КБФ. В августе 1939 года ему присваивают очередное воинское звание капитан и переводят на должность командира авиационной эскадрильи.

В некоторых публикациях встречается следующая информация:

«В 1939 году из состава 5 ИАП была сформирована специальная эскадрилья, в которую вошли лучшие летчики полка: В.И.Акимов, А.К.Антоненко, И.Д.Борисов, П.А.Бринько, В.И.Парамонов и другие. Возглавил ее капитан И.Р.Новиков. Летчики эскадрильи приняли участие в боевых действиях в районе р. Халхин-Гол. Не потеряв ни одного самолета и ни одного летчика, эскадрилья успешно выполнила все боевые задачи…».

И.Р.Новиков – участник советско-финляндской войны 1939–1940 годов в составе 5-го истребительного авиационного полка ВВС КБФ, где к этому времени командует 2-й эскадрильей. В 1940 году ему присвоено очередное воинское звание майор.

Был награжден орденами Ленина (21.04.1940) и Красного Знамени (22.02.1940).

Очень теплые воспоминания о своем командире оставил Герой Советского Союза Игорь Александрович Каберов в своей книге «В прицеле свастика», в которой он

рассказывает о воздушных боях на начальном этапе обороны Ленинграда, и неоднократно с теплотой упоминает Ивана Романовича. Вот один из отрывков:

«Тем временем ко мне подошел командир эскадрильи майор Новиков. Среднего роста, неторопливый, с добродушным открытым лицом, в своем неизменном шлеме с ушками, завернутыми за резинки летных очков, он тихонько тронул меня за плечо:

– Готовьтесь к вылету на базу.

Я вскочил со стула:

– Есть на базу!

Новиков поморщился. Он не любил громких слов, не любил ничего показного, и даже это уставное «Есть!» сейчас показалось ему необязательным. Дав мне справиться с возбуждением, командир эскадрильи так же мягко уточнил:

– От Кронштадта далеко не уходить. За воздухом следить особо. Вылет через десять минут.

– Понял, товарищ майор, – как можно спокойнее ответил я, чувствуя, что краснею.

Вслед за мной, надевая на ходу шлемы, вышли из землянки Алиев и Хрипунов. Стояла тишина. Воздух был чист и свеж...».

К большому сожалению, в настоящее время индивидуальной могилы Ивана Романовича Новикова не сохранилось. Его имя увековечено на памятнике, который установлен на братской могиле рядом с бывшим аэродромом Низино, находящейся на территории воинской части в поселке Жилгородок Ломоносовского района Ленинградской области.

Новиков И.Р. (крайний слева) с летчиками полка.

Новиков И.Р. дает указание летчику.

Воинское захоронение в поселке Жилгородок (Низино).

Павлов Владимир Михайлович

Летчик 15-го гвардейского штурмового авиационного полка 277-й штурмовой авиационной дивизии 13-й воздушной армии гвардии сержант ПАВЛОВ Владимир Михайлович, 1920 г.р., уроженец: Ленинградская (в настоящее время – Новгородская) область, город Боровичи, поселок 2-го завода. Мать Павлова Ольга Петровна, проживала: г.Ленинград, Нарвская застава, ул.Морозовская, д.9. Кадровый, в РККА с 1940 года. Мобилизован Боровичским РВК.

29 сентября 1942 года на самолете Ил-2 (заводской номер 3783 с мотором АМ-38 № 291288) подбит в воздушном бою, совершил вынужденную посадку в районе Новая Пустошь Всеволожского района Ленинградской области. Летчик ранен.

Погиб 18 января 1943 года. Похоронен в местечке Смольная Всеволожского района Ленинградской области.

Номер самолета Ил-2.

Место падения самолета Ил-2 в районе п.Старая Пустошь Всеволожского района Ленинградской области обнаружено в сентябре 2012 года п/г Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района). Руководитель группы проверял полученную от местных жителей информацию, что в 1990-е годы при прокладке газового трубопровода рабочими было обнаружено место падения самолета. Подробностей никто не знал. Что стало с обломками самолета, были ли там обнаружены останки экипажа – это все оставалось загадкой. Также старожилы добавляли, что газовщики, якобы, тяжелой техникой вытащили мотор самолета и увезли его, а «бочку» – бронированную кабину самолета – оставили на месте и она еще долгое время валялась под открытым небом, пока ее не разбили местные любители металлолома. Кто-то еще рассказывал, будто были обнаружены останки пилота, и их потом передали во Всеволожский военкомат. По всей вероятности, это были лишь слухи, ведь если бы произошла такая находка и останки летчика действительно передали в один из госорганов, то об этой истории точно слышали многие жители района, не говоря уж о всеволожских поисковиках.

Два разных человека нарисовали Михаилу схемы, на которых было показано, как можно пройти и найти данный самолет. Занимаясь поиском именно этого самолета, Михаил наткнулся на обломки, но только не в том месте, что было отмечено на схемах. Указанная точка должна была находиться как минимум в километре от точки обнаружения. При первом взгляде было ясно, что несколько лет назад здесь кто-то уже побывал: были видны небольшие отвалы на болотистом грунте, сверху разбросаны фрагменты расколотой брони самолета Ил-2. Рядом находилась небольшая воронка, видимо образовавшаяся от удара мотора самолета. Очевидно, что самолет произвел очень жесткую вынужденную посадку. Встречались обгоревшие куски дюраля и силумина от мотора. Михаил, проверив воронку металлоискателем, удостоверился, что на дне присутствует металл, который не смогли достать предшественники.

Первым извлеченным из воронки поисковиками экспонатом оказался неразорвавшийся реактивный снаряд (РС-82). Затем попался броневой щиток защиты выхлопных патрубков, на котором краской был нанесен заводской номер самолета – 3783. Сохранность обломков была просто удивительной, сказывался болотный грунт, который, как хороший консервант, закрыл на десятилетия обломки советского самолета.

В течение нескольких дней поисковики выезжали на место падения самолета. Несмотря на то, что большие фрагменты, скорее всего, были сданы в металлолом еще в послевоенные годы, из воронки удавалось

Поисковики на месте падения самолета.

доставать все новые и новые детали самолета: почти полный левый борт кабины пилота (часть бронированной бочки), часть покрышек от колес, различные агрегаты и приборы навесного оборудования мотора... Причем поисковики сделали вывод, что сам мотор, вероятно, был извлечен из воронки уже давно, и его разбирали прямо на месте, а в воронку сбрасывали различные ненужные детали. При проведении поисковых работ останки летчика обнаружены не были.

Когда работы на месте падения были завершены, и из воронки поисковикам удалось извлечь все фрагменты, подтвердилась версия о вынужденной посадке самолета. Самолет Ил-2 при попытке совершить вынужденную посадку, при соприкосновении с болотистой почвой мотором воткнулся в болото. От сильного динамического удара моторный отсек отломился, и броневая «бочка» с крыльями вылетела метров на 10–15 вперед по ходу посадки самолета, совершив полный капот. Но так как останков пилота, а также и других предметов амуниции и пристяжной системы парашюта найдено не было, можно было предположить, что летчик остался жив, либо был вывезен с места падения сразу же после случившегося.

При детальном обследовании обломков самолета на одном из разбитых агрегатов мотора удалось также обнаружить заводской номер двигателя – 291288. Кроме того, на броне были видны следы попаданий в кабину самолета, левый борт кабины пробит осколками в двух местах насквозь, были еще следы сквозных осколочных попаданий на других фрагментах. Поисковики также установили, что это была одноместная модификация самолета Ил-2.

Вернувшись из экспедиции, Михаил Кельбин разместил информацию о находке на поисковых форумах, связался со специалистами Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань).

К сожалению, проверив имеющиеся в нашем распоряжении копии архивных документов и выписки, сделанные в ходе исследовательских работ в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации, указанных номеров мы не обнаружили. Но наша исследовательская работа тоже не пропала даром, по крайней мере мы установили, что данный самолет относится к авиации 13-й ВА, так как в списках потерь самолетов Ил-2 ВВС КБФ самолета с такими номерами не было. Нужно было продолжать работу в ЦАМО.

И такая возможность вскоре появилась. Сотрудники ВИПЦ выехали в архив для работы с документами в январе 2013 года. Результат не заставил себя ждать. В архивных делах ВВС 23-й армии (на ее базе в ноябре 1942 года была сформирована 277-я штурмовая авиадивизия) нашлись нужные документы. Так в одной докладной записке говорилось, что 16 сентября 1942 года самолет Ил-2 № 3783 (в числе других) прибыл с аэродрома Хвойная (ближний тыловой аэродром ВВС КА; в настоящее время территория Новгородской области) и поступил в состав 15-го гвардейского штурмового авиаполка.

Фрагменты брони Ил-2 с нанесенным номером самолета.

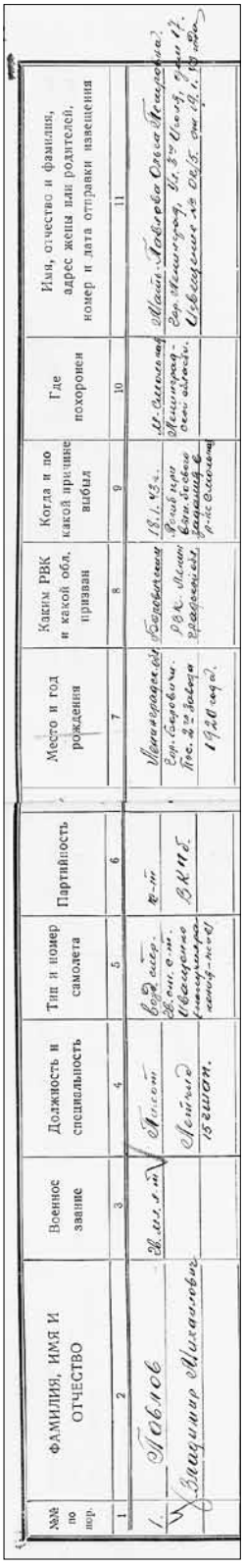
В следующем докладе значилось: «...самолет Ил-2 № 3783 – авария после выполнения боевого задания...». Дата документа: 1 октября 1942 года.

Но установить, кто же управлял этим самолетом в его последнем вылете не удалось. Безвозвратных потерь в составе 15-го гв. ШАП в конце сентября – начале октября 1942 года не было.

Пока мы работали в архиве, Михаил Кельбин продолжал собирать информацию среди местного населения. И подтвердилось, что все истории, которые приведены в нашем рассказе, имели отношение именно к этому самолету. Действительно в начале 90-х годов при прокладке газовых труб было обнаружено место падения самолета. Но рабочие, которые хоть и покопались в обломках самолета, никакого мотора не доставали и останков летчика не находили.

Мы же, вернувшись из ЦАМО, продолжили работать с копиями документов, которые получили в архиве, и с размещенными в свободном доступе документами. Но найти интересующие данные смогли

Донесение 277-й ШАД.



№ по пор.	ФАМИЛИЯ, ИМЯ И ОТЧЕСТВО	Военное звание	Должность и специальность	Тип и номер самолета	Партийность	Место и год рождения	Каким РВК и какой обл. призван	Когда и по какой причине выбыл	Где похоронен	Имя, отчество и фамилия, адрес жены или родителей, номер и дата отправки извещения
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Павлов Владимир Михайлович	мл. л-т	Пилот Летчик 15 гвшап.	Ил-2 № 3783 36-ой авиа-дивизии 13-ой воздушной армии	в-т ВКП(б)	Ленинградская обл. Бор. р-н г. Боровичи 1920 год.	Боровичский РВК Ленинградской обл.	18.1.43 г. Погиб при выполнении боевого задания в р-не Смольная	г. Смольная Ленинградской обл.	Мать – Павлова Ольга Петровна. г. Ленинград, В. Зел. Остр. д.№ 17, кв. 10. Извещение за 1943 г. № 10.

только во время следующей командировки в ЦАМО РФ. Эти сведения оказались в журнале учета боевых и небоевых потерь ВВС Ленинградского фронта. В них говорилось, что 29 сентября 1942 года гвардии сержант Павлов на самолете Ил-2 № 3783 с мотором АМ-38 № 291288 после штурмовки артиллерийских и минометных позиций в районе Арбузово был подбит в воздушном бою. Произвел вынужденную посадку в районе Новая Пустошь Ленинградской области. Самолет разбит, летчик ранен.

Так были установлены данные на летчика самолета.

Родился Владимир Михайлович Павлов 14 июля 1920 года в городе Боровичи Ленинградской (в настоящее время – Новгородской) области. В 1937 году окончил восемь классов средней школы, а в 1939 году – третий курс химико-технического рабфака в г.Боровичи. В Красную Армию был призван 18 июля 1940 года и направлен курсантом в Петрозаводскую школу военных пилотов. В октябре 1940 года переведен в Селищенскую военную авиашколу пилотов (Ленинградский ВО). В январе 1941 года – курсант Краснокутской военной авиашколы пилотов (Приволжский ВО), а в августе 1941 года стал курсантом 1-й Чкаловской военной авиашколы пилотов им. К.Е.Ворошилова, окончил которую 28 июля 1942 года с присвоением воинского звания сержант. Для прохождения дальнейшей службы и обучения боевому применению самолета Ил-2 направлен в состав 10-го запасного авиаполка на должность пилота. После этого в сентябре 1942 года направлен на фронт в состав 15-го гвардейского штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта.

По возвращении из госпиталя, где лечился от полученных 29 сентября 1942 года ран, Павлов продолжил вылетать на боевые задания.

Проверив списки личного состава 15-го гв. ШАП, мы установили, что гвардии младший лейтенант Павлов Владимир Михайлович погиб при выполнении боевого задания 18 января 1943 года в районе Смольная Ленинградской области и был похоронен в местечке Смольная. В одном из документов говорилось, что воздушный стрелок самолета гвардии сержант Иващенко получил ранения, жив.

Наградной лист на Павлова В.М.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя и отчество – ПАВЛОВ Владимир Михайлович
2. Звание – гвардии мл.лейтенант. 3. Должность, часть – пилот 15 гвардейского ШАП.

Представляется к [illegible]

4. Год рождения – 1920 г. 5. Национальность – русская
6. Партийность – член ВКП(б) с 1942 г.
7. Участие в гражданской войне и в проведении боевых действий по защите СССР (где, когда) – участия никакого (воспитывался дома, против германского фашизма с сентября 1941 г.).
8. Имеет ли ранения и контузии в гражданскую войну – ранен при выполнении очередного задания в р-не Невская Дубровка.
9. С какого времени в Красной Армии – с 1940 г.
10. Каким РВК призван – Кадровый
11. Чем ранее награжден (за какие деяния) – не награжден.
12. Подробный домашний адрес представляемого к награждению или его семьи – [illegible]

1. Краткое, конкретное описание личного боевого подвига или заслуг.

Согласно журнала боевых действий 277-й штурмовой авиационной дивизии, в этот день: «...В течение дня части 277 ШАД из-за плохих метеоусловий вели ограниченную боевую работу перед фронтом 67-й армии. Произведено 4 самолетовылета, налет 2 часа 00 минут.

15 гв. ШАП действовал двумя группами. Одна группа из-за плохих метеоусловий вернулась.

Вторая штурмовала отдельные автомашины на дорогах в Мустолово и в районе разъезд Горы.

В районе Островки атакованы истребителями противника Ме-109...».

Проверив сведения о В.М.Павлове на сайте общедоступного электронного банка документов «Подвиг Народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», мы выяснили, что приказом командира 277-й штурмовой авиационной дивизии от 16 января 1943 года (буквально за два дня до последнего рокового вылета) гвардии младший лейтенант В.М.Павлов был награжден орденом Красной Звезды.

В наградных материалах говорится, что Владимир Михайлович Павлов прибыл в действующую армию в сентябре 1942 года. Был тяжело ранен при выполнении боевого задания в районе Невская Дубровка (скорее всего, имеется ввиду ранение, которое он получил при вынужденной по-

садке самолета 29 сентября 1942 года). Наградной лист подписан командиром полка 15 января 1943 года, и в нем как пример описывались несколько боевых вылетов, совершенных В.М.Павловым в период наступательной операции Ленинградского и Волховского фронтов «Искра» по прорыву блокады Ленинграда.

В завершении истории по установлению сведений о пилотировавшем найденный самолет летчике хочется добавить, что в декабре 2007 года охотниками из города Всеволожска в районе аэродрома Смольная (аэропорт «Ржевка», в настоящее время не используется) было обнаружено место падения еще одного Ил-2. Сообщив о своей находке в Общественный фонд поисковых отрядов Ленинградской области, охотники согласились сводить на это место поисковиков из отряда «Невская Оперативная Группа» (г.Всеволожск, руководитель – Попко Олег Константинович).

Поисковиками в январе 2008 года в результате обследования места падения было установлено, что самолет был разграблен на металлолом еще в 1980-е годы. Остатки мотора отсутствовали. На дюрале в районе крепления крыла к центроплану был обнаружен выбитый номер – 495–3. Но, к сожалению, данный номер не является заводским номером самолета и поэтому помочь в установлении судьбы самолета не смог. Во время последующих работ, проведенных на месте падения самолета в тот же год местным краеведом из поселка Колтуши Андреем Федотовым, были обнаружены части амуниции летчика: обгоревший шлемофон, часть свитера, монета достоинством 15 копеек, из чего можно сделать вывод, что на самолете, скорее всего, погиб один из членов экипажа.

Осенью 2008 года обломки самолета были вывезены с места вынужденной посадки и доставлены в музей «Дорога Жизни» на станции Ладожское озеро. 16 января 2009 года обломки самолета были официально переданы на хранение в государственный музей «Дорога Жизни» в поселке Осиновец Всеволожского района Ленинградской области.

В это же время в редакцию ленинградской областной газеты «Вести» обратился один из местных жителей (блокадник Константин Мамаев), который утверждал, что в годы войны видел падение именно этого самолета. По его словам, самолет был подбит истребителями противника в декабре 1943 года и шел в сторону аэродрома Смольная, из горящего самолета выпрыгнул с парашютом только один из членов экипажа, парашют раскрылся, летчик приземлился.

В результате внимательного изучения архивных документов 13-й воздушной армии оказалось, что в декабре 1943 года в районе аэродрома Смольная не было случая, когда был потерян самолет Ил-2 и погиб один из членов экипажа, а вот 18 января 1943 года рядом с аэродромом Смольная разбился возвращавшийся с выполнения боевого задания подбитый самолет Ил-2 из состава 15-го гвардейского штурмового авиаполка в составе экипажа: летчика гвардии младшего лейтенанта Павлова Владимира Михайловича и воздушного стрелка гвардии старшего сержанта Иващенко Кирилла Андреевича. При вынужденной посадке летчик самолета погиб, а воздушный стрелок получил ранения. И по характеру обнаруженных в районе аэродрома Смольная обломков самолета Ил-2 выходило, что самолет, скорее всего, пытался совершить вынужденную посадку, а не упал с высоты.

Остается лишь добавить, что выживший 18 января 1943 года Кирилл Андреевич Иващенко уже в звании гвардии старшины погиб при вынужденной посадке 19 июня 1944 года в районе Куутерселькя (сейчас п.Лебяжье Выборгского района). Самолет Ил-2 был подбит в районе населенного пункта Кивеннапа (сейчас п.Первомайское). Пилотировал самолет летчик гвардии младший лейтенант Сергей Иванович Потапов (с 19 апреля 1945 года Герой Советского Союза). Похоронили К.А.Иващенко в п.Агалатово Всеволожского района Ленинградской области.

Потапов С.И.

Обломки самолета Ил-2 в музее «Дорога Жизни».

Печеркин Петр Григорьевич
Козолуп Дмитрий Павлович
Литвинов Василий Михайлович
Корнаухов Петр Федорович

Печеркин П.Г., Камышный В.Ф., Литвинов В.М., Корнаухов П.Ф.

Летчик младший лейтенант ПЕЧЕРКИН Петр Григорьевич, 1921 г.р., уроженец: Чкаловская (в настоящее время – Оренбургская) область, Чкаловский район, Каменно-Азерский с/с. Мать Печеркина Анна Григорьевна, проживала: Узбекская ССР, г.Фергана, ул.1-я Янги-Сай, д.46. Кадровый, в РККА поступил через аэроклуб города Чкалова.

Штурман младший лейтенант КОЗОЛУП Дмитрий Павлович, 1922 г.р., уроженец: Курская область, Больше-Троицкий район, село Белянка. Кадровый, с 1940 года.

Воздушный стрелок-радист старшина ЛИТВИНОВ Василий Михайлович, 1918 г.р., уроженец: Саратовская область, город Баланда (в настоящее время – город Калининск), ул.Советская, д.34. Сестра Литвинова Мария Михайловна. Мобилизован Баландинским РВК Саратовской области.

Воздушный стрелок старший сержант КОРНАУХОВ Петр Федорович, 1919 г.р., уроженец: Башкирская АССР, Уфимский район, село Нагаево. Мать Корнаухова Анна Никитична. Мобилизован Уфимским РВК Башкирской АССР 18 ноября 1942 года.

Экипаж самолет Ил-4 (заводской номер 11516 с моторами: М-88 №/№ 886728, 887028) из состава 42-го авиационного полка 36-й авиационной дивизии Авиации дальнего действия потерпел катастрофу в ночь с 15 на 16 сентября 1943 года близ аэродрома Углово.

Летчик и штурман самолета остались живы, погибли оба воздушных стрелка. Погибшие члены экипажа похоронены в д.Углово Всеволожского района Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-4 на болоте рядом с урочищем Койранкангас («Собачья Пустошь») в районе северо-западнее п.Углово Всеволожского района Ленинградской области было обнаружено поисковой группой Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожский район) в июне 2013 года.

Михаил Кельбин несколько лет назад слышал от грибников и ягодников, что в этом районе на болоте они видели обломки самолета. И в один из дней он с товарищами выехал найти это место. Вот как описывал событие о находке сам Михаил:

«...Сами понимаете болот в моих краях полно, и искать самолет – это все равно, что искать иголку в стоге сена. Отошел я от военной дороги на 200 метров, прошел небольшой лесок и вышел на край небольшого болотца, и в середине его увидел, что-то непонятное блестящее...».

Со слов Михаила обломки самолета были разбросаны на большом расстоянии друг от друга. Предположили, что самолет взорвался в воздухе и горящие обломки упали в болото. При обследовании места было установлено, что консоль крыла уходила глубоко в болото, покрышка от колеса полностью сгорела и обнажила диск. Остальные крупные обломки самолета, скорее всего, были вывезены в послевоенное время. Первоначально была найдена бирка с нанесенным номером – 4709.

Дополнительное обследование места падения самолета поисковики провели в августе 2013 года. И в этот раз им повезло больше. Среди обломков удалось найти заводскую бирку с номером самолета – 11516.

О своей находке Михаил сообщил специалистам Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань). При проведении исследовательских работ с документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации было установлено, что самолет с данным номером из состава 42-го авиационного полка АДД разбился в катастрофе при возвращении с боевого задания в ночь с 15 на 16 сентября 1943 года в районе 35 км северо-восточнее города Ленинграда, у аэродрома Углово. При катастрофе летчик младший лейтенант Печеркин и штурман самолета младший лейтенант Козолуп остались целы, а воздушные стрелки старшина Литвинов и старший сержант Корнаухов – погибли.

Донесение полка:

«В ночь на 16 сентября 1943 года произведено 11 самолетовылетов. 11 самолетов бомбардировали артиллерийскую группировку в районе Беззаботинская (так в документе).

Экипаж самолета № 11516 летчик Печеркин, штурман Козолуп, стрелок-радист Литвинов, стрелок Корнаухов с задания не вернулись. При полете к цели в 21.25 по радио донес «Прошли рубеж Тихвин», после связь прекратилась – бомбы учтены...

Экипаж самолета № 11516 в составе летчика Печеркина, штурмана Козолуп – вернулись 17 сентября 1943 года с места катастрофы, происшедшей при выполнении боевого задания в ночь на 16 сентября 1943 года из района Углово (20 км северо-восточнее Ленинграда). Стрелок-радист Литвинов и воздушный стрелок Корнаухов погибли во время катастрофы, самолет сгорел...».

Бирка с номером самолета Ил-4.

Летчик самолета младший лейтенант Петр Григорьевич Печеркин родился в 1922 году в Оренбургской губернии (с 1938 года – Чкаловская область). В 1940 году окончил Чкаловский аэроклуб и поступил в военное авиационное училище, которое окончил в августе 1943 года с присвоением воинского звания младший лейтенант. В ночь с 14 на 15 октября 1943 года при вылете в район Витебска в составе 108-го авиационного полка АДД не вернулся с боевого задания. В этом же вылете с ним принимал участие штурман младший лейтенант Василий Федорович Камышный.

Тогда, занимаясь установлением судьбы младшего лейтенанта Камышного, псковскому поисковику Михаилу Николаевичу Романову (к сожалению, ушел из жизни в

Михаил Кельбин на месте падения самолета Ил-4.

Обломки Ил-4.

2015 году после продолжительной болезни) удалось разыскать родню Василия Федоровича, и они прислали фотографию экипажа самолета. На обороте фотографии сделана запись: *«1943 год. г.Троицк. Экипаж дальнего бомбардировщика АДД Печеркин, Камышный, Литвинов, Корноухов...»*.

И далее еще одна запись: *«...Печально что два любимых друга при выполнении боевого задания погибли смертью храбрых. СЛАВА ГЕРОЯМ Вася и Петя. Ваши друзья вас не забудут никогда»*.

Камышный Василий Федорович.

Судя по подписям к фотографии, раньше в состав экипажа бомбардировщика входил штурман В.Ф.Камышный. Под Витебском Василию Федоровичу удалось выброситься с парашютом и спастись. 22 января 1944 года В.Ф.Камышный вернется в полк, но в ночь с 21 на 22 апреля 1944 года и он погибнет в катастрофе самолета, возвращаясь с боевого задания в районе Малой Вишеры. Причем в 2011 году поисковиками маловишерского отряда «Красная Звезда» (руководитель – Георгий Васильев) место падения самолета будет найдено и установлено, что трупы погибших членов экипажа еще в годы войны были похоронены на сельском кладбище между деревнями Сорочино и Устье Маловишерского района Новгородской области.

Бирка с заводским номером самолета Ил-4.

Но в ту трагическую ночь с 15 на 16 сентября 1943 года в составе экипажа был младший лейтенант Козолуп.

Родился Дмитрий Павлович Козолуп в селе Белянка Больше-Троицкого района Курской области в 1922 году. В 1940 году был призван в ряды Красной Армии и направлен курсантом в военную авиационную школу стрелков-бомбардиров, которую окончил в августе 1943 года. Сначала попал в состав 42-го авиационного полка Авиации дальнего действия, затем был переведен в состав 108-го авиационного полка АДД.

Дмитрий Павлович прошел всю войну и уволился из армии в звании майора. За годы войны он был награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны I и II степеней. В 1985 году в дни празднования 40-й годовщины Победы советского народа в Великой Отечественной войне он был награжден еще одним орденом Отечественной войны I степени.

В его наградных документах отражалось: «...В боях против немецко-фашистских захватчиков участвовал с августа 1943 года по 9 мая 1945 года.

Боевые задания выполнял на самолете Ил-4 в любых условиях ночи, в составе экипажа: Героя Советского Союза – майора Новожилова Николая Вячеславовича, дважды орденоносца – старшего лейтенанта Яценко Тимофея Дмитриевича, воздушного стрелка-радиста – дважды орденоносца – старшего сержанта Шуняева Федора Ильича и воздушного стрелка – дважды награжденного – старшего сержанта Слободских Сергея Егоровича.

За время Отечественной войны совершил 110 успешных выполненных боевых вылетов ночью, с боевым налетом 340 часов, на бомбардирование и освещении цели...».

Пилипенко Николай Прокофьевич

Пилипенко Н.П.

Летчик 2-й АЭ 7-го гвардейского штурмового авиационного полка ВВС КБФ гвардии младший лейтенант ПИЛИПЕНКО Николай Прокофьевич, 1917 г.р., уроженец: Азербайджанская ССР, г.Закатала. Жена Левенцова Екатерина Ивановна, 1923 г.р., проживала: Грузинская ССР, город Лагодехи, ул. 26-ти Коммунаров, д. 50. Кадровый, в РККА призван Тбилисским РВК в 1937 году. Окончил ВМАУ им.Сталина в 1938 году и программу переучивания в 1-й ЗАП.

23 марта 1943 года на самолете Ил-2 (заводской номер 6084 с мотором АМ-38ф № 241583) не вернулся с боевого задания. Был подбит зенитной артиллерией противника, а затем сбит истребителями противника при нанесении бомбоштурмового удара в 1,5 км северо-западнее станции Саблино Тосненского района Ленинградской области.

Место падения самолета Ил-2 в районе поселка Ульяновка Тосненского района Ленинградской области в декабре 2013 года обнаружил местный егерь Сергей Николаевич Русев. К слову сказать, Сергей Николаевич старый друг поисковиков Ленинградской области. В прошлые годы при обходе закрепленных за ним участков леса он уже находил места падений советских самолетов и сообщал об этом поисковикам. И на этот раз он поспешил сообщить о своей находке поисковикам из поискового объединения «Доблесть» (г.Никольское Тосненского района Ленинградской области). Поисковики незамедлительно выехали на место падения самолета. К работам по подъему обломков самолета из заболоченного леса были привлечены поисковые отряды «Беркут», «Ягуар», «Богатырь», «Высота», «Радар», поисковая группа Владимира Бровко. В течение нескольких дней поисковики, сменяя друг друга, работали на месте падения: из воронки были выкачены вода и болотная жижа. С помощью талей и лебедок удалось извлечь обломки самолета, мотор и останки летчика. У погибшего были обнаружены хорошо сохранившиеся в глине и болоте документы, из которых и узнали, что данным самолетом управлял летчик 2-й АЭ 7-го гвардейского штурмового авиационного полка ВВС КБФ гвардии младший лейтенант Николай Прокофьевич Пилипенко. По архивным документам Центрального военно-морского архива были установлены все обстоятельства его последнего боевого вылета.

23 марта 1943 года гвардии младший лейтенант Пилипенко вылетел на самолете Ил-2 № 6084 с мотором АМ-38ф № 241583 для нанесения бомбоштурмового удара по позициям немцев в районе 1,5 километра северо-западнее станции Саблино.

Поисковики на месте падения самолета Ил-2.

В районе цели самолеты были встречены плотным заградительным зенитным огнем противника. Самолет Пилипенко получил несколько попаданий и стал выходить из боя. При отходе в районе деревни Степановка его самолет был атакован двумя немецкими самолетами Ме-109. По сообщению других экипажей самолет Пилипенко загорелся и, перетянув линию фронта, упал на свою территорию у поселка Степановка.

Кандидатская карточка ВКП(б) Пилипенко Н.П.

Николай Прокофьевич Пилипенко по национальности украинец, но родился в Азербайджане в городе Закатала 5 мая 1917 года. В 1932 году окончил восемь классов средней школы. В период с 1933 по 1934 год работал монтером и техником (радистом) на радиостанции г.Лагодехи Грузинской ССР. В 1937 году переехал в город Тбилиси и работал на заводе электрообмотчиком. В это же время вступил в ВЛКСМ.

10 октября 1937 года поступил курсантом в Ейское военно-морское авиационное училище им. Сталина, которое окончил в 1938 году с присвоением звания младший лейтенант. В этом же 1938 году был уволен в запас, как записано в учетно-послужной карточке: «по сокращению штата». К этому моменту освоил полеты на самолетах У-2, Р-5, Р-6.

Мотор АМ-38 самолета Ил-2.

Встал на военный учет как офицер запаса в Кировский РВК г.Тбилиси. До 20 апреля 1940 года работал начальником штаба авиаотряда ГВФ в городе Тбилиси. Потом перевелся заведующим отделом в военный комиссариат Грузинской СССР. А 15 апреля 1941 года был направлен на должность помощника начальника штаба по боевой подготовке в 61-й полк НКВД и выполнял обязанности начальника гарнизона.

Работа поисковиков на месте падения.

4 июля 1941 года был вторично мобилизован и направлен инструктором в Ейское военно-морское авиационное училище им. Сталина. В 1942 году окончил курсы летчиков истребителей при 1-м запасном авиационном полку, и в январе был направлен в распоряжение командующего ВВС КБФ. С 4 ноября 1942 года зачислен в штат 2-й АЭ 57-го авиаполка ВВС КБФ, а с 19 января 1943 года переведен в состав 1-й авиационной эскадрильи.

А 23 марта 1943 года не вернулся с боевого задания...

О своей находке поисковики рассказали журналистам, и некоторые из них побывали на месте проведения экспедиции. Приведем небольшой репортаж Тосненского журналиста Олега Вениаминовича Зимина, который является не только главным редактором информационного бюллетеня «Тосно и Тосненский район», а также депутатом МО Тельмановское сельское поселение Тосненского района Ленинградской области.

Последний бой летчика Пилипенко

«На протяжении всего периода оккупации немецко-фашистскими войсками Тосненского района советская авиация постоянно наносила удары, как по железнодорожным станциям Тосно, Саблино, Поповка, так и по местам скопления техники и живой силы противника в поселках Ульяновка и Красный Бор.

23 марта 1943 года штурмовая авиация Балтийского флота атаковала укрепрайоны противника в поселках Ульяновка и Красный Бор. За штурвалом одного из Ил-2 был гвардии младший лейтенант Николай Прокофьевич Пилипенко.

Израсходовав боекомплекты, пилотажная группа стремительно поворачивает обратно. С вражеских артиллерийских позиций на окраине поселка Ульяновка раздается залп. Вспышка! Пробит двигатель, лопасти... Штурмовик, будто бумажный, уходит в сваливание, несется к земле, а затем тонет в болоте. Кому память, кому слава, а Николаю Пилипенко на 71 год была дана лишь черная вода болота, вместо имени и упокоения.

Штурмовик Пилипенко обнаружен в декабре 2013 года благодаря работе поисковых отрядов Ленинградской области. Расчистили искореженный Ил-2 в болоте, а в нем – останки пилота и документы, по которым смогли (редчайший случай и большая удача) восстановить детали его последнего боя.

Поиски

Незадолго до этого оплавленный и разорванный кусок алюминия и дюрали на одной из сопок болота нашел местный егерь Сергей Русев. Позвал поисковиков, которые изучили искореженные обломки и предположили: это часть обшивки самолета Ил-2 времен Великой Отечественной.

В поисковой экспедиции, направленной на место падения самолета, участвовали представители поисковых отрядов «Беркут», «Богатырь» и «Ягуар», входящие в общественную межрегиональную историко-патриотическую поисковую организацию «Доблесть». 20 декабря на болото прибыли поисковики из «Беркута»: старший группы, командир разведки отряда Владимир Бровко и бойцы отряда Сергей Юлов и Михаил Чернявский.

С первого взгляда стало понятно: предстоит большая и трудоемкая работа. Необходимо мотопомпой осушить воронку, а затем вручную с помощью лопат и лебедок поднимать, откапывать все, что можно достать. Три дня по колено в холодной воде и грязи ушли на извлечение первых фрагментов Ил-2 из глины и болотного ила.

К бойцам отряда «Беркут» присоединились еще поисковики: бойцы отряды «Богатырь» (командир Александр Кукушкин, бойцы Денис Тимофеев, Сергей Тендель и Владимир Борисов) и «Ягуар» (командир Андрей Журавлев и один боец); в последующие дни в раскопках приняли участие бойцы отрядов «Высота» и «Радар». На протяжении всей экспедиции ребятам помогал егерь Сергей Русев, а также Максим Федоров и Алексей Смирнов.

23 декабря удалось добраться до кабины самолета, где и нашли останки летчика – гвардии младшего лейтенанта Николая Прокофьевича Пилипенко.

Каким он парнем был...

По найденным в планшетке у летчика документам (записной книжке и карте) установили, что разбившийся самолет Пилипенко приписан к 3-й авиаэскадрилье 7-го гвардейского пикирующего штурмового авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Авиаполк за три недели

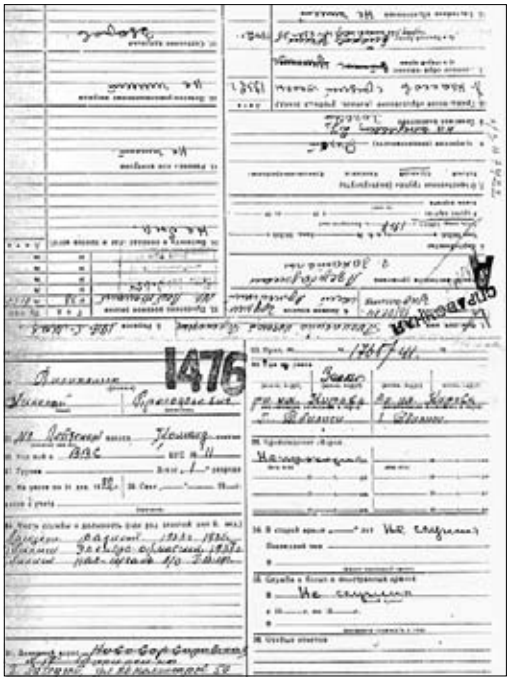
Николай Пилипенко на службе в ВМФ. 1937 год.

до трагедии стал гвардейским, Пилипенко даже не успел получить свой знак «Гвардия». Среди найденных документов – кандидатская карточка в члены ВКП(б). Обложка пропитана кровью. Стал кандидатом в партию 3 февраля 1943-го, так и не успев сделать ни одного партийного взноса. Пожить, получается, тоже не успел...

Учетно-послужная карточка Пилипенко Н.П.

Также были обнаружены письма и квитанции на денежные переводы родным, и та самая записная книжка, в которой Николай перед своим последним боевым вылетом записал полетное задание.

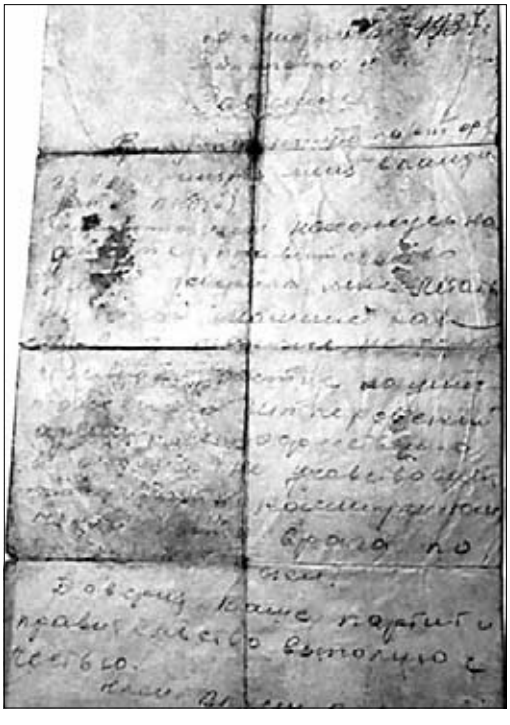
На место проведения работ были приглашены журналисты «Пятого канала». Алиса Салахова – заместитель председателя ОМИППО «Доблесть» – подробно рассказала о проходящей экспедиции и заверила журналистов, что родственники летчика будут найдены. Оперативно отыскать родных летчика помог Илья Геннадьевич Прокофьев – автор книги о летчиках, защищавших ленинградское небо.



Гвардии младший лейтенант Пилипенко, отважный летчик и небесный герой, погребен на воинском мемориальном кладбище города Никольское 24 января. На церемонию приехали из Ростова и Новочеркасска правнуки летчика Алина Александровна Макарова, Дмитрий Владимирович Макаров, племянницы Светлана Ивановна Бородина, Любовь Ивановна Пилипенко, Лидия Ивановна Сизова, внучатые племянники Елена Николаевна Игнатова, Юрий Владимирович Пилипенко и Дмитрий Валерьевич Сизов. Больше для Николая Прокофьевича не будет черной воды и забвения.

Вечная ему память и слава!..»

Документы найденные у Пилипенко Н.П. – заявление для вступления в партию.



Ейское ВМАУ. Выпуск 1938 года.

А поиск родных и близких летчика шел следующим образом. После выхода ряда статей и телевизионных репортажей к поиску родных подключилась поисковик из Киева Виктория Нестратенко, которая уже несколько лет помогает через социальные сети в Интернете найти родных и близких воинов, чьи останки находят поисковики во время полевых экспедиций.

И действительно, буквально в течение двух дней Виктории удалось связаться с родными летчика, разыскав внучатых племянника и племянницу, которые проживали в городе Ростов-на-Дону.

Известие о том, что под Ленинградом нашли место гибели и останки их родного человека было неожиданным, но родные сразу же сообщили поисковикам, что обязательно приедут на церемонию захоронения в Ленинградскую область.

27 января 2014 года в городе Никольское (на воинском мемориале кладбища «Графская Горка») состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков гвардии младшего лейтенанта Николая Прокофьевича Пилипенко. В церемонии приняли участие родственники погибшего летчика. На митинге поисковики передали родным Николай Прокофьевича на вечное хранение в семью обнаруженные у него документы и личные вещи. В том числе обнаруженный среди других документов удивительный и трогательный артефакт, который раскрывает душевный мир этого человека: на обратной стороне черновика заявления вступления в партию ВКП(б), простым карандашом были написаны теплые стихи о любви...

В газете «Никольское время» от 31 января 2014 года, в статье Олега Зимина о проведенной торжественной церемонии захоронения есть строки, записанные со слов родных летчика:

«...Николая с войны все время ждали: ждала его мама, ждали братья и сестра, продолжали ждать племянницы и их дети. В военном донесении было указано место, над которым советский штурмовик был сбит зенитной артиллерией врага. Колина мама до самой своей смерти не верила, что ее сын погиб. В церкви всегда ставила свечку «За здравие».

В большой семье Пилипенко Николаю было предначертано стать врачом. Но Николай всегда мечтал о небе. Первая попытка стать летчиком была неудачной. Сказав, что поедет в Ереван поступать в медицинский институт, Николай подал документы в авиационную школу. Узнав об этом, к нему приехала его мама и со скандалом забрала сына домой. И все же он поступил в Ейское военно-морское авиационное училище имени Сталина. По окончании которого стал морским летчиком.

Началась война... Действующей армии срочно нужны были военные пилоты. Обескровленные авиационные части постоянно нуждались в пополнении. Для решения этой важной задачи, в соответствии с приказом НК ВМФ №0652 от 31 июля 1942 года, в ВВС ВМФ началось формирование трех авиационных Школ пилотов первоначального обучения, сведенных в Бригаду, штаб которой размещался в г.Куйбышев (в настоящее время – город Самара).

Письма, которые Николай в начале войны посылал домой, были из Куйбышева. Как профессиональному летчику Николаю

Родные и близкие на церемонии захоронения Пилипенко Н.П.

Николай Пилипенко (слева) во время учебы. 1937 г.

Пилипенко было поручено заниматься обучением курсантов авиационной Школы пилотов первоначального обучения. В Куйбышеве Николай познакомился с девятнадцатилетней девушкой – Катей Левенцовой. Хоть они и не были расписаны, в письмах домой он называл ее уже своей невестой, а в личном деле указал, как свою жену...».

В семье сохранилось письмо, отправленное сослуживцами Николая Прокофьевича его гражданской жене:

«Здравствуйте тов. Левенцова. Я прошу у Вас извинения за мое письмо, которое приносит Вам горе и печаль. Но я как друг Николая был, и он просил меня в случаи какого несчастья будет с ним, и я буду жив, чтобы я сообщил его родным.

Но я не знаю кто Вы есть, жена или любимая девушка. Я даже не знаю Ваше имя. Но я исполняю его просьбу. Как были мы с ним родные братья. Он не вернулся с боевого задания 23 марта 1943 года. Мы точно не знаем сами он был смертельно ранен или его самолет подбили, и он стал неуправляемым и возможно, что он сделал вынужденную посадку на территории противника и взят в плен. Точно не знаю. Но он был храбрым и смелым летчиком, так что мне не думается, чтобы он мог отдать себя на растерзание разбойникам. Есть клятва у нас, лучше смерть, чем плен. А он был кандидат партии, и этого он сделать не мог.

Так что я Вас прошу не особенно убиваться, так что он отдал свою жизнь за город Ленина, которые нам всем дорог и наша гордость, что выпала честь защищать колыбель революции, и где он служил, то этому подразделению присвоено звание Гвардейского. Так что он был гвардеец. А гвардеец сам погибает, а задание выполняет. Он как боевой друг мой, так и поступил. Хотя его и нет с нами, но его имя и фамилия всегда с боевыми товарищами и никогда не забудется.

Вот что я только и могу Вам написать. До свидания, товарищ Левенцова, будем знакомы.

Друг Николая, Жора Потапов.

1 июня 1943 года.

Не теряйте с нами письменной связи, так что мы рады, когда получаем письма, хотя и нам незнакомые пишут. Если есть Ваша фотокарточка, то вышлите, так что мы будем мстить врагу, за Ваше разбитое счастье.

Наш адрес: Полевая почта № 42918. Потапову Ж.Г...».

Письмо сослуживца Пилипенко Н.П. его жене.

Для справки: письмо написал друг Николая Прокофьевича Пилипенко, его однополчанин укладчик парашютов гвардии старшина Георгий Герасимович Потапов.

В завершение нашего рассказа о морском летчике Н.П.Пилипенко приводим статью Петра Згонникова, с его авторского сайта www.lagodekhi.net, посвященную грузинскому селу Лагодехи, где живут односельчане Николая Прокофьевича. Живут и помнят...

Ему было двадцать шесть...

Пётр Згонников

Добавлено 09.02.2014.

Семья Николая Пилипенко – родители, два брата и сестра – все еще до революции 1917-го года родились в Лагодехи. Жили в доме номер 50 на улице 26 комиссаров, что в верхней части улицы, возле заповедника.

Отец служил офицером в стоявшем в Лагодехах русском полку, распоряжался полковыми финансами, начальник полковой казны.

Коленька, самый младший из детей, родился в 35 верстах от Лагодех, в центре средоточия русских войска в Заалазанье, в Закаталах (сегодня это Азербайджан). Случилось так, что начальство послало Прокофия Пилипенко туда в длительную командировку, и за мужем и отцом последовала вся его семья: беременная Коленькой жена Софья Афанасьевна Майсурадзе и трое детей.

В Закаталах 5 мая 1917 года Софья Афанасьевна успешно разрешилась от бремени. Главе семейства на новом месте недужилось, он вскорости слег от чахотки и скоротечно умер. Софья Афанасьевна собрала ребят и вернулась на родину, в Лагодехи, где у нее постоянно проживали родители и сестры.

История брачного союза Прокофия Пилипенко и Софьи Майсурадзе весьма характерна для Лагодехи.

Корни царского офицера Пилипенко тянутся в Запорожскую Сечь, к малороссийскому казачеству. В конце 18 века Екатерина Великая переселила буйных запорожцев на Кубань. Оттуда в Кавказскую войну часть кубанцев попала в лагодехский полк, там же в Лагодехах отслужив, многие из отставников остались на постоянное житье. Поскольку Прокофий родился до революции в Лагодехах, нет сомнений, что дедушка (или прадедушка) Николая были в числе первых поселенцев местечка.

Мать Николая, Софья Афанасьевна Майсурадзе, грузинка, принадлежала к семье офицера, служившего в том же русском полку в Лагодехах, что и Коленькин отец. В Русской армии в Закавказье было много грузин, в том числе блистательных, оставивших свои имена в истории. Общий ратный труд, единство целей сближало два народа, и браки между грузинами и русскими были в то время довольно распространенным явлением.

Старшие братья Николая, Иван и Михаил, женились и оставили после себя большое потомство: шестерых детей Иван, троих Михаил. Сестра Лида вышла замуж за грузина Цигишвили, у молодых родилась дочка Нелли. Николай очень любил племянницу. Но в годы войны девочка заболела сепсисом, спасения от которого тогдашние доктора не знали.

Николай ушел на фронт неженатым. Школа, армия, училище, война – некогда было, не успел. А девушка была – Катя Левенцова. Они встречались последние два года до его гибели, познакомились, предположительно, в Куйбышеве, где он преподавал летное дело. Судя по всему, сильно любили друг друга.

Николай бережно относился к девушке, дожидаясь, когда они заключат официальный брак. «Коля был в течение двух лет мне очень порядочным и честным другом, которого я обещала ждать после войны. Только не думайте, что я ему жена была. Я была бы ему женой, если б он вернулся теперь, – это я ему обещала, несмотря на то, что мне только 19 лет». (Из письма Кати Лидии Цигишвили, сестре Николая. Написано 9 июля 1943 года, после гибели Николая).

Николай Пилипенко с племянницей Нелли Цигишвили.

По окончании русской школы Николай полтора года работал монтером в Лагодехи на районной радиостанции. Показал себя толковым, знал и умел больше, чем требовала должность, помимо основной работы «зачастую выполнял обязанности техника». Это из характеристики-ходатайства, выданной Николаю в сентябре 1934 года начальником Лагодехского райузла связи Авалиани. Начальник заприметил способного паренька и хотел, чтобы тот продолжил обучение по специальности «радиосвязь».

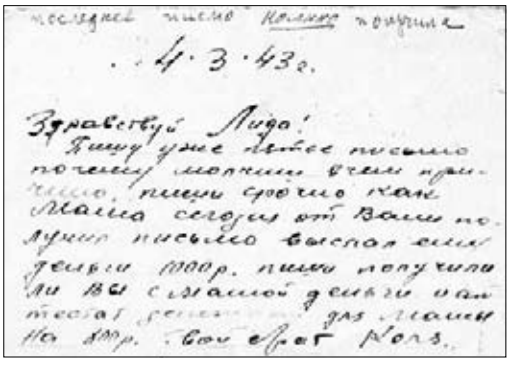
Николай выбрал другой путь. После службы в армии он подал документы в Ейское летное училище на Кубани, «на летчика».

Наверное, работа монтером, когда он, взбираясь на столбы, видел землю сверху, дала ему почувствовать, что такое небо. И горы, с которых будто паришь над Алазанской долиной, наверняка, оказали влияние на его выбор. Главное же, конечно, заключалось в той атмосфере романтизма, преклонения и восторга, что окружала «покорителей небес» в ту эпоху. Имя Чкалова было у всех на слуху, и трудно было найти парнишку, который не мечтал бы стать летчиком.

Коля – стал! В училище его взяли!

До войны год летал в морской авиации. Потом, в период между 41-м и 43-м годами, в течение года готовил военных летчиков в Куйбышеве. Фронт нес огромные потери среди летного состава и нужны были новые кадры.

В это время Николай, по всей видимости, и познакомился с Катей Левенцовой. В том, что она каким-то образом была связана с Куйбышевым, говорит обратный адрес на конверте ее письма Лиде: «ст. Кротовка Куйбышевской области». «...У нас каникулы в институте, так что отдыхаю тут», – объясняла она свое пребывание в Кротовке. Студентка института? Или в Кротовке жили ее родители?



Последнее письмо Николая Пилипенко сестре Лидии. 4 марта 1943 года.

23 марта 1943 года Николай вылетел на боевое задание на легендарном штурмовике Ил-2. На «летающей мясорубке», как называли машину немцы, на самолете, ставшем для гитлеровцев настоящим кошмаром и страшным сном.

Вылетел – и не вернулся. Ни в назначенное время, ни через сутки, ни через месяц...

К концу июня, спустя три месяца, Кате пришло письмо. «Здравствуйте, тов. Левенцова, – писал незнакомый ей Георгий Потапов, сослуживец Николая, – я прошу у Вас извинения за мое письмо, которое принесет вам горе и печаль. Но я, как друг Николая был, и он просил меня в случае какого несчастья будет с ним, и я буду жив, чтобы я сообщил его родным...».

Письмо на двух страницах, стоит число – 1 июня 1943 года.

«Мы точно не знаем, или он был смертельно ранен, или его самолет подбили, и он стал неуправляемым и, возможно, что сделал вынужденную посадку на территорию противника и взят им в плен. Но он был храбрый и смелый летчик. Не думается, чтобы он мог отдать себя на растерзание разбойникам, есть клятва у нас: «Лучше смерть, чем плен!». И – «Он был гвардеец, а гвардеец сам погибает, а задание выполняет», и – «Мы будем мстить врагу за ваше разбитое счастье».

Смерть Николая сделала несчастной не одну Катю.

Николай заботился о своей маме. За 20 дней до смерти написал сестре: «Пиши, получили ли вы с Мамой деньги и аттестат денежный для Мамы на 800 р. Твой брат Коля». Заметьте: слово мама он пишет с большой буквы.

Это было последнее письмо, полученное родственниками.

Последнее письмо Кате Николай отправил 18-го марта, вложил в конверт свою фотографию. Будто предвидел, что Катя его больше никогда не увидит.

Он писал девушке часто, и она привыкла, что от Коли всегда, едва ли не каждую неделю приходят письма. А после мартовского письма – молчание, пустота, провал на целых три месяца. «...Его долгое молчание меня очень и очень взволновало, но я все ждала и надеялась получить хоть

Николай Пилипенко в палисаднике своего дома в Лагодехи. 1934–1935 гг.

пару строчек от него. И теперь это... известие... я не могу поверить, что Коли нет в живых». (Из письма к Лидии Цигишвили, 9.07.1943).

Она не хотела верить. Писала о своих сомнениях Колиным маме и сестре, продолжала надеяться, и успокаивала, успокаивала себя мыслью, что «не вернулся с задания» и «погиб» – не одно и то же.

С тех трагических событий прошло две трети века. Потерялись следы Кати, не стало на земле матери, Софьи Афанасьевны, ушли из этого мира братья Иван и Михаил, нет в живых сестры Лидии.

Давно не живут ни в Лагодехи, ни в Грузии его родственники, разъехались по миру. Кто нашел дом в России, кто в Украине, кто в Австрии, кто в Нидерландах. Все образованные, состоявшиеся люди. Но жили до недавнего времени с чувством какой-то незавершенности, смутной вины, с ощущением неисполненного долга. С чувствами, что неизбежно поселяются в душах людей, безвестно теряющих родных и близких.

В конце 2013 года старший егерь Сергей Русев обнаружил в заболоченном лесу недалеко от поселка Саблино Ленинградской области место падения неизвестного самолета. За раскопки взялись волонтеры общественной межрегиональной историко-патриотической поисковой организации «Доблесть» (http://doblest.su/about.html). Приехала тяжелая техника, телевидение, СМИ широко освещали это событие.

Работа длилась около недели. Из болота извлекли обломки самолета Ил-2, останки летчика, летную форму и документы на имя Пилипенко Николая Прокофьевича.

24 января 2014 года администрация городского поселения Никольское Ленинградской области провела торжественный церемониал захоронения погибшего воина.

Николай Прокофьевич Пилипенко, наш земляк, младший лейтенант советской армии, гвардеец, пилот 3-й авиаэскадрильи 7-го гвардейского пикировочно-штурмового авиаполка Краснознаменного Балтийского флота был похоронен на Мемориале павшим в Великой Отечественной войне при обороне Ленинграда.

На могиле пока стоит деревянный крест с фотографией. Согласно принятому на этом мемориале порядку к 9 Мая администрация установит мраморный постамент с фамилией, именем, отчеством, датами рождения и смерти героя.

Лагодехского – советского, грузинского, русского, украинского – героя.

Нашей общей войны.

Примечания.

– Большую помощь в подготовке настоящей статьи автору оказала Елена Николаевна Игнатова из Брянска (Россия), внучатая племянница Николая Пилипенко. Без нее, без рассказанной ею истории семьи, без тех фотографий и писем, что она мне прислала, статья не появилась бы на свет. Огромная Вам благодарность, уважаемая Елена Николаевна!

– Информацию о лагодехском происхождении Николая Пилипенко разыскал Валерий Огиашвили. Узнав из телевизионного репортажа, что Николай Пилипенко были призван из Грузии, он на сайте http://www.obd-memorial.ru нашел место проживания матери Николая – Лагодехи. После чего объявил через Интернет поиск родственников, и через несколько дней они нашлись. Спасибо тебе, Валерий!

– В Лагодехи жили племянники Софьи Афанасьевны Гиви и Гурам Манджапарашвили, дети ее родной сестры. Возможно, они еще живы. Пиралова Раиса Ивановна, дочь Софьи Афанасьевны, двоюродная сестра Гиви и Гурама, просит помочь в их поиске.

Прилепский Василий Михайлович
Шевцов Петр Игнатьевич
Дикань Иван Григорьевич
Потапов Николай Иванович

Прилепский В.М.

Шевцов П.И.

Летчик младший лейтенант ПРИЛЕПСКИЙ Василий Михайлович, 1922 г.р., уроженец: Курская область, Верховский район, село Песково. Мать Анна Степановна, проживала: Читинская область, город Нерчинск, ул.Орджоникидзе, д.6. Мобилизован: Мелитопольским РВК Запорожской области в 1941 году.

Штурман младший лейтенант ШЕВЦОВ Петр Игнатьевич, 1918 г.р., уроженец: Орловская (ныне Брянская) область, Клинцовский район, село Коржовка-Голубовка (до другим данным, город Клинцы). Кадровый, в РККА с 1939 года.

Воздушный стрелок-радист сержант ДИКАНЬ Иван Григорьевич, 1921 г.р., уроженец: Украинская ССР, Полтавская область, Диканьский район, село Диканька. Отец Григорий Евменович, проживал: Украинская ССР, Полтавская область, Диканьский район, колхоз «Октябрьский путь». Мобилизован Диканьским РВК в 1940 году.

Воздушный стрелок старший сержант технической службы ПОТАПОВ Николай Иванович, 1923 г.р, уроженец: город Тамбов, село Донское. Отец Иван Ильич. Мобилизован Тамбовским ГВК в 1942 году.

Экипаж самолета Ил-4 (заводской номер 5133919, бортовой номер 27, с моторами М-88 №/№ 886289, 887619) из состава 815-го бомбардировочного авиационного полка 113-й отдельной бомбардировочной авиационной дивизии Ставки Верховного Главнокомандования не вернулся с боевого задания 3 июля 1944 года из района Ихантала.
Сбит истребителями противника и упал в районе станции Таймисуо, район города Выборг.
Штурман самолета младший лейтенант Шевцов выпрыгнул с парашютом, спасся.
Летчик, радист и воздушный стрелок погибли.

Во время нашей экспедиции под Выборг в августе 2017 года произошла поучительная история, которая еще раз подтвердила то, что к старым, «зависшим» самолетам надо обязательно возвращаться. Дело было так. Пока наши, татарстанские студенческие поисковые отряды работали на большом санитарном (от слова – «санитария», а не – «санитар») захоронении, я, расположившись на биваке экспедиции, просматривал свои записи по самолетам, найденным в районе Выборга, и решал, куда можно было бы съездить и поработать, используя большой людской ресурс. И вот в своих записях за 2005 год нахожу следующую информацию:

«Место падения самолета И-16 (500 м от дороги на станцию Таймисуо, координаты...). В 2002 году выборгским отрядом «Поиск» (руководитель – Г.Д.Михайлов) обнаружены останки летчика и мелкие фрагменты самолета. Подошва от сапога 41 размера. Патроны от ШКАС и УБ 1938–1939 годов выпуска. Самолет сдан в металлолом в 1940–50-е годы. По обломкам предварительное заключение: самолет И-16 тип 29. Погиб в 1941 году (июнь–август), вероятно принадлежал ВВС 23-й армии (7 ИАП, 153 ИАП). Имя летчика не установлено. Останки летчика захоронены 15 мая 2003 года на воинском мемориале «Петровка» Выборгского района. Планируется посетить место падения. В июле 2005 года проведено дополнительное обследование места падения, номеров не найдено...».

Сразу вспомнилось майское захоронение 2003 года на мемориале «Петровка». Тогда я приехал, чтобы принять участие в церемонии захоронения обнаруженных поисковиками останков советских воинов. Разговаривая с руководителем отряда Геннадием Дмитриевичем Михайловым (одним из старейших поисковиков не только Выборгского района, но и всей Ленинградской области) обратил внимание на небольшой нестандартный гробик, который стоял в общем ряду с остальными обитыми красной материей гробами с останками солдат, найденных в ходе поисковых работ. Геннадий Дмитриевич пояснил, что в этом маленьком гробу они хоронят останки летчика, которые были обнаружены рядом со станцией Таймисуо (описывая сейчас эту историю, как же я жалею, что не взглянул тогда, какое количество останков было найдено ребятами). После захоронения мы съездили к месту падения самолета. Действительно недалеко от станции на большой каменистой гряде, которая уже давно поросла елками и березой, между большими и маленькими валунами, видны были небольшие фрагментированные обломки советского самолета. На большом плоском камне ранее работавшими здесь поисковиками были разложены обломки, из которых можно было выделить, например, гильзы и патроны от авиационных пулеметов ШКАС и УБ. На некоторых донышках гильз можно было прочесть года выпуска: от ШКАСа – 1938, 1939 года, на УБ – 1941 год. Рядом были поржавевшие толкатели от звездообразного мотора. Наверно именно поэтому и было сделано предположение, что это самолет И-16. Обломков совсем немного, место локализации (где были обнаружены разбросанные мелкие обломки дюраля) совсем незначительное, скорее всего, самолет совсем небольшой. Фрагменты от звездообразного мотора, сочетание боеприпасов авиавооружения наводило на мысль, что это 29 тип самолета И-16. К сожалению, никаких номерных деталей тогда ни выборгские поисковики, ни мы не нашли.

В 2005 году мы, возвращаясь из поездки на один из обнаруженных в районе Сайменского канала самолетов Ил-2, заехали на это место еще раз. Но и тогда, побродив с полчаса с металлоискателем, мы не нашли ничего характерного по типу самолета

Поисковики Республики Татарстан на месте падения самолета Ил-4.

Номер самолета Ут-1, найденный на месте падения Ил-4.

и номеров. Так и уехали... Вот так в моей базе появилась вышеприведенная запись.

На следующий день после моих «посиделок с компьютером» и изучения возможных самолетных «объектов» рядом с местом работы экспедиции «Выборг–2017» мы в составе 8 человек (представители п/о «Разведка», «Химик» и «Снежный десант» гимназии № 139 из Казани, «Кадет» из Набережных Челнов и «Стикс» из Свердловской области) выехали на место падения самолета. Нашли место очень быстро: зрительная память и точка в навигаторе вывели к обломкам самолета с первого раза. Объяснив ребятам, что основной нашей задачей является поиск обломков с номерами самолета или мотора, ведь останки летчика уже похоронены как неизвестные, начали работать. Включенные металлоискатели дружно запели на разные тона. Сигналов под мхом становилось все больше, но при выкапывании оказывалось, что это все мелкие фрагменты дюраля и силумина. Далее стали чаще попадаться различные детали самолета из простого «черного» железа, причем их размеры и количество стали вызывать сомнения, что мы работаем

Гильзы от пулемета УБ.

На месте падения самолета Ил-4.

на месте падения самолета И-16. И вдруг совсем рядом с небольшой воронкой, которая была между большими валунами, Александр Юрьевич Коноплев обнаружил фрагменты черепа летчика. Стали расширять раскоп, и пошло... Нашли фрагментированные останки ноги, руки, ключицу и лопатку. Тут же части пристяжной системы парашюта, фрагменты обуви. В этот-то момент я и пожалел, что в 2003 году на мемориале в Петровке не попросил выборгских ребят открыть гробик и посмотреть количество обнаруженных в те годы останков. Так закончился первый день, по результатам которого мы сделали вывод, что на место гибели самолета надо вернутся завтра и продолжить поиск останков и номерных деталей самолета.

Второй день принес неожиданную находку. Очищая корщеткой фрагменты обломков на одном из кусочков дюраля обнаружился выбитый номер – 150062. Но это был явно не номер самолета И-16. Также стали попадаться разбитые фрагменты клапанных крышек с мотора, но их форма никак не подходила к крышкам от моторов М-25, М-62 и М-63, которые устанавливались на самолеты И-16, а их форма полностью соответствовала моторам М-87 и М-88. Вернувшись в лагерь вечером и внимательно изучив в компьютере базу данных по номерам самолетов, мы установили, что обнаруженный нами номер относится к самолету Ут-1 (№ 150062 означает 62-й самолет, изготовленный на заводе № 3 авиационного комбината № 150), что привело меня в ступор: на самолете Ут-1 устанавливался небольшой пятицилиндровый мотор М-11, вооружение самолета составлял один пулемет ШКАС, что явно не соответствовало нашим находкам. Кроме этого, связавшись по телефону с историком авиации Юрием Михайловичем Свойским, выяснилось, что самолет Ут-1 с этим номером никогда не состоял в составе ВВС КА и ВВС ВМФ, а до войны находился в системе ОСОАВИАХИМа. Как на погибший самолет другого типа попал какой-то узел или деталь от самолета Ут-1 по сей день остается загадкой.

На следующий день мы выехали на место падения лишь втроем. Кроме меня и А.Ю.Коноплева, поехала Екатерина Березина – представитель выборгского поискового отряда «Звезда». В основном отра-

батывали место, где попадались останки летчика. Расширили раскоп на несколько метров в сторону воронки и в противоположенную сторону, по ходу разброса обломков самолета при падении. В результате нашли в разных местах еще несколько фрагментов останков человека: части черепа с зубами, часть руки, ребра, несколько фаланг пальцев, коленную чашечку. Рядом с останками были два карабина и несколько пряжек от парашютной системы.

Сроки общей экспедиции подходили к концу, и нам оставался всего один день, чтобы завершить работы на месте падения самолета. Выехали опять расширенным составом и определили первоочередную задачу этого дня: выкачать воду из небольшой воронки и проверить ее дно. Относительно быстро, в два ведра, «качнули» воронку выстроившись в небольшую цепочку. Глубина воронки оказалась совсем небольшой, и ее дно представляло из себя несколько здоровенных камней, на которые и пришелся основной удар мотора самолета. Среди раздробленных камней удалось извлечь сильно деформированный храповик с остатками дюралевого кока, один противовес от лопасти и много раздробленных силуминовых фрагментов от навесных агрегатов мотора. Пока мы занимались воронкой, остальные ребята продолжили расширять раскоп в радиусе разлета обломков самолета. К большому сожалению, больших фрагментов и обломков самолета так и не попалось, что указывало на то, что в послевоенные годы, скорее всего, крупные части сдали в металлолом, ведь место падения находилось относительно недалеко от станции и поселка. Все, что находили при помощи металлоискателей, ребята приносили на находившийся рядом с воронкой большой плоский камень, где был оборудован «помывочный и чистящий» центр. К этому моменту я уже окончательно сделал вывод, что мы находимся и работаем на месте падения самолета бомбардировщика ДБ-3 или Ил-4, и в уме уже стал прикидывать, какие авиационные полки могли иметь потери самолетов в этом районе. Гибель этого самолета в период советско-финляндской войны 1939–1940 годов

Поисковые работы на месте падения Ил-4.

отметалась сразу, так как нами были обнаружены гильзы от авиационного крупнокалиберного пулемета УБ, которые были изготовлены в 1941 году, да и фрагменты обмундирования летчиков были летнего покроя (ни у кого уже не вызывал сомнения тот факт, что найдены останки нескольких человек). Значит самолет потерян в период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. И вот решающий момент настал. Когда большинство обнаруженных обломков самолета и моторов были очищены от окиси и грязи и передо мной оставалась совсем небольшая кучка мелких фрагментов, попался кусочек алюминия, который при внимательном осмотре оказался внутренней частью одного из поршней мотора. Провел по нему корщеткой, и на металле проявились цифры, окончание дублированного номера мотора – ...289.

Фрагмент поршня с окончанием номера мотора.

Вечером, вернувшись в лагерь, бросаюсь в палатку, где лежит компьютер, открываю базу... Вот он момент истины.

Мотор М-88 № 886289 стоял на самолете Ил-4 № 5133919 (бортовой номер 27, номер второго мотора 887619), который был в составе 815-го дальнебомбардировочного авиационного полка 113-й дальнебомбардировочной авиационной дивизии. Данная

Фрагменты от мотора М-88.

дивизия была переброшена под Ленинград из Резерва Верховного Главнокомандования для участия в Выборгской наступательной операции (до этого момента входила в систему АДД). Дивизия имела на вооружении самолеты Ил-4. В состав дивизии входили: 55-й, 815-й и 836-й бомбардировочные полки, командовал дивизией генерал-майор авиации Михаил Васильевич Щербаков.

После взятия города Выборга 20 июня 1944 года в ходе наступательной операции, параллельно с операцией по высадке морских десантов на острова Выборгского залива 3 июля 1944 года, армии Ленинградского фронта продолжали наступление на сухопутном фронте. 21-я армия продолжала наступление на северо-восточном направлении от Выборга в районе Ихантала, но продвинуться вперед смогла лишь на 2 километра. Попытки 23-й армии форсировать реку Вуокса успеха также не имели.

В этот день 113-я отдельная бомбардировочная авиадивизия в составе 60 самолетов Ил-4 бомбардировала артиллерийские и минометные позиции в районе Ихантала (цель № 8). Прикрытие осуществлялось истребителями 2-го гвардейского истребительного авиакорпуса (27-й гв. ИАП и 26 гв. ИАП). Коридор движения самолетов обратно проходил от Ихантала почти по прямой на Терийоки (сейчас Зеленогорск).

В отчете о проведенной боевой работе 113-й ОБАД говорилось: «Задача была выполнена своевременно и по данным фотоконтроля – успешно...».

Прокофьев И.Г. чистит обнаруженные обломки самолета.

При отходе от цели самолеты были атакованы истребителями противника. Один самолет Ил-4 (заводской номер 5133919, бортовой номер 27) был атакован одиночным Ме-109 и подбит, упал горящим в 1 км южнее станции Таймисуо, что северо-восточнее Выборга 6 километров. Самолет принадлежал 815-го бомбардировочному полку 113-й ОБАД. Из горящего самолета смог спастись только штурман – младший лейтенант Петр Игнатьевич Шевцов, который раненный выбросился с парашютом, а другие члены экипажа: летчик младший лейтенант Василий Михайлович Прилепский, воздушный стрелок-радист сержант Иван Григорьевич Дикань и стрелок-радист старший сержант технической службы Николай Иванович Потапов погибли.

Тщательный поиск фрагментов самолета.

Фрагмент клапанной крышки мотора.

Портсигар одного из членов экипажа самолета.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

Наградные листы на штурмана самолета Шевцова П.И. и летчика Прилепского В.М.

После возвращения в полк из госпиталя штурмана П.И.Шевцова и его рассказа о гибели экипажа, летчика самолета младшего лейтенанта В.М.Прилепского посмертно представили к награждению орденом Отечественной войны I степени, в наградном листе говорилось:

«3 июля 1944 года при выполнении боевого задания, над целью был атакован истребителями противника и в первом же бою огнем вражеских пулеметов были убиты воздушный стрелок-радист и воздушный стрелок. Беззащитный самолет уверенно вел на свою территорию, при второй атаке было перебито управление самолетом, принимая все меры к спасению материальной части приказал штурману выброситься на парашюте, сам погиб вместе с самолетом.

За беззаветную любовь к Родине, презрение и ненависть к врагу и проявление мужества и геройства представляю к посмертной правительственной награде ордену Отечественной войны 1-й степени…».

Прочитав этот текст и сопоставив характер разброса обломков самолета на месте падения, стало понятно, что Василий Михайлович Прилепский не только спас штурмана самолета Петра Шевцова, приказав ему выбрасываться с парашютом, но и пытался спасти боевую машину, намереваясь совершить вынужденную посадку. Но выбранная им свободная от леса площадка оказалась каменной грядой, о которую и разбился самолет.

Остается лишь загадкой, почему во всех донесениях о безвозвратных потерях погибшие члены экипажа самолета до сих пор считаются пропавшими без вести. Самолет упал уже на освобожденной территории, совсем недалеко от города Выборга, в километре от железнодорожной станции. Вернувшийся, оставшийся в живых штурман самолета подробно описал гибель экипажа. Но бездушная формулировка «пропал без вести» так и осталась в списках напротив фамилий погибших членов экипажа:

– летчик младший лейтенант Прилепский Василий Михайлович, 1922 г.р., уроженец: РСФСР, Курская область, Верховский район, село Песково, мать Анна Степановна, проживала: Читинская область, город Нерчинск, ул.Орджоникидзе, д.6. Мобилизован: Мелитопольским РВК Запорожской области в 1941 году;

Участники поисковых работ на месте падения самолета Ил-4.

– воздушный стрелок-радист сержант Дикань Иван Григорьевич,1921 г.р., уроженец: УССР, Полтавская область, Диканьский район, село Диканька, отец Григорий Евменович, проживал: УССР, Полтавская область, Диканьский район, колхоз «Октябрьский путь», мобилизован Диканьским РВК в 1940 году;

– воздушный стрелок старший сержант технической службы Потапов Николай Иванович, 1923г.р, уроженец: РСФСР, город Тамбов, село Донское, отец Иван Ильич. Мобилизован Тамбовским ГВК в 1942 году.

После завершения экспедиции «Выборг–2017» фрагменты останков двух членов экипажа (останки были выложены на эксгумационный баннер и проведена фотофиксация, с оформлением протоколов раскопа и эксгумации) были переданы представителям администрации Выборгского района Ленинградской области, для их захоронения в 2018 году на мемориале «Петровка», где уже покоится часть останков с этого самолета.

Оставшийся в живых штурман самолета Петр Игнатьевич Шевцов родился 17 декабря 1918 года в селе Коржовка-Голубовка Клинцовского района Орловской (в настоящее время – Брянской) области. В 1938 году закончил обучение на педагогическом рабочем факультете в городе Новозыбков. Работал учителем, затем инспектором РОНО. 7 марта 1940 года был призван в ряды РККА. Поступил курсантом во 2-е Чкаловское военное авиационное училище, которое окончил в июле 1941 года с присвоением воинского звания сержант. С 28 июля 1941 года в распоряжении командующего ВВС Дальневосточного фронта. Участ-

ник Великой Отечественной войны на Западном фронте с 1941 года. К сожалению, в учетно-послужной карточке не отмечен период конца 1941 – середины 1942 года, и мы не можем назвать авиаподразделение, в котором проходил службу П.И.Шевцов в это время. На 21 августа 1942 года он летчик-наблюдатель 39-й отдельной корпусной авиаэскадрильи (в последствии 39-я корректировочная АЭ). 15 января 1943 года приказом командующего 9-й воздушной армией (Дальневосточный фронт) присвоено воинское звание младший лейтенант. 13 июля 1943 года убывает в состав 48-го запасного бомбардировочного авиационного полка. С 27 марта 1944 года – старший штурман самолета в составе 815-го бомбардировочного авиационного полка. Приказом командующего 13-й воздушной армией от 12 сентября 1944 года присвоено воинское звание лейтенант. Кроме ордена Отечественной войны II степени, которым П.И.Шевцов был награжден 16 июня 1944 года, в 1945 году был награжден медалью «За оборону Советского Заполярья». После войны продолжил службу в качестве штурмана 85-й комендатуры при военной миссии в Польской Республике. В июле 1946 года был уволен в запас.

К работе по поиску родных и близких членов экипажа самолета приступила наша коллега из города Калачинска Омской области Ирина Васильевна Филатова. Следует отметить, что осенью 2017 года Ирина Васильевна принимала участие в поисковых работах на месте падения самолета как боец поискового отряда «Разведка» (г.Казань). В результате проведенной розыскной работы И.В.Филатовой удалось найти родных Василия Михайловича Прилепского и с их помощью составить историю семьи...

Отец летчика – Михаил Прилепский.

Сестра – Мария.

Брат – Станислав.

История семьи Прилепских

Анна и Михаил Прилепские проживали в Курской области. В 1922 году в деревне Песково Верховского района у них родился первенец – Василий. Муж был военным летчиком, кочевал из гарнизона в гарнизон. Жена вела домашние дела. Через три года, в 1925 году, появилась на свет дочь Мария и в 1927-м году, в Гжатске Смоленской области, родился третий ребенок – сын Станислав.

В конце 1930-х годов Михаил Прилепский служил в Нерчинском гарнизоне Читинской области. Перед началом войны (в 1940 году) семья осталась без кормильца: Михаил погиб в автокатастрофе.

Старший сын не стоял перед выбором профессии. Он стал летчиком и в марте 1944 года в составе 815 бомбардировочного полка младший лейтенант Прилепский вступил в воздушную борьбу с немецкими захватчиками. Летал на многих типах самолетов, общий налет составил 481 час. При прорыве обороны противника на Карельском перешейке произвел 16 успешно выполненных боевых вылетов, из них три в сложных метеоусловиях, за что имеет две благодарности от Верховного Главнокомандующего.

3 июля 1944 года экипаж самолета Ил-4 под командованием младшего лейтенанта Прилепского был атакован истребителями противника. Воздушный стрелок и воздушный стрелок-радист погибли. Командир приказал штурману выпрыгнуть с парашютом, чем сохранил ему жизнь. Сам погиб вместе с самолетом. За мужество летчик Прилепский награжден орденом Отечественной войны I степени посмертно.

Мать получила извещение о том, что Василий пропал без вести под Ленинградом. Теплилась надежда что сын жив и вернется. Но годы унесли надежду.

Новость о том, что поисковиками был обнаружен самолет Ил-4, который пилотировал летчик Прилепский, племянница Галина восприняла взволнованно.

«Спасибо поисковикам за то великое дело, ведь для нас очень важно, что останки нашего дяди будут преданы земле, а не лежат где-то в болоте, что можно приходить к нему на могилу. Низкий поклон вам», – пишет Галина Станиславовна. Как признается женщина, на сайте ОБД «Мемориал» нашла документы дяди, пыталась искать материалы поисковиков по захоронениям и всегда боялась, чтобы место гибели не оказалось в Прибалтике. Ее потрясли фотографии места трагедии: «...перед глазами стоят огромные валуны, какие страшные были последние минуты дяди!».

В семье всегда знали и помнили, что Василий Михайлович – участник войны,

сохранили его фотографию. Галина сетует, что очень мало знает о нем, ведь на момент ухода из жизни своего отца (в 1960 году), ей было всего 10 лет. Из них последние два года жизни Станислав Михайлович провел в больницах Читы и Москвы.

«После смерти папы связь с бабушкой Анной Степановной оборвалась. Маме было сложно одной поднимать троих детей, видимо было не до писем. Бабушка проживала в семье дочери Марии в Крыму. Муж Марии был военным, какое-то время семья жила в Ленинграде, где она работала медсестрой. Потом они переехали в Крым. У Марии трое детей: сын Владимир, дочери Наталья и Галина». Сейчас Галина Станиславовна пытается разыскать их, чтобы сообщить весть о захоронении останков погибшего родственника в 2018 году.

Известно, что Василий не был женат. У младшего брата Станислава трое детей: дочь Галина и сыновья Эдуард и Евгений. Эдуард занимается бизнесом, имеет сына (юрист) и дочь (экономист), которые работают с отцом. Уже есть 2 внука и 2 внучки. Евгений умер в 1967 году будучи совсем молодым.

Галина Станиславовна – бывший комсомольский работник – последние 15 лет была начальником отдела наград администрации Читинской области. Сейчас на пенсии. В 2011 году все переехали в Иркутск.

«Мой папа был достойным памяти отца и брата: в годы войны закончил техническое училище и работал машинистом, был передовиком, победителем соцсоревнования. Голодные годы не прошли даром – умер молодым от рака желудка», – заканчивает повествование Галина Прилепская

Родственнники Василия Прилепского.

и еще раз благодарит поисковиков: «Спасибо вам за великое дело! Да хранит вас Бог, здоровья и благополучия».

* * *

Весной 2018 года мы вновь работали под Выборгом. В один из дней мобильная группа нашей экспедиции выехала на место падения самолета, и мы смогли до конца отработать это место. В результате удалось обнаружить еще останки членов экипажа самолета и их личные вещи (портсигар) и фрагменты пристяжной системы парашюта (карабины и пряжки).

Останки погибших были торжественно захоронены 12 октября 2018 года на воинском мемориале «Петровка» (могила № 30) Выборгского района Ленинградской области.

Филатова Ирина Васильевна.

Церемония захоронения останков воинов. 12 октября 2018 г.

Прудников Виктор Михайлович

Летчик 3-й АЭ 4-го гвардейского истребительного авиационного полка 1-й гвардейской истребительной авиационной дивизии ВВС КБФ гвардии младший лейтенант ПРУДНИКОВ Виктор Михайлович, 1923 г.р., уроженец: город Смоленск. Мать Прудникова Анна Васильевна (1905 г.р.). Мобилизован в РККА 14 июля 1941 года.

26 февраля 1944 года на самолете Ла-5 (заводской номер 39214495 (борт 95) с мотором М-82 № 65032413) сбит в воздушном бою в районе Усть-Жердянка Сланцевского района Ленинградской области.

Прудников В.М.

Коленчатый вал мотора М-82.

Место падения самолета Ла-5 в районе урочища Метсасихи Сланцевского района Ленинградской области было указано поисковому отряду «Форпост» (г.Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович) местными жителями в июле 2011 года. На месте была обнаружена воронка, рядом лежали обломки разбитого мотора М-82. На поршнях поисковиками были обнаружены дублированные номера мотора – 65032413. Вокруг воронки были разбросаны куски центроплана и другие фрагменты самолета. Кроме этого, во время проведения поисковых работ вокруг места падения были обнаружены боеприпасы к 20-миллиметровой авиационной пушке ШВАК и небольшой фрагмент самой авиапушки. Останков погибшего летчика обнаружить не удалось. По всем характерным признакам, таким как – глубина воронки, степень разрушения самолета, и, в частности, двигателя и вооружения, можно было предположить, что самолет врезался в землю на полном ходу зимой или ранней весной 1944 года.

Сразу же после завершения поисковой экспедиции руководитель поискового отряда «Форпост» Виктор Костюкович связался с сотрудниками Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань), зная, что в центре накоплен значительный архивный материал по потерям советской авиации, номерам самолетов и моторов. Виктор Викторович сообщил о находке обломков самолета и указал номер найденного мотора. Проверив архивные данные, которые были получены во время исследовательской работы с документами Центрального военно-морского архива, интересующий поисковиков номер нашелся.

Так стало известно, что данный мотор М-82 № 65032413 был установлен на самолете Ла-5фн с заводским номером 39214495 (бортовой номер 95) и числился в составе 4-го гвардейского истребительного авиационного полка ВВС КБФ. Именно на этом самолете (с указанными номерами) 26 февраля 1944 года не вернулся с боевого задания летчик 4-го гв. ИАП ВВС КБФ гвардии младший лейтенант Прудников Виктор Михайлович.

В оперативных документах ВВС КБФ этой воздушный бой был описан очень подробно:

Номер мотора на рабочей поверхности поршня.

«26 февраля 1944 года в составе 4-х самолетов Ла-5 прикрывал войска 2 Ударной Армии. В районе Устье-Жердянка встретили 4 ФВ-190. Атаковали противника сзади. 2 ФВ-190 ушли вниз и 2 – на запад с набором высоты. Через пять минут на этой же высоте 2 ФВ-190 атаковали ведомую пару, которая из-под атаки вышла. Прудников правым переворотом ушел вниз, и больше его никто не наблюдал...».

В документах по учету безвозвратных потерь авиации Краснознаменного Балтийского флота указывалось, что гвардии младший лейтенант В.М.Прудников не вернулся с боевого задания из района Нарва. Именно там в эти дни продолжались ожесточенные бои на одном из захваченных войсками Ленинградского фронта плацдарме на западном берегу реки Нарва, южнее города Нарва.

Эта формулировка о гибели (а в некоторых документах – о пропаже без вести) в районе города Нарва в послевоенные годы перекочевала и в другие мемориальные источники. Например, в Книге Памяти города Смоленска В.М.Прудников значится похороненным в г.Нарва (в настоящее время – территория Эстонской Республики), а в Книге Памяти Калининградской области есть упоминание, что он увековечен на мемориале летчикам-балтийцам на Советском проспекте города Калининграда.

Но в архивных документах, кроме вышеперечисленных источников, нашлись и другие сведения:

«Письмо начальнику отдела кадров ВВС КБФ от начальника штаба 106 погранполка майора Добарина, от 12 марта 1944 года:

«...В районе деревни Метсасихи (кв. 6458) был обнаружен подбитый советский самолет, а в 100 метрах от него – убитый гвардии младший лейтенант Прудников В.М. При обыске у последнего были изъяты... (далее следует список вещей и документов). ...Все указанное при этом направляю. Труп убитого гвардии младшего лейтенанта Прудникова похоронен...».

То есть место обнаружения самолета поисковиками отряда «Форпост» полностью совпало с координатами, указанными в письме начальника штаба погранотряда в соответствии с квадратом карты: Ленинградская область, Сланцевский район, 2 километра северо-восточнее урочища Метсасихи.

Остатки центроплана самолета Ла-5.

Обломки самолета на месте падения.

Виктор Костюкович, командир п/о «Форпост» (г.Кингисепп).

В середине 90-х годов сотрудники Общественного фонда поисковых отрядов Ленинградской области, работая с документами Сланцевского РВК Ленинградской области, нашли сведения о переносе воинских захоронений из труднодоступных мест, которые проводились в 1950–60-е годы, в соответствии с Распоряжением Совета Министров СССР «Об укрупнении воинских захоронений и ликвидации последствий войны». Так, в одном из дел (инвентарный номер № 48) «Акты по захоронению и перезахоронению воинов, погибших в период Великой Отечественной войны 1941–1945 г.г.» (начато 22 августа 1951 года, последняя запись по описи за 1976 год), был найден Акт от 5 сентября 1955 года, в котором указывалось:

«...Комиссия по перезахоронению воинов Советской Армии и партизан, погибших в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., в составе (...) составили настоящий акт в том, что в период июля–августа 1955 года на основании решения Леноблисполкома от 10 мая 1955 года (протокол № 19), предприятиями и организациями Сланцевского района, произведены раскопки останков воинов Советской Армии и партизан – погибших в Великой Отечественной войне и перезахоронение их из отдаленных от населенных пунктов, в лесах, болотах и находившихся в неблагоустроенном состоянии братских и одиночных могил в одну братскую могилу, расположенную севернее 500 м город Сланцы. Перезахоронение проведено 4 сентября 1955 года с отданием воинских почестей, согласно главы 15 Устава гарнизонной и караульной службы ВС СССР, с участием населения г. Сланцы, свыше 5000 человек».

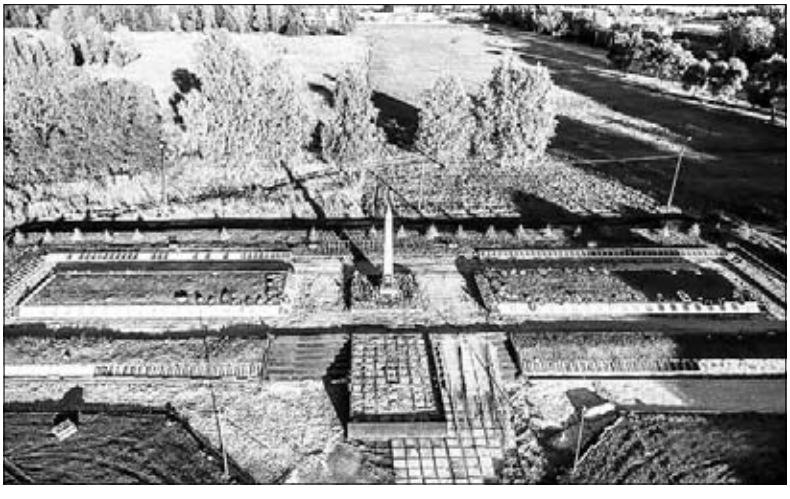
В приложении к данному акту, в списке могил, которые были перенесены в город Сланцы, была указана могила в урочище Метсасихи.

Тем самым, останки отважного морского летчика-истребителя В.М.Прудникова были перезахоронены в 1955 году в город Сланцы на воинском мемориале на северной окраине города.

Виктор Михайлович Прудников родился 15 октября 1923 года в городе Смоленске. В 1941 году окончил девять классов. 14 июля 1941 года был призван в ряды Красной Армии, и был направлен курсантом в Ейское военно-морское авиационное училище имени Сталина. В мае 1943 года, завершив обучение в училище, он был направлен в запасной авиационный полк. 15 июля 1943 года В.М.Прудникову было присвоено воинское звание младший лейтенант. После обучения боевому применению в запасном авиационном полку 4 августа 1943 года направлен на должность летчика в 4-й гвардейский истребительный авиационный полк ВВС КБФ.

К моменту гибели Виктор Михайлович Прудников был награжден медалью «За оборону Ленинграда». На его счету был один самолет противника.

Воинский мемориал «Северная окраина» в г.Сланцы.



Ратников Василий Александрович

Ратников В.А.

Командир звена 845-го истребительного авиационного полка 279-й истребительной авиационной дивизии 14-й воздушной Армии старший сержант РАТНИКОВ Василий Александрович, 1921 г.р., уроженец: Московская область, Кунцевский район, п.Внуково. Мать Ратникова. Мобилизован Кунцевским РВК.

9 (11) сентября 1942 года на самолете Як-7б (заводской номер 820325 с мотором М-105пф № 3-1011) не вернулся с боевого задания из района Синявинских торфоразработок Мгинского (в настоящее время – Кировского) района Ленинградской области.

Место падения самолета Як-7б в районе урочища Гайтолово было обнаружено во время проведения поисковых разведывательных работ Максимом Потаповым, руководителем поискового отряда «Разведка Энская» из г.Санкт-Петербург, осенью 2012 года. В ноябре 2012 года работы по подъему обломков самолета и поиска останков летчика проводились поисковиками отряда «Суворов» из города Санкт-Петербурга (входящий в Коломенскую городскую общественную организацию «Поисковый отряд «Суворов»). По впечатлению поисковиков, сложившемуся при обследовании места падения, самолет пытался сесть на вынужденную посадку, но при соприкосновении с землей скапотировал и разбился. Стойки шасси, авиавооружение, части центроплана, рваного дюраля и обломки мотора находились почти на поверхности. В центре разброса обломков была небольшая воронка, где при обследовании поисковики и обнаружили останки пилота. На одном из обломков удалось найти дублированный заводской номер самолета – 820325, а на поршнях мотора нашли дублированный заводской номер мотора – 3-1011. По этим номерам и удалось установить личность погибшего пилота.

Согласно архивных документов на самолете Як-7б № 820325 с мотором М-105пф № 3-1011 из состава 845-го истребительного авиационного полка не вернулся с боевого задания 9 сентября 1942 года (по другим документам, 11 сентября 1942 года) командир звена старший сержант Василий Александрович Ратников.

Несоответствие в датах гибели в том, что по всем документам учета личного состава В.А.Ратников значится пропавшим без вести 9 сентября 1942 года, а в оперативных документах по описанию боевых действий полка и дивизии запись о его гибели сделана за 11 сентября 1942 года.

В журнале боевых действий 279-й истребительной авиадивизии записано:

«9 сентября 1942 года.

845-й ИАП.

10.10 – 10.50. 6 самолетов Як-7 вылетали на перехват бомбардировщиков противника в район Мга – Синявино. Встретили 6 Ме-109. В результате боя 2 Як-7 не вернулись с задания.

Номер самолета и номер мотора на поршне.

Фрагменты и обломки самолета Як-7б.

Обломки самолета Як-7б.

18.02 – 19.02. 4 Як-7 вылетали на перехват бомбардировщиков противника в район Мга. В районе Синявино встретили 2 Ме-109 которые ходили выше ЛаГГ-3. Старший сержант Ратников сходу атаковал Ме-109 и сбил, который упал в районе Лобаново...

... 11 сентября 1942 года.

845-й ИАП.

09.15 – 09.55. 4 самолета Як-7 и 1 самолет «Аэрокобра» ведущий Новиков взлетали на перехват самолетов противника в район Назия. В районе Мга встретили 5 Ме-109. Произошел воздушный бой, в результате которого 2 самолета Як-7 не вернулись с задания…

Самолет Як-7 845 ИАП, старший сержант Ратников с задания не вернулся. Самолет Як-7 старший сержант Ховаев, подбитый в воздушном бою, не дотянув до аэродрома, летчик выпрыгнул в районе Войпала. Самолет разбит...».

Установив данные летчика, поисковики приступили к поиску его родных. Найти их удалось с помощью администрации поселка Внуково. Оказалось, что Василий Александрович Ратников был сыном председателя местного колхоза (а по тем временам должность председателя колхоза была ключевая в сельской местности, и поэтому о самом председателе и его семье знали почти все жители близлежащих деревень). Оказалось, что во Внуково до сих пор проживет племянница летчика, которая выразила желание похоронить останки Василия

Александровича на родной земле, рядом с могилами его близких.

В апреле 2013 года поисковики еще раз вернулись на место падения и полностью обследовали всю округу, полностью собрав все останки летчика.

23 мая 2013 года в деревне Изварино Внуковского поселения (Ленинский район г.Москва) состоялось торжественное захоронение останков летчика-истребителя Василия Александровича Ратникова, погибшего в Ленинградской области в 1942 году.

Вот как это событие описывало интернет-издание «Новые Округа»:

«...Василий Ратников был призван на фронт из деревни Внуково Московской области в 1941 году. Но уже в сентябре 1942-го родителям Василия сообщили, что их сын пропал без вести. Летчику-истребителю старшему сержанту Ратникову шел 22-й год.

На митинге, посвященном захоронению останков летчика-истребителя Василия Ратникова, выступил зампрефекта ТиНАО Сергей Губин. Он напомнил слова русского полководца Александра Суворова: «Война не закончилась до тех пор, пока не похоронен последний солдат».

– Мы до сих пор хороним останки наших воинов, которые пали смертью храбрых на фронтах Великой Отечественной войны. Сегодня еще один герой найдет упокоение в своей родной земле. Еще много солдат и офицеров, чьи имена нужно вернуть из забвения, кому нужно воздать воинские почести, захоронить должным образом.

На митинге также выступили сотрудники военного комиссариата Москвы, представители Совета ветеранов, депутаты поселения Внуковское. Ученики Из-

варинской школы прочитали стихи, посвященные памяти героического земляка.

Вера Ланцова, родная племянница Василия Ратникова, поблагодарила участников поисковой экспедиции: «Прошло столько лет! Мы уже не надеялись, что когда-нибудь услышим о нем. Я так рада, что сбылась мечта его матери, моей бабушки, которая всегда говорила: «Знать бы хоть, куда прийти к нему...» Все прошло в такой торжественной обстановке, так трогательно и патриотично. Это так важно для сегодняшних молодых людей: они ведь, наверное, такого не увидят больше.

На душе радостно еще и оттого, что восторжествовала справедливость.

Находились злые языки, которые говорили, что Василий Александрович сдался в плен и работает на немцев. Бабушка этому никогда не верила: «Нет! Вася был такой сорвиголова, в душе настоящий комсомолец, он бы никогда не сдался! Он погиб». Сегодня его доброе имя восстановлено».

В заключение митинга настоятель храма Ильи Пророка в Изварине отслужил литургию и поминальный молебен по погибшему воину Василию Ратникову. Останки летчика под залпы воинского салюта были захоронены на изваринском кладбище, неподалеку от взлетающих самолетов аэропорта «Внуково».

* * *

Родился Василий Александрович Ратников в 1921 году в поселке Внуково под Москвой. С 1940 года курсант Борисоглебской военной авиационной школы пилотов. По окончании школы присвоено воинское звание старший сержант. С 5 октября 1941 года в распоряжении командующего ВВС Московского ВО. В 1942 году пилот, а затем и командир звена в составе 845-го истребительного авиационного полка.

Не безынтересно будет добавить, что с указанным в оперативных документах 279-й ИАД за 11 сентября 1942 года летчиком Новиковым, поисковиков Ленинградской области связывает история обнаружения обломков самолета Як-7б в районе бывшего населенного пункта 1-й Эстонский Поселок (Кировский район Ленинградской области) в 2006 году. Тогда поисковики обнаружили обломки самолета и установили его номер. Останков пилота в кабине не было. Благодаря архивно-исследовательской работе было установлено, что этим самолетом управлял командир звена 845-го истребительного авиационного полка старший лейтенант Новиков Алексей Герасимович. Поисковики выяснили, что 27 августа 1942 года при возвращении с боевого задания, при выходе из облаков два самолета Як-7б (старший лейтенант Новиков) и Як-7б (сержант Ратников) столкнулись в воздухе. Самолеты сгорели, а пилоты, выпрыгнув с парашютами, невредимыми вернулись в часть. Подробно об истории обнаружения этого самолета написано в книге «Имена из солдатских медальонов. 5 том. Авиация» (2011 г.).

Могила Ратникова В.А.

Церемония захоронения Василия Ратникова 23 мая 2013 г.

Светлов Евгений Иванович

Летчик 29-го гвардейского истребительного авиационного полка 275-й истребительной авиационной дивизии 13-й воздушной армии гвардии младший лейтенант СВЕТЛОВ Евгений Иванович, 1923 г.р., уроженец: Московская область. Адрес родных: мать Светлова, проживала: город Москва, пл.Баумана, д.11, кв.3. Мобилизован Бауманским РВК в 1941 году.

7 июля 1944 года на самолете Як-9 (заводской номер 1215338 с мотором М-105пф № 335-2704) сбит в воздушном бою в районе озера Красное Приозерского района Ленинградской области. Выпрыгнул с парашютом из горящего самолета. Получил тяжелое ранение, ожоги. Отправлен в Ленинградский госпиталь, где умер 27 июля 1944 года. Похоронен на Пискаревском кладбище города Ленинграда.

Место падения самолета Як-9 обнаружено осенью 2007 года в районе д.Четверяково (бывшая финская деревня Лахденпохья) – оз.Красное (Пуннусъярви) – п.Краснозерное (Пуннус) – район Муолаа (Правдино) Приозерского района Ленинградской области. Тогда обломки самолета нашли местные жители и показали поисковому отряду «Имени 73 ОМСБр» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Тарас Шевчук).

6 октября 2007 года было проведено дополнительное обследование места падения самолета отрядами «Имена 73 ОМСБр» и «Рубин» (руководитель – Михайлов Николай Анатольевич, г.Санкт-Петербург). На месте падения обнаружены: авиационная пушка ШВАК 20 мм с номером № ДВ 198, гильзы от пушки ШВАК (1944 год выпуска), гильзы от авиационного крупнокалиберного пулемета БС (1941 год выпуска), вал редуктора, чашки винта с обломанными лопастями, частично расколотая бронеспинка, части моторамы и фюзеляжа. На остатках редуктора нашли дублированный заводской номер мотора М-105 № 335-2704. На остатках шасси (гидравлика) обнаружен номер – 36822. По мнению поисковиков, самолет погиб в 1944 году, падал с рабочим мотором, упал и взорвался. На месте падения – небольшая воронка диаметром не более трех метров. Никаких фрагментов от пристяжной системы парашюта и останки летчика обнаружены не были.

Самолет Як-9.

В марте 2009 года удалось провести исследовательскую работу с документами ЦАМО РФ. В результате было выявлено, что обнаруженный мотор М-105 № 335-2704 был установлен на самолет Як-9 № 1215338 и находился на учете (на 1 июля 1944 года) в 29 гв. ИАП 275 ИАД 13 ВА. Значился сбитым в воздушном бою 7 июля 1944 года.

В документах полка говорилось, что 7 июля 1944 года в одном воздушном бою были сбиты два самолета Як-9. В акте расследования летных боевых потерь (был составлен на потерю обоих самолетов, но, к сожалению, в нем не были указаны номера самолетов и моторов) говорилось, что летчик одного самолета гвардии младший лейтенант Светлов Евгений Иванович погиб, а летчик второго самолета гвардии младший лейтенант Павленко Павел Андреевич выпрыгнул с парашютом.

Из акта расследования: «7 июля 1944 года в 6.50 6 самолетов Як-9д ведущий гвардии лейтенант Зюзин, вылетели на прикрытие поля боя в районе Лаутала – Носкуа. В районе Носкуа на высоте 3500 метров 4 ФВ-190 атаковали нашу группу со стороны солнца. Ведущий, заметив переход противника к атаке, произвел резкий разворот, младший лейтенант Павленко эволюции ведущего не повторил, продолжал идти по прямой и был сбит истребителями противника. Летчик выбросился на парашюте. Кочетков с ведомым Светловым прикрывали парашютиста, были атакованы 2 ФВ-190 сверху. Заметив противника ведущий произвел энергичный разворот, ведомый эволюцию не повторил, продолжал идти по прямой, атакован и сбит истребителями противника в районе Носкуа...».

Дивизионные оперативные документы тоже не дали ответ на главный вопрос: кто же вылетел на боевое задание на обнаруженном поисковиками самолете.

«Оперативное донесение № 189

Штаб 29 гв. ИАП к 23.00 7 июля 1944 года.

18 летчиков провели 40 боевых самолето-вылетов с налетом 40 часов 28 минут, из них: прикрытие поля боя на участке Лаутала–Носкуа–Синтола–Лупра – 36 вылетов, сопровождение Пе-2 из 34 гв. БАП на разведку противника в районе Саирала–Поярви–Иммалан-ярви, Каниоки, Иматра, Энсо, Яски, Артиа – 24 вылета.

Проведен один воздушный бой, в результате которого полк потерял 2 летчиков младшего лейтенанта Павленко и младшего лейтенанта Светлова, сбитых в этом бою...».

Повторюсь: из этих документов установить, кто же пилотировал найденный самолет было невозможно.

Проверив списки безвозвратных потерь полка, выяснилось, что гвардии лейтенант Светлов в списках погибших не значится. Но в других документах по учету погибших, умерших и пропавших без вести в годы войны, размещенных на интернет-портале ОБД «Мемориал», нашлась запись:

«Светлов Евгений Иванович, 29 и/п (истребительный авиаполк), младший лейтенант, 1923 г.р., уроженец Московской области. Ожог 2 степени всего тела и головы. Поступил в госпиталь больницы им. Мечникова 13 июля 1944 года, умер от ожога 27 июля 1944 года, похоронен на Пискаревском кладбище. Адрес родных: мать Светлова, г.Москва, пл.Баумана, д.11, кв.3. Мобилизован Баумским РВК в 1941 году».

Родился Павел Андреевич Павленко 14 марта 1923 года в городе Майкопе Краснодарского края (ул.Подгорная, д.5). В 1939 году окончил семь классов средней школы. В 1940 году – один курс механического техникума, работал формовщиком. 24 мая 1941 года был призван в Красную Армию и стал курсантом Одесской военной авиашколы пилотов, которая с декабря 1941 года дислоцировалась в г.Фрунзе Киргизской ССР. Окончил авиашколу 19 апреля 1944 года с присвоением воинского звания младший лейтенант. После дополнительного обучения в запасном авиаполку 9 июня 1944 года (перед самым началом Выборгской наступательной операции) прибыл на должность летчика в 29-й гвардейский истребительный авиаполк.

На 7 июля 1944 года, когда в воздушном бою был сбит его самолет, Павел Павленко имел всего 9 самолето-вылетов (из них боевых вылетов всего 6) на самолете Як-9. Общий налет, в том числе и на других типах самолетов, был 584 самолето-вылетов.

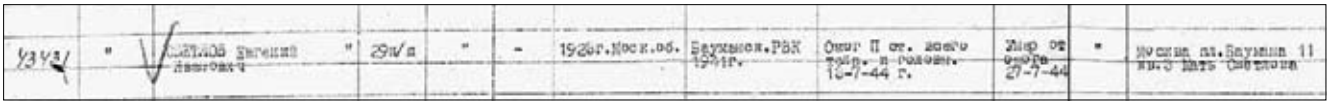
В октябре 1944 года командование полка представило П.А.Павленко за произведенные 50 боевых вылетов к ордену Отечественной войны II степени. Но вышестоящее командование утвердило награждение к ордену Красного Знамени. В наградном материале говорилось:

«...На фронте Отечественной войны с 15 июня 1944 года. За это время произвел 50 успешных боевых вылетов, из них на прикрытие поля боя 36, на сопровождение 14 вылетов, участвовал в 7 воздушных боях...».

К концу войны П.А.Павленко, кроме ордена Красного Знамени, был награжден медалями «За оборону Советского Заполярья» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

После войны Павел Андреевич Павленко продолжил службу в составе 29-го гвардейского истребительного авиаполка. Воинское звание лейтенант было присвоено 25 апреля 1946 года, а 7 июня 1949 года – звание старший лейтенант. Прошел обучение и освоил реактивный самолет МиГ-15 и вместе с полком принял участие в боях в небе Китая и Корее.

Павленко П.А.



Донесение госпиталя о смерти Светлова Е.И.

Становится понятно, что раненный летчик, выпрыгнувший с парашютом, был доставлен в госпиталь наземными частями и там скончался от ожогов. По непонятным причинам информация о судьбе летчика в штаб 29-го гвардейского истребительного авиаполка не поступила.

Проверяя сведения о гвардии младшем лейтенанте Павленко, установили, что Павел Андреевич, выбросившись с парашютом, спасся. Спустя некоторое время вернулся в полк и продолжал воевать.

Могила гв. младшего лейтенанта Светлова Е.И. на Пискаревском мемориальном кладбище.

14 февраля 1950 года в Москве был подписан договор между СССР и КНР, в соответствии с которым Советский Союз брал на себя обязательство «оказывать помощь Китаю» всеми имеющимися у него средствами (включая военные). В марте 1950 года в Китай был переброшен 29-й гв. ИАП. Советские летчики выполняли прикрытие аэродромов и других объектов, поднимались на перехват самолетов противника, вели учебно-боевую подготовку, обеспечивали полеты транспортной авиации. С началом корейской войны прикрывали союзные войска. В одном из таких вылетов 7 декабря 1950 года Павел Андреевич Павленко погиб. Этот день описан в книге Игоря Сейдова «Красные дьяволы» в небе Кореи»:

«...На другой день летчики 29-го полка провели два успешных боя с авиацией противника. Сначала в первой половине дня звено «мигов» из 2-й аэ под командованием капитана Введенского Л.П. в 11 ч. 45 мин. в районе Сингисю встретило звено Ф-80, и в коротком бою капитан Введенский поразил один самолет противника. Через два часа, в 14 ч. 10 мин., в этот же район вылетели уже два звена «мигов» из состава 3-й аэ полка под командованием капитана Юркевича И.И. Вскоре они обнаружили звено Ф-80, которые были выше «мигов», но это не помешало последним атаковать противника. В ходе этой атаки на вертикали старший лейтенант Павленко П.А. сбил один «шут» и затем продолжил уходить вверх, после чего его самолет перешел в резкое пикирование, из которого так и не вышел. Видимо, в результате резкого вертикального маневра и из-за больших перегрузок на «миге» старшего лейтенанта Павленко обломались концевые части руля высоты до узла подвесок, и самолет вошел в крутое пикирование и врезался в землю – Павел Павленко погиб.

...Потеря старшего лейтенанта Павленко Павла Андреевича была последней в декабре».

Согласно архивным документам, командир звена 29-го гв. ИАП 50-й ИАД старший лейтенант Павленко Павел Андреевич похоронен: Китай, провинция Цзянсу, город Нанкин. Следует отметить, что в учетно-послужной карточке Павленко записана другая дата гибели: «...Исключен из списков личного состава ВВС СА. 25 ноября 1950 года – погиб в воздушном бою при защите государственных границ СССР».

Так трагически завершилась жизнь второго летчика, участвовавшего в воздушном бою на Карельском перешейке 7 июля 1944 года.

Архивная исследовательская работа продолжалась. И вот наконец в фондах 275-й истребительной авиадивизии (основание: ЦАМО, фонд 20245, опись 1, дело 82) исследователям удалось найти запись: на самолете Як-9т № 1215338 не вернулся с боевого задания гвардии младший лейтенант Е.И.Светлов. Второй самолет, потерянный в этом бою, был Як-9т № 1115365, на котором вылетал гвардии младший лейтенант Павленко. Удалось окончательно установить, что самолетом, обломки которого были найдены поисковиками, управлял гвардии младший лейтенант Е.И.Светлов.

Родился Евгений Иванович Светлов в городе Москве 24 февраля 1923 года. В 1940 году окончил семь классов школы. 6 апреля 1941 года был призван в ряды Красной Армии и был направлен курсантом в Тбилисскую военную авиационную школу пилотов. 18 ноября 1941 года переведен курсантом Сталинградской военной авиационной школы пилотов, которую окончил по 2 разряду с присвоением 19 апреля 1944 года воинского звания младший лейтенант.

После завершения учебы направлен в распоряжение командира 3-й запасной авиабригады (г.Саратов). С 15 июня 1944 года переведен на должность летчика в состав 29-го гвардейского истребительного авиаполка 13-й воздушной армии. В это время уже во всю мощь началось наступление войск Ленинградского фронта в Выборгской наступательной операции.

Пискаревское мемориальное кладбище. г.Санкт-Петербург.

Симочкин Василий Денисович
Бажанов Максим Алексеевич
Кошолкин Николай Иванович
Чуйко Иван Иванович
Белык Иван Андронович

Бажанов М.А.

Место падения самолета Ил-4 в районе садоводства Бабино-2 в направлении на Чудово было показано в феврале 2006 года тосненскими лесниками поисковикам из поисковых отрядов «Высота» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Дудин Виктор Николаевич) и «Рубин» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Михайлов Николай Анатольевич).

Задняя стойка шасси самолета Ил-4.

Летчик старший сержант СИМОЧКИН Василий Денисович, 1914 г.р., уроженец: Орловская область, Покровский район, д.Грачево. Жена Кимеева Мария Семеновна, проживала: Чкаловская (в настоящее время – Оренбургская) область, г.Соль-Илецк, ул.Кооперативная, д.109. Кадровый.

Штурман звена (вылетел в качестве проверяющего штурмана) капитан БАЖАНОВ Максим Алексеевич, 1912 г.р., уроженец: Московская область, Серпуховский район. Жена Бажанова Таисия Васильевна, проживала: Горьковская (в настоящее время – Нижегородская) область, г.Дзержинск, станция Горбатовка, п.Пролетарский, д.58. Кадровый, в РККА с 1934 года. Повторно мобилизован в 1937 году через Подольский РВК Московской области.

Штурман лейтенант КОШОЛКИН Николай Иванович, 1918 г.р., уроженец: Московская область, Зарайский район, с.Белыничи. Мать Кошолкина Прасковья Ивановна. Кадровый.

Воздушный стрелок-радист старшина ЧУЙКО Иван Иванович, 1919 г.р., уроженец: УССР, Полтавская область, Кременчугский район, с.Белецковка. Жена Чуйко Клавдия Васильевна, проживала: РСФСР, г.Воронеж, ул.Фридриха Энгельса, д.80, кв.4. Мобилизован Кременчугским РВК.

Воздушный стрелок младший сержант БЕЛЫК Иван Андронович, 1921 г.р., уроженец: УССР, Винницкая область, Ильинецкий район, д.Райки. Отец Белык Андрон Денисович. Мобилизован Ильинским РВК.

Экипаж самолета Ил-4 (заводской номер 9306, хвостовой номер 3 «желтый» с моторами М-88 №/№ 884311 и 884401) из состава 4-го авиационного полка 3-й авиационной дивизии Авиации дальнего действия. Не вернулся с боевого задания в ночь с 2 на 3 октября 1942 года.

Фрагменты самолета Ил-4.

При первом обследовании места падения были обнаружены обломки бомбардировщика: задняя стойка, одна центральная стойка шасси, подвеска бомболюка, одна гильза от поршня. На клапанной крышке был найден продублированный номер одного из моторов М-88 № 884311. На задней стойке шасси нашли бирку с выбитым номером – 1155.

С 1 по 3 мая 2006 года отрядами «Рубин» (г.Санкт-Петербург) и «Мужество, Героизм и Воля» Сибирского кадетского корпуса (г.Новосибирск, руководитель – Некрасова Наталья Изотовна) на месте падения были проведены работы по подъему обломков самолета. Скорее всего, обломки самолета, которые были разбросаны по земле, сданы в металлолом в 1970-е годы. Воронка же, образовавшаяся от взрыва при падении, оказалась, в основном, не тронутой. При вскрытии воронки найдены места залегания двух моторов. При окапывании одного из них, с номером 884311, обнаружены останки одного члена экипажа, они находились на моторе, раздробленные и обгоревшие. Кроме пристяжной системы от парашюта, других личных вещей погибшего обнаружено не было. В районе второго мотора обнаружены частичные останки второго члена экипажа самолета. В районе кабины самолета поисковиками были найдены приборы, обгоревшие остатки планшетки с бумагами, несколько пачек листовок на немецком языке и раздробленные останки остальных членов экипажа самолета. Найдены также гильзы авиавооружения от пулемета ШКАС 1939 года выпуска, гильзы от крупнокалиберного пулемета БС 1941 года выпуска. На турели к пулемету ШКАС был обнаружен выбитый номер – 111134. На одном крыле была обнаружена бирка с номером – 841.

Фрагменты пристяжной системы парашюта.

Владлен Быстров (п/о «Рубин») на месте падения самолета.

В конце мая 2006 года на месте падения самолета были проведены дополнительные работы поисковым отрядом Сергея Квятковского (г.Великий Новгород) и извлечены остатки обоих моторов самолета, на которых были выявлены их номера: М-88 №/№ 884311, 884401.

По предположению участников подъема, самолет относится к потерям лета – осени 1942 года.

В августе 2006 года место падения до конца было обследовано поисковым отрядом «МГиВ» (г.Новосибирск). Дополнительно были обнаружены обгоревшие останки членов экипажа и носовой пулемет ШКАС № КМ 399 (этот номер встречается на многих съемных деталях пулемета), на крышке номер: П 426т 1942 года изготовления.

Останки погибших членов экипажа самолета были торжественно захоронены 9 мая 2007 года на воинском мемориале «Березовая аллея» г.Любань Тосненского района Ленинградской области.

* * *

В результате исследовательской работы с документами Центрального архива

Министерства обороны Российской Федерации Михаил Николаевич Романов (г.Пустошка Псковской области) установил, что: «...самолет Ил-4 № 9306 с моторами М-88 №/№ 884311 и 884401 списан по рапорту командира 2 АЭ от 07 октября 1942 года из состава 4-го авиационного полка АДД как не вернувшийся с боевого задания...».

По проведенной аналитической работе с документами безвозвратных потерь было установлено, что самыми близкими потерями в составе 4-го АП АДД, погибшими до даты списания самолета, значились потери в ночь с 2 на 3 октября 1942 года и 4 октября 1942 года. Кроме того, благодаря архивным исследованиям историка военной авиации Бориса Давыдова (г.Москва) стало известно, что рапортом того же командира 2 АЭ от 6 октября 1942 года был списан еще один Ил-4 № 9020.

Так, 4 октября 1942 года значились погибшими всего два человека (скорее всего, остальные члены экипажа смогли спастись): штурман АЭ капитан Гогин Василий Александрович и начальник связи АЭ старшина Мандрик Роман Павлович. Напротив фамилий летчиков были сделаны записи: «...погиб при выполнении боевого задания 4 октября 1942 года, похоронены в местечке Выползово Ленинградской области». Кроме того, в сопутствующих документах, относящихся к штурману самолета капитану Гогину, имелись дополнительные сведения. В Книге Памяти Ленинграда было записано: «...похоронен: д.Выползово Волховского р-на Ленинградской области...», а в Книге Памяти Липецкой области: «...похоронен: с.Выползово Бологовского р-на Калининской области». Что интересно, на старых довоенных картах Ленинградской области указано, что в Чудовском районе Ленинградской области (сейчас Новгородской) тоже была небольшая деревня Выползово. Эта деревня находилась километрах в десяти от места, где поисковики нашли обломки самолета и останки экипажа. Но проведенными дополнительными исследовательскими работами с архивными документами было установлено, что погибшие капитан Гогин и старшина Мандрик были захоронены в местечке Выползово Калининской (в настоящее время – Тверской) области, там, где в годы войны располагался военный аэродром, который и использовали экипажи Авиации дальнего действия как оперативную площадку для своих вылетов.

Как говорилось выше, второй рассматриваемой версией была потеря полка, которая произошла в ночь с 2 на 3 октября 1942 года, в составе экипажа:

– Симочкин Василий Денисович, старший сержант, летчик;

– Кошолкин Николай Иванович, лейтенант, штурман;

– Бажанов Максим Алексеевич, капитан, штурман звена;

– Чуйко Иван Иванович, старшина, воздушный стрелок-радист;

– Белык Иван Андронович, младший сержант, воздушный стрелок.

В этом вылете в состав штатного экипажа самолета Ил-4 (4 человека) входил пятый человек, как контролер полета при выполнении боевого задания.

В оперативных документах Авиации дальнего действия в перечисление задач АДД на ночь с 2 на 3 октября 1942 года, значились следующие цели: «...бомбардировка аэродромов противника Морозовский, Обливская, Майкоп, железнодорожных эшелонов и путей на железнодорожных узлах Лихая–Сальск, ст.Котельниковский, войск противника в пос.Прохладный, железнодорожных узлов Вязьма, Рославль, Витебск, Полоцк, Псков, мост через р. Нарва...».

Подтвердить выводы, что поисковиками найдены останки экипажа Симочкина, опять помог историк военной авиации Борис Владимирович Давыдов. Работая с документами 4-го авиационного полка АДД

Гогин В.А.

Номер одного из моторов самолета.

Бирка на радиаторе.

Максим Бажанов (в центре) с однополчанами.

в Центральном архиве Министерства обороны РФ, он установил, что приказом по полку от 1 октября 1942 года за экипажем Василия Симочкина был закреплен самолет Ил-4 с хвостовым номером 3 желтого цвета. А согласно ведомости учета самолетов полка «желтая тройка» как раз была нанесена на самолет Ил-4 с заводским номером 9306 с моторами М-88 №/№ 884311, 884401.

Тем самым удалось полностью подтвердить гипотезу, что найдено место падения самолета, погибшего в ночь с 2 на 3 октября 1942 года.

Проводя архивно-исследовательскую работу поисковикам удалось установить, что командир экипажа самолета Василий Денисович Симочкин также увековечен в

Место падения самолета Ил-4.

Книге Памяти Брянской области как уроженец города Брянска, 1915 г.р., и повторно в Книге Памяти Оренбургской области как уроженец: Калужская область, Хвастовичский район.

Кроме того, выяснилось, что у Василия Денисовича было три брата. Все участники Великой Отечественной войны.

Один из братьев – Симочкин Владимир Денисович, 1918 г.р., уроженец Орловской области – тоже был летчиком и служил в одном полку с братом (4 ап АДД). Старший сержант Владимир Симочкин погиб в катастрофе самолета 9 декабря 1942 года. Был похоронен в д.Голяди Дмитровского района (по другим сведениям, в д.Папивино Клинского района) Московской области.

Еще один брат – Симочкин Михаил Денисович, 1916 г.р., старший техник-лейтенант, начальник метеослужбы Управления 8-й МТАД ВВС КБФ (на 1943 год). Уроженец: Западная (Смоленская) область, Хвастовичский район, с.Хвастовичи. Кадровый с 1937 года, в Великой Отечественной войне с июня 1941 года. На 1945 год: майор технической службы, начальник метеослужбы 8-й МТАД ВВС КБФ. За годы войны награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны II степени, медалями «За оборону Ленинграда» и «За победу над Германией».

Младший брат – Симочкин Алексей Денисович, 1921 г.р. Мобилизован Хвастовическим РВК Калужской области. Сержант, командир отделения взвода управления 748-го зенитно-артиллерийского полка Донского фронта. В Красной армии с октября 1940 года до 12 декабря 1942 года. На фронте с сентября 1941 года, до января 1942 года на Юго-Западном фронте, с января по 11 сентября 1942 года на Донском фронте. 11 сентября 1942 года тяжело ранен осколком в левую ногу. Награжден медалью «За победу над Германией». На 1947 год инвалид 2-й группы, работает в Хвастовичском РВК заведующим мобилизационным отделом. В 1947 году был награжден орденом Славы III степени.

* * *

Также в поселке Ильиногорске Володарского района Нижегородской области удалось найти родных штурмана звена Максима Бажанова. Людмила Васильевна Сычева прислала нам его фотографию и фото однополчан.

Максим Алексеевич Бажанов родился 27 ноября 1912 года в деревне Старые Кузьменки Серпуховского района Московской области. Там же окончил школу семилетку. Работал техником-нормировщиком. В 1934 году был призван в Красную Армию и начал службу красноармейцем в 9-м батальоне ОСНАЗ (особого назначения). В этом спецподразделении проходил службу в период с 1934 по 1938 год на должностях: младшего командира, инструктора парашютного дела. С 1938 года слушатель 9-й военной школы летчиков и летчиков-наблюдателей (впоследствии Харьковское военное авиационное училище). Окончил авиашколу 4 ноября 1938 года с присвоением воинского звания лейтенант. Направлен младшим летчиком-наблюдателем в распоряжение командующего ВВС ОКА.

С 16 марта 1939 года на должности начальника ПДС (парашютно-десантной службы) 41-го скоростного бомбардировочного авиационного полка. Вместе с полком принимал участие в боях советско-финляндской войны 1939–1940 годов на Северо-Западном фронте. По окончании войны награжден медалью «За отвагу». С 21 июля 1940 года переведен на должность начальника ПДС в состав 98-го дальнебомбардировочного авиационного полка. С 19 мая 1941 года – штурман АЭ 207-го дальнебомбардировочного авиационного полка 3-го авиакорпуса Дальней Авиации (Западный особый военный округ). Вместе с полком встретил начало Великой Отечественной войны. После расформирования полка в августе 1941 года переведен в состав 4-го дальнебомбардировочного авиационного полка, где 25 сентября присвоено очередное воинское звание старший лейтенант. С декабря 1941 года находился в резерве в составе 27-й запасной авиационной бригады АДД. 21 июня 1942 года назначен на должность штурмана звена 4-го АП АДД. 6 сентября 1942 года присвоено воинское звание капитан.

Церемония захоронения экипажа самолета Ил-4. г.Любань. Мемориал «Березовая аллея». 9 мая 2007 года.

Скрипкин Анатолий Андреевич

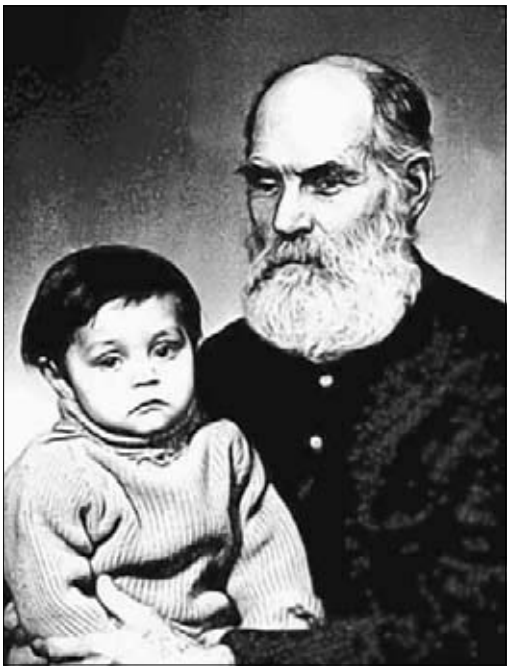
Летчик 703-го штурмового авиационного полка 281-й штурмовой авиационной дивизии 14-й воздушной армии Волховского фронта младший лейтенант СКРИПКИН Анатолий Андреевич, 1923 г.р., уроженец: Мордовская АССР, город Саранск, ул.Пензенская, д.36. Отец Скрипкин Андрей Васильевич. В 1940 году поступил в Саранский аэроклуб. Мобилизован Саранским ГВК Мордовской АССР в июне 1941 года.

22 января 1943 года на самолете Ил-2 (заводской номер 5722 с мотором АМ-38ш № 291411) в районе Синявино Мгинского (в настоящее время – Кировского) района Ленинградской области сбит при выполнении боевого задания. Подбитым тянул в сторону Ладожского озера, выпрыгнул с парашютом, получил ранение в голову. Доставлен в госпиталь.

Место падения самолета Ил-2 в районе Синявино Кировского района Ленинградской области обнаружено в декабре 2015 года поисковым отрядом «Суворов» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Соболев Виктор) при разведке мест для предстоящей экспедиции. Обломки самолета находились в заболоченном лесу. Из-под мха частично выглядывала покрышка заднего колеса. С помощью ведер и лопат поисковики стали углублять заболоченное место, где находились обломки самолета. В течение нескольких дней поднимали из воронки обломки самолета. Первым поднятым из воронки крупногабаритным предметом оказалась 100 кг авиационная бомба. Затем поисковики с глубины извлекли стойку шасси, обломки бронелистов от кабины самолета и почти целый мотор самолета. Останков летчика обнаружено не было. По найденным номерам удалось установить, что самолет Ил-2 № 5722 из состава 703-го ШАП не вернулся с боевого задания 22 января 1943 года. Летчик самолета младший лейтенант Скрипкин был ранен в воздухе в голову от разрыва вражеского снаряда. По наблюдению других экипажей, самолет пошел на вынужденную посадку в направлении Ладожского озера. В штабе полка о судьбе летчика ничего не знали и включили его данные в донесение по безвозвратным потерям, в котором было указано, что А.А.Скрипкин не вернулся с боевого задания 22 января 1943 года. На основании этого был подготовлен приказ ГУК НКО об исключении летчика из списков Красной Армии. Спустя некоторое время, в полк пришло сообщение, что раненый летчик доставлен в госпиталь. Раненный в голову Анатолий Скрипкин смог вывести самолет на территорию занятую уже нашими войсками и выпрыгнул с парашютом. Был подобран пехотными частями и направлен в медсанбат, а затем переправлен в тыловой госпиталь в город Боровичи (Новгородская область). Приказ об исключении из списков Красной Армии как пропавшего без вести был отменен 11 июня

Поисковики извлекают из воронки мотор самолета.

Мотор АМ-38 самолета Ил-2.



Анатолий Скрипкин с внуком.

1943 года, на основании отношения отдела кадров 14-й воздушной армии от 8 мая 1943 года, в котором говорилось:

«...Доношу, что пилот 703-го штурмового авиационного полка младший лейтенант Скрипкин Анатолий Андреевич, не вернувшийся с боевого задания 22 января 1943 года и включенный в список безвозвратных потерь за январь месяц, представленный Вам 6 февраля с/г, прибыл и работает в должности старшего пилота 703-го штурмового авиационного полка.

Прошу исключить из списка безвозвратных потерь личного состава...».

В мае 1943 года командование полка представило летчика к ордену Красной Звезды. В наградных документах подробно были описаны два боевых вылета, произведенных младшим лейтенантом Скрипкиным, в которых он получил ранения, и в том числе вылет 22 января 1943 года:

«...В боях за прорыв блокады Ленинграда Скрипкин совершил 4 успешных боевых вылета по штурмовке и бомбардированию переднего края обороны противника. При выполнении боевых заданий проявил высокое мастерство боевого летчика-штурмовика.

13 января 1943 года будучи замыкающим в составе шестерки Ил-2, во время атаки целей в районе Синявино, самолет Скрипкина был атакован вражеским истребителем. Во время этой атаки Скрипкин получил ранение в голову от осколков вражеского снаряда. Находясь на обратном пути уже в районе аэродрома воспламенился мотор. Убедившись в невозможности дальнейшего пилотирования самолета, Скрипкин с высоты 200 метров выбросился с парашютом.

22 января 1943 года будучи замыкающим в составе шестерки Ил-2, получил задание штурмовыми действиями и бомбометанием уничтожать живую силу, технику противника и на фотографирование района Синявино. Над целью самолеты были встречены сильным огнем ЗА противника. От прямого попадания снаряда в самолет Скрипника вырвало левую бронь стекла, которая и ударила по голове Скрипкина. От разрыва снаряда внутри кабины Скрипкин получает ранение левой ноги, левой руки и потерю зрения обоих глаз. Мотор самолета воспламенился. Скрипкин выбросился на парашюте. Во время снижения был обстрелян и еще получил ранение в правую ногу...».

8 июня 1943 года отдельным приказом по 281-й штурмовой авиационной дивизии младшего лейтенанта Скрипкина Анатолия Андреевича за проявленное мужество, смелость, отвагу и исключительное самообладание при выполнении боевых заданий наградили орденом Красной Звезды. А в июле 1943 года медалью «За оборону Ленинграда».

Анатолий Андреевич Скрипкин выжил в этой страшной войне. В 1985-м, в год сорокалетия Победы был награжден орденом Отечественной войны I степени.

Работая с документами Центрального архива Министерства обороны РФ удалось установить, что на Анатолия Андреевича Скрипкина оформлены две учетно-послужные карточки. В одной Скипкин учтен под именем Антон. Но все остальные сведения о его судьбе указаны верно.

Родился Анатолий Андреевич в 1923 году в городе Саранске Мордовской АССР. Окончил 10 классов средней школы и работал инструктором аэроклуба в городе Саранске. Сведений о том, какую военную авиационную школу он окончил в 1941 году, к сожалению, нет. На 19 ноября 1941 года учтен в звании сержанта на должности пилота в составе 703-го ближнебомбардировочного авиационного полка Московского ВО. В это время полк входил в состав ВВС 61 армии Юго-Западного фронта, затем Брянского фронта. Там и началась боевая биография летчика.

Лопасть винта самолета Ил-2.

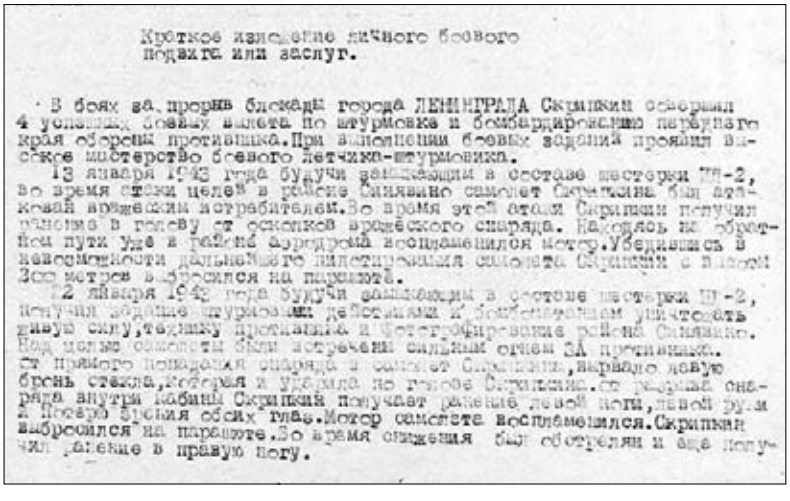
УПРАВЛЕНИЕ
Воздушной Армии
Отдел Кадров

Донесение 14-й ВА об исключении Скрипкина А.А. из списков пропавших без вести.

После переформирования полка в штурмовой и обучения полетам на самолете Ил-2 703-й ШАП 9 октября 1942 года был передислоцирован на Волховский фронт и вошел в состав 281-й штурмовой авиационной дивизии 14-й воздушной армии. Также в УПК отмечено, что 22 января 1943 года А.А.Скрипкин не вернулся с боевого задания и исключен из списков Красной Армии как пропавший без вести приказом от 27 февраля 1943 года. Но дальше следует запись: «...12 апреля 1943 года возвратился в 703-й ШАП...». Следует отметить, что приказ командующего Волховским фронтом о присвоении офицерского звания младший лейтенант был оформлен только 26 апреля 1943 года, хотя это звание уже указывалось еще до этого срока в некоторых документах (боевых донесениях и наградных материалах).

14 мая 1943 года А.А.Скрипкин назначается на должность старшего летчика, а 2 января 1944 года переведен на должность адъютанта АЭ. 19 февраля 1945 года присвоено звание лейтенант. 6 октября 1945 года Анатолий Андреевич был уволен в запас по состоянию здоровья.

Фрагмент из наградного листа Скрипкина А.А.


Краткое изложение личного боевого подвига или заслуг.

В боях за прорыв блокады города ЛЕНИНГРАДА Скрипкин совершил 4 успешных боевых вылета по штурмовке и бомбардированию переднего края обороны противника. При выполнении боевых заданий проявил высокое мастерство боевого летчика-штурмовика.

13 января 1943 года будучи замыкающим в составе шестерки ИЛ-2, во время атаки целей в районе Синявино самолет Скрипкина был атакован вражеским истребителем. Во время этой атаки Скрипкин получил ранение в голову от осколков вражеского снаряда. Находясь на обратном пути уже в районе аэродрома воспламенился мотор. Убедившись в невозможности дальнейшего пилотирования самолета Скрипкин с высоты 300 метров выбросился на парашюте.

22 января 1943 года будучи замыкающим в составе шестерки ИЛ-2, получил задание штурмовыми действиями и бомбометанием уничтожать живую силу, технику противника и фотографирование района Синявино. Над целью самолеты были встречены сильным огнем ЗА противника. От прямого попадания снаряда в самолет Скрипкина, вырвало левую бронь стекла, которая и ударила по голове Скрипкина. От разрыва снаряда внутри кабины Скрипкин получает ранение левой ноги, левой руки и потерю зрения обоих глаз. Мотор самолета воспламенился. Скрипкин выбросился на парашюте. Во время снижения был обстрелян и еще получил ранение в правую ногу.

Удалось разыскать родных Скрипкина, только не по адресу рождения в Мордовии, а в Новгородской области, там, где судьба свела его с будущей супругой, когда он находился в госпитале. Вот письмо от родных летчика, адресованное поисковикам:

«У деда был один искусственный незрячий глаз, второй видел, и он даже водил машину! После этой катастрофы попал в госпиталь в поселок Крестцы, там за ним ухаживала санитарка Шура, она очень красиво пела, он не мог видеть на тот момент и полюбил ее красивый голос и впоследствии она стала его женой. После войны они поженились и поехали на родину деда в Саранск, но амбициозная семья не приняла девушку из деревни и дед, прекратив все отношения с семьей уехал обратно в Крестцы и стал работать лесником. Помимо частичного лишения зрения после катастрофы, у деда в легких было множество осколков. Дед не любил говорить про войну, война – это гибель друзей летчиков. Не рассказывал о своих заслугах, не показывал орденов. После работы лесничего дед работал в Великом Новгороде на предприятии электронного производства заводе «Волна» мастером отдела технического контроля, был инвалидом второй группы. Сам жил очень скромно. С 1978 года жил в д.Усть-Волма, занимался садоводством и разводил пчел. Дедушка Толя невероятной души человек, очень добрый и отзывчивый. Хоть мои родители и развелись (Олег Анатольевич Скрипкин мой отец), дедушка всегда помогал маме и физически, и морально, и материально, мой брат гостил у деда в деревне. Дедушка приезжал навещать нас и в Новгород. Помню его добрую улыбку и ириски в бардачке красного «Запорожца», который ему подарили как ветерану войны. До этого ездил на мотоцикле с коляской. Умер дедушка 03.09.1990 года, не смог оправиться после операции на легких (пытались извлечь осколки). Похоронен в Усть-Волме.

Мы будем очень рады приехать в Санкт-Петербург лично поблагодарить вас и всех ребят, кто участвовали в поиске и извлечении самолета!!! Еще раз огромное спасибо!!!».

Для сведения: в Книге Памяти Республики Мордовия (издания 1995 года) младший лейтенант Скрипкин Анатолий Андреевич, 1923 г.р., уроженец г.Саранск значится погибшим в бою в январе 1943 года.

Столяров Константин Иванович

Столяров К.И.

Летчик 196-го истребительного авиационного полка 275-й истребительной авиационной дивизии 13-й воздушной армии младший лейтенант СТОЛЯРОВ Константин Иванович, 1922 г.р., уроженец: Калининская (в настоящее время – Тверская) область, Погорельский район, д.Галахово. Кадровый, в РККА с ноября 1940 года, призван Новоторжским РВК.

20 июня 1944 года на самолете Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 42-20539 с мотором Аллисон № 42-98980) не вернулся с боевого задания, был сбит в воздушном бою в районе Выборг – ст. Тали Выборгского района Ленинградской области. Спасся на парашюте, вернулся в полк. Войну закончил в составе 196-го ИАП 324-й ИАД 7-й ВА Карельского фронта.

Место падения самолета Р-39 «Аэрокобра» было обнаружено летом 2014 года в районе станции Лейпясуо Выборгского района Ленинградской области на болоте поисковым отрядом «Северо-Запад» (руководитель – Дюринский Илья Владиславович). При проведении поисковых работ на месте падения были установлены номера самолета (42-20539) и мотора (42-98980). Из болота был извлечен мотор самолета.

Специалисты Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань) из архивных документов ЦАМО РФ установили, что на данном самолете не вернулся с боевого задания летчик 196-го ИАП младший лейтенант Столяров Константин Иванович, который выбросился с горящего самолета с парашютом и спустя некоторое время вернулся в полк.

Вот как описан этот день в моей рукописи «Советская авиация в Выборгской наступательной операции 1944 года»:

«...тяжело начался боевой день у летчиков 196-го истребительного авиаполка 275-й истребительной авиадивизии. В период 9.48 – 9.56 летчики провели воздушный бой в районе Нурми (сейчас пристанционный поселок Лужайка), где был сбит самолет Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 42-9282). С выполнения боевого задания не вернулся летчик младший лейтенант Артемов Валентин Алексеевич.

Затем пилотам 196-го полка пришлось вступить в бой в период 14.05 – 15.10, где в воздушной схватке были потеряны еще два самолета. Бой проходил восточнее города Выборга в районе населенного пункта Тали. Сбитыми оказались самолет Р-39 «Аэрокобра» (заводкой номер 42-20539), который пилотировал младший лейтенант К.И.Столяров, которому удалось выброситься с парашютом и вернуться в полк; и самолет Р-39 «Аэрокобра», который пилотировал младший лейтенант Н.С.Мартьянов, которого в полку посчи-

Бирка с оборудования самолета Р-39.

Поисковики отряда «Северо-Запад» у мотора Аллисон.

тали погибшим. Но, как оказалось, ему тоже удалось покинуть сбитый самолет с парашютом и позднее вернуться в полк.

Самый тяжелый воздушный бой у летчиков полка состоялся вечером в период 18.08 – 19.10 в районе населенных пунктов Ваккила (Vakkila) – Сакила (Sakila). В результате был сбит самолет Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 42-20212), который пилотировал командир звена лейтенант Николай Иванович Лазуков. Ему удалось выброситься на парашюте над территорией противника, но в полк он так и не вернулся. С этого момента он стал значиться пропавшим без вести. Кроме того, был подбит самолет Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 42-18583). Летчик самолета, заместитель командира АЭ (он же штурман АЭ) капитан С.Г.Подороский смог на горящем самолете дотянуть до своей территории и сесть на вынужденную посадку. Самолет сгорел, летчик вернулся в полк. Другой Р-39 «Аэрокобра», на котором вылетел летчик младший лейтенант П.Г.Гриб, тоже был подбит. Летчику также удалось перетянуть линию фронта и произвести вынужденную посадку на поле аэродрома Майсниеми. При посадке самолет скапотировал и был разбит, летчик получил ранения. В воздушном бою получил ранение младший лейтенант В.А.Аретяков, вылетевший на Р-39 «Аэрокобра» (заводской номер 42-4975)».

Гильза от авиационной пушки.

В журнале боевых действий 275-й истребительной авиационной дивизии подведены итоги боевого дня 20 июня 1944 года:

«Сбиты в воздушном бою летчики 196 ИАП лейтенант Артемов, младший лейтенант Мартьянов. Младший лейтенант Столяров, будучи сбитый в воздушном бою, выбросился с парашютом на своей территории и возвратился в свою часть. Сбит в воздушном бою Р-39, пилотируемый младшим лейтенантом Лазуковым 196 ИАП, летчик выбросился с парашютом и приземлился на территории противника, в часть не возвратился. Подбит самолет Р-39, пилотируемый капитаном Подороским – произвел вынужденную посадку на своей территории, самолет сгорел, летчик невредим, возвратился в часть. Подбит самолет Р-39, пилотируемый младшим лейтенантом Гриб, произвел вынужденную посадку на аэродром Майсниеми, скапотировал, самолет загорелся, состояние летчика неизвестно...».

Стойка шасси самолета Р-39 «Аэрокобра».

Кроме того, этот воздушный бой описан в наградных материалах младшего лейтенант Мартьянова Николая Семеновича – однополчанина К.И.Столярова:

«...20 июня 1944 года в составе 6 самолетов «Аэрокобра», вылетев ведомым пары на сопровождение Ил-2 на штурмовку в район Кямяря, в районе цели самолеты Ил-2 были атакованы истребителями противника. Тов. Мартьянов умелым маневром проявил исключительное мужество, смелость и героизм, отсек истребителей противника, но в это время сам был атакован и подбит. Раненный, на горящем самолете, превозмогая боль, перетянул самолет на свою территорию и выбросился на парашюте, где был подобран наземными войсками и отправлен в госпиталь, в котором пролежал три месяца...».

Поисковики поднимают обломки самолета Р-39 из болота.

Мотор Аллисон самолета Р-39.

За эти бои 14 июля 1944 года командование полка представило К.И.Столярова к ордену Красной Звезды. Вот что было записано в наградных материалах:

«...В Отечественной войне с немецкими захватчиками участвует с января 1943 года на Ленинградском фронте в качестве летчика. За это время произвел 41 боевой самолето-вылет с налетом 40 часов 58 минут. Из них: на сопровождение Пе-2 и Ил-2 25 боевых вылетов, на разведку коммуникаций противника 5 боевых вылетов и на прикрытие поля боя 11 боевых вылетов. Провел 15 воздушных боев, в результате которых сбил один самолет противника «Фокке-Вульф-190»...».

Родился Константин Иванович Столяров 23 мая 1922 года в деревне Галахово Погорельского района Калининской области. В 1940 году окончил 10 классов 19-й средней школы в городе Торжок и добровольно 15 ноября поступил в Красную Армию.

С ноября 1940 года – курсант Ленинградских авиатехнических курсов усовершенствования. В 1942 году окончил Черниговскую военную авиашколу пилотов (ускоренный курс обучения 1 год и 2 месяца). С апреля 1942 года пилот переменного состава 13-го запасного авиаполка (Приволжский ВО). В декабре 1942 года направлен в распоряжение командующего ВВС Ленинградского фронта и назначен пилотом переменного состава 15-го учебно-тренировочного авиаполка 13-й ВА. С 19 января 1943 года летчик 196-го ИАП. 27 февраля 1943 года присвоено офицерское звание младший лейтенант.

К.И.Столяров после воздушных боев на Карельском перешейке вместе с полком в сентябре 1944 года был переброшен в Заполярье. На то время полк вошел в состав 324-й ИАД 7-й ВА Карельского фронта. Летчики полка участвовали в Петсамо-Киркенесской наступательной операции в октябре 1944 года, в результате которой нашим войскам удалось полностью освободить советское Заполярье и восстановить государственную границу с Финляндией (которая на то время уже вышла из войны) и Норвегией. В октябре 1944 года К.И.Столяров за проявленное мужество и отвагу в боях с немецко-финскими захватчиками и за совершенные 71 боевых вылетов был награжден орденом Красного Знамени.

За годы Великой Отечественной войны К.И.Столяров был награжден орденами Красной Звезды (27.07.1944), Красного Знамени (05.11.1944), медалями «За оборону Ленинграда» (22.12.1942), «За оборону Советского Заполярья» (05.12.1944), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов» (09.05.1945).

После войны продолжил службу в составе 196-го ИАП (в/ч 55702). С 22 апреля по 18 октября 1945 года принимал участие в перегонке самолетов на территории Польши (г.Ленчица). С 18 октября по 28 декабря 1945 года в Германии (г.Берлин).

18 апреля 1946 года присвоено воинское звание лейтенант. Вместе с полком в 1948 году был переведен в Кубинку, где осваивал реактивные самолеты Ла-15. С 2 июля 1948 года старший летчик 19-го гвардейского истребительного авиационного полка 16 гв. ИАД ВВС Беломорского ВО.

14 марта 1950 года – командир звена. 13 июля 1950 года присвоено воинское звание старший лейтенант. В октябре 1955 года – заместитель командира АЭ по политчасти 20-го гвардейского истребительного авиационного полка 24-й ВА.

Был демобилизован в ноябре 1955 года в звании капитана авиации.

Олег Придатко, п/о «Северо-Запад».

Поисковики отряда «Северо-Запад» (г.Санкт-Петербург).

Тальянов Александр Иванович
Никулин Александр Николаевич
Виноградов Николай Алексеевич
Сорокин Сергей Федорович

Тальянов А.И.

Никулин А.Н.

Заместитель командира 1-й АЭ лейтенант ТАЛЬЯНОВ Александр Иванович, 1915 г.р., уроженец: Калининская (в настоящее время – Тверская) область, г.Калинин (Тверь). Жена Тальянова Елена Филипповна, мать Тальянова Надежда Никитовна, проживали: г.Калинин, 3-я Красная Слобода, д. 42/48. Кадровый, в РККА с 1934 года.

Штурман самолета, начальник МТС 1-й АЭ старший лейтенант НИКУЛИН Александр Николаевич, 1915 г.р., уроженец: Свердловская область, Махневский район, Комаровский с/с, д.Тычкино. Жена Никулина Людмила Николаевна, проживала: Свердловская область, г.Кушва, ул.Первомайская, д.69. Кадровый, в РККА с 1935 года.

Воздушный стрелок-радист 1-й АЭ младший командир ВИНОГРАДОВ Николай Алексеевич, 1914 г.р., уроженец: Свердловская область, г.Камышлов. Кадровый, в РККА с 1936 года.

Воздушный стрелок 1-й АЭ краснофлотец СОРОКИН Сергей Федорович, 1920 г.р., уроженец: Ярославская область, Парфеновский (в настоящее время – Первомайский) район, д.Михалево. Кадровый, мобилизован Приморским РВК города Ленинграда в 1940 году.

Экипаж самолета ДБ-3ф (заводской номер 390901) из состава 1-го минно-торпедного авиационного полка ВВС КБФ не вернулся с боевого задания 18 июля 1941 года из района д.Бегуницы Волосовского района Ленинградской области.

Номер мотора М-88.

Место падения самолета ДБ-3ф в районе д.Канаршино Волосовского района Ленинградской области в 2011 году было показано поисковому отряду «Авангард» (д.Большой Сабск Волосовского района, руководитель – Лариса Александровна Фетисова) местными жителями Александром Ивановичем и Эдуардом Кузнецовыми (отец и сын).

Прибыв на место падения самолета, поисковики увидели огромную воронку – более 25 метров в диаметре и более 3,5 метров в глубину, которая образовалась от взрыва самолета при его падении на землю. К сожалению, все более-менее большие фрагменты самолета в послевоенное время были сданы в металлолом местными жителями. В первые выезды на место падения самолета поисковики стали внимательно обследовать брустверы воронки и прилегающую территорию. Среди мелких обломков самолета часто попадались различные по размерам осколки от авиационных бомб, которыми был оснащен дальний бомбардировщик. По всей видимости, когда самолет упал, боезапас, который он нес, находился на его борту и при падении бомбы сдетонировали.

Лето следующего, 2012 года, было засушливым, и воронка почти высохла, несмотря на ее большой размер и глубину. Вот как раз при проведении раскопок в самой воронке стали попадаться костные останки погибшего экипажа и фрагменты одежды и амуниции (воротник от авиационного комбинезона, перчатка, подошвы и голенище от сапог, пряжка от ремня) и пристяжной системы парашютов.

В один из выездов среди раздробленных и искореженных обломков от мотора самолета поисковики нашли фрагмент от клапанной крышки мотора М-88, на которой был продублирован заводской номер одного из двигателей самолета – 88921 (причем этим номером был перебит старый номер 87124, а это говорит о том, что мотор неоднократно был в ремонте). Вслед за ним на поверхность подняли масляный насос, на котором также оказался продублирован номер второго мотора – 88642.

При возвращении из экспедиции Михаил Соловьев (п/о «Авангард») связался со специалистами Всероссийского информационно-поискового центра «Отечество» (г.Казань) и сообщил об установлении номеров моторов погибшего бомбардировщика.

В нашей базе данных, составленной на основе архивных документов Центрального архива Министерства обороны и Центрального военно-морского архива, нашлись интересующие поисковиков сведения.

Согласно документам, указанные моторы были установлены на самолете ДБ-3ф № 390901, который был в составе 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС КБФ.

По данным архивного отдела ЦВМА (г.Москва) было известно, что самолет ДБ-3ф № 390901 из состава 1-го МТАП ВВС КБФ не вернулся с боевого задания 18 июля 1941 года. Экипаж погибшего самолета: летчик Тальянов, штурман Никулин, радист Виноградов и стрелок Сорокин. В документах говорилось, что самолет был сбит огнем истребителей противника в районе д.Бегуницы, экипаж погиб.

Воронка на месте падения самолета ДБ-3ф.

Евгений Тимофеев, п/о «Авангард».

Выписка из боевого донесения № 25 за 18.07.41 года:

«На 18.07.1941 года 1-й МТАП имел задачу разведки Рижского залива и бомбардировочный удар по транспортам противника в Рижском заливе.

1 АЭ в составе пяти самолетов ДБ-3 в 11.00 произвела вылет с аэродрома Клопицы.

С 13.08 по 13.25 просмотрела район от мыса Колка до маяка Мерсрагс, не заметив кораблей и транспортов противника вернулась обратно с бомбами.

В 15.05 при подходе к своему аэродрому в районе дер. Бегуницы были атакованы истребителями противника Ме-109 в количестве 7 штук. В результате воздушного боя два экипажа ДБ-3 сбиты, третий экипаж ушел со снижением, о месте посадки его неизвестно.

С задания не вернулись:

– летчик Тальянов, штурман Никулин, стрелки-радисты Виноградов и Сорокин;

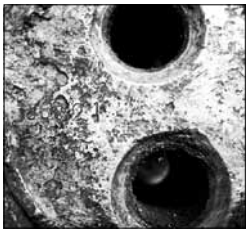
– летчик Новицкий, штурман Просвиряк, стрелки-радисты Вишневский и Баланков;

– летчик Гестрин, штурман Носков, стрелки-радисты Никандров и Максимов».

Учетная карточка Тальянова А.И.

Кроме того, описание этой трагедии нашлось в книге ветерана морской авиации В.И.Минакова «Балтийские Соколы (Записки морского летчика)»:

«...Вслед за группой Беляева удачно отбомбилась по танкам 1-я эскадрилья (эскадрилья Беляева наносила бомбоштурмовой удар в р-не озера Самро. – Авт.). На обратном пути наших бомбардировщиков возле Капорья перехватили восемь Ме-110. В тяжелой кратковременной схватке были сбиты два самолета ДБ-3ф. Погибли экипажи заместителя командира эскадрильи старшего лейтенанта Александра Ивановича Тальянова и летчика лейтенанта Прокофия Григорьевича Гестрина...».



Дублированные номера мотора М-88.

В действительности погибли не все из перечисленных летчиков, некоторым удалось спастись. Из экипажа летчика Новицкого удалось выжить самому летчику и штурману самолета Просвиряку, а вот воздушные стрелки старшина Н.А.Баланков и краснофлотец Е.И.Вишневский погибли.

Место гибели экипажа П.Г.Гестрина (штурман Носков, радист Никандров, стрелок Максимов) было обнаружено поисковиками из Кингисеппского отряда «Форпост» осенью 2007 года. При поисковых работах были найдены останки трех погибших членов экипажа. Четвертый, воздушный стрелок-радист Никандров смог спастись, выпрыгнув с подбитого самолета с парашютом.

В результате архивных исследований установлены данные на погибший экипаж:

– Тальянов Александр Иванович, 1915 г.р., лейтенант, заместитель командира 1 АЭ. За участие в финской кампании был награжден орденом Красного Знамени. Родился в г.Калинине. Там же проживала его мать Надежда Никитовна. Кадровый, в РККА с 1934 года;

– Никулин Александр Николаевич, 1915 г.р., старший лейтенант, начальник МТС 1 АЭ. Уроженец: Свердловская область, Махневский район, Комаровский с/с, д.Тычкино. Жена – Людмила Николаевна Никулина, сын Валерий, 1939 г.р., и дочь Александра, 1941 г.р., проживали по адресу: Свердловская область, г.Кушва, ул.Первомайская, д.69. Кроме того, в документах по безвозвратным потерям были указанны данные на мать Анну Петровну, которая проживала вместе с семьей штурмана. Кадровый, в РККА с 1935 года;

– Виноградов Николай Алексеевич, 1914 г.р., младший командир, стрелок-радист 1 АЭ. К сожалению, в документах о потерях по радисту экипажа не оказалось сведений о месте его рождения и адреса проживания семьи. Было только указано, что он кадровый военный, в РККА с 1936 года;

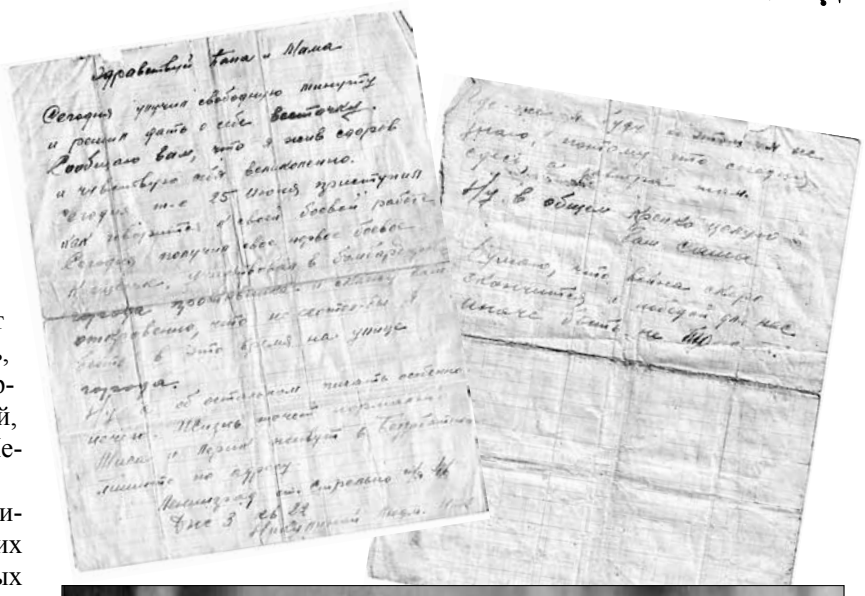
– Сорокин Сергей Федорович, 1920 г.р., краснофлотец, стрелок-радист 1 АЭ. Уроженец: Ярославская область, Парфеновский (в настоящее время – Первомайский) район, д.Михалево. Кадровый, был призван Приморским РВК города Ленинграда в 1940 году.

Следующим этапом в работе поисковиков стал розыск родственников погибших летчиков. Первыми удалось найти родных командира экипажа Тальянова Александра Ивановича, его внука Михаила Тальянова, который разместил объявление о поиске своего деда в одной из социальных сетей в Интернете.

Родственников штурмана А.Н.Никулина изначально искали в Нижнем Тагиле Свердловский области, куда была эвакуирована из Ленинграда его семья и проживали мать с отцом. К поиску родных подключился местный поисковый отряд «Соболь». Информация о поиске была опубликована в средствах массовой информации Нижнего Тагила, но результатов так и не последовало. Тогда поисковики, просто на удачу, проверили дочь штурмана Александру Александровну Никулину по базе данных жителей города Санкт-Петербурга. И вдруг неожиданно пришел положительный ответ.

Буквально на следующий день руководитель поискового отряда «Авангард» Лариса Александровна Фетисова встретилась в Санкт-Петербурге с дочерью штурмана самолета. Встреча оказалась трогательной и очень волнующей. Александра Александровна показала поисковикам фотографии отца и всей семьи и разрешила сделать копии других ценных семейных документов. Такими документами оказались письма отца, датированные 1941 годом:

«...25 июня 1941 года. Здравствуй Папа и Мама. Сегодня улучил свободную минуту и решил дать о себе весточку. Сообщаю вам, что я жив, здоров и чувствую себя великолепно. Сегодня, то есть, 25 июня приступил как говорится к своей боевой работе. Сегодня получил свое первое боевое



Александр Никулин с семьей. Фронтовые письма.

Александр Никулин.

крещение, участвовал в бомбардировке города противника, и скажу вам откровенно, что не хотел бы я быть в это время на улице города. Ну, а об остальном писать особенно нечего. Жизнь течет нормально. Мила и Лерик живут (жена Людмила и сын Валерий) в Беззаботном. Пишите по адресу: г.Ленинград, ст.Стрельна, п/я 46 д.3 кв. 22. Никулиной Людм. Ник. Где же я буду потом и не знаю, потому что сегодня здесь, а завтра там. Ну в общем крепко целую ваш Саша. Думаю, что война скоро окончится с победой для нас. Иначе и быть не может».

Родственники Тальянова А.И. и Никулина А.Н. на месте гибели самолета.

Второе и последнее письмо с фронта от 1 июля 1941 года (через 17 дней их экипаж погиб):

«Здравствуйте Папа, Мама! Пишу вам второе письмо не дожидаясь ответа. Да и время сейчас такое что ответа ждать не обязательно. Лишь бы вы получали, а я не обязательно. Ну в общем я жив и здоров и пока что здравствую на своих двоих. Помаленьку воюем, имею уже 4 боевых вылета. Обо мне не беспокойтесь, ваш сын спуску врагу не даёт и за свою Родину постоит с честью. Меня приводит в бешенство проклятая свастика на немецких самолётах, и я бью их со скрипом в зубах, если бы была возможность, я бы передушил их всех собственной рукой. Ну а в общем крепко вас целую. Ваш сын Саша. Пишите Стрельна П/Я 46/1 и мне».

На церемонии захоронения.

К сожалению, несмотря на огромную проделанную работу по поиску родных воздушных стрелков Николая Виноградова и Сергея Сорокина, найти их так и не удалось.

20 июля 2013 года на воинском мемориале в деревне Терпилицы Волосовского района Ленинградской области состоялась торжественно-траурная церемония захоронения останков экипажа погибшего самолета со всеми воинскими и духовными почестями. Проститься с летчиками приехали родные летчика и штурмана самолета, пришли почти все жители деревни и соседних населенных пунктов.

После церемонии захоронения поисковики вместе с родными посетили само место падения самолета, где воздвигли сделанный руками поисковиков Поклонный крест и возложили красные гвоздики.

Тараненко Михаил Иванович

Тараненко М.И.

Штурман 14-го гвардейского истребительного авиационного полка 275-й истребительной авиационной дивизии 13-й воздушной армии Ленинградского фронта гвардии лейтенант ТАРАНЕНКО Михаил Иванович, 1919 г.р., уроженец: Украинская ССР, г.Днепропетровск. Жена Голубенко Анна Максимовна, проживала: город Свердловск, Уралмаш, блок 2, кв.4. Кадровый, в Красной Армии добровольно с 1937 года.

На самолете Як-1 (заводской номер 31142, с мотором М-105пф № 315–2426) не вернулся с боевого задания 7 ноября 1943 года. Сбит истребителями противника, пропал без вести при прикрытии самолетов Пе-2 в районе станции Павкуля Ломоносовского района Ленинградской области.

Место падения самолета Як-1 в районе поселка Стрельна Ломоносовского района Ленинградской области обнаружено осенью 2005 года отрядом «Северо-Запад» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Дюринский Илья Владиславович). На месте падения была небольшая воронка, рядом с которой находились проржавевшие стойки шасси и небольшие фрагменты самолета. На одном из обломков был найден номер – 15142.

12 октября 2005 года п/о «Северо-Запад» проведены работы по подъему обломков самолета. В воронке обнаружили разбитый двигатель М-105 с номером 315-2426, останки пилота, обгоревший пистолет ТТ, пристяжную систему парашюта. Кроме этого, из воронки были извлечены пушка ШВАК и пулемет БС. Все вооружение передано на хранение в музей обороны и блокады Ленинграда. Останки пилота доставили в Фонд поисковых отрядов Ленинградской области для дальнейшего захоронения.

По данным Центрального архива Министерства обороны РФ было установлено, что данный самолет принадлежал 14-му гв. ИАП 275-й ИАД 13-й ВА.

7 ноября 1943 года в районе Павкуля был сбит самолет Як-1 № 31142 с мотором М-105пф № 315-2426, который пилотировал штурман полка гвардии лейтенант Тараненко Михаил Иванович.

О самом летчике в архивной справке было написано следующее:

«...штурман 14 гв. ИАП, гвардии лейтенант Тараненко Михаил Иванович, 1919 г.р., уроженец УССР, г.Днепропетровск, место призыва не указано. Жена Голубенко Анна Максимовна, проживала в г.Свердловске. Пропал без вести 7 ноября 1943 года. Основание: картотека учета безвозвратных потерь офицерского состава».

Следует добавить, что еще до подтверждения сведений из ЦАМО по установленным номерам самолета и мотора поисковики предположили, что это самолет летчика Михаила Ивановича Тараненко. Поисковики через социальные сети связались с журналистами и военными историками, изучающими историю 14-го гв. ИАП, которые по документам тоже подтвердили версию: самолет гвардии лейтенанта Тараненко.

Вот статья журналистки Марины Крапивной, датированная 2006 годом:

Мотор М-105 в воронке на месте падения.

Номер мотора М-105.

«...Место падения одного из весьма редких в годы войны самолетов Як-1Б, по словам знатоков из питерского поискового объединения «Северо-Запад», было известно давно, примерно с середины 1980-х.

Самолет находился в лесу между деревнями Горбунки и Разбегаево Ломоносовского района Ленинградской области. А нашел его Михаил Азаров – человек увлеченный военной историей своего края. Как шутят его соратники по поиску: «Едва ли не с детства вокруг этой воронки грибы собирал».

– Место в лесу я частенько навещал, изучал обломки, – рассказал Азаров. – Догадался, что самолет класса «истребитель», а вот чей – наш или немецкий – было непонятно. Просто мистика, что за все послевоенное время самолет не тронули черные копатели... Версию, что это советский Як-1, подтвердили специалисты, которым я показал фото обломков. Примерно определили диапазон серий этого самолета. Но, чтобы установить точно, необходимы были раскопки. Их удалось провести только в этом году при помощи поискового объединения «Северо-Запад».

Отец Вячеслав (Харинов) с руководителем п/о «Северо-Запад» Дюринским И.В.

Работы велись с конца августа по октябрь. Место падения самолета представляло собой воронку диаметром приблизительно 2,5–3 метра. На поверхности было не так много фрагментов: стойки шасси, пластины крепления стоек к лонжеронам, куски дюраля. Часть самолета уходила вглубь, и это вселяло надежду, что в земле сохранилось что-то более существенное. Поисковики надеялись, что летчику удалось выжить, хотя эта местность была очень плотно оккупирована гитлеровцами: сплошные блиндажные городки в лесу, артпозиции, а до линии фронта 6–8 километров.

«Но когда на второй день раскопок мы нашли пистолет ТТ, все стало ясно... Потом обнаружили частичные костные останки пилота. А вскоре выяснилось, что это самолет серии, которые в полках назывались Як-1Б – их выпустили примерно в начале 1943 года».

К сожалению, сильный удар при падении (вероятно машина начала гореть еще в воздухе) да и пребывание обломков в земле на протяжении 62 лет привели к тому, что большая часть находок превратилась в крошево. И все же, кроме пистолета, поисковикам удалось обнаружить пуговицу с меткой «ВВС РККА», означающую принадлежность самолета и летчика к частям армии, а не флота. Эта маленькая зацепка была очень важной – авиаторы Балтийского флота летали там гораздо чаще. Опытные искатели сопоставили множество фактов, перелопатили архивные данные по всем самолетам данного типа и летчикам, погибшим там приблизительно в это время. В ходе тщательного анализа выстроилась четкая версия происшедшего. Поисковики выяснили, что в тех местах в 1943-м воевал 14-й гвардейский истребительный авиаполк, на вооружении которого были самолеты Як-1Б. Сейчас он базируется в поселке Халино под Курском. По мнению

Дюринский И.В. стропит мотор для подъема.

поисковиков, погибший – штурман этого авиаполка Михаил Тараненко. Для уточнения информации дали объявление на известном авиасайте. Так удалось выйти на майора Семака, занимающегося архивами курского полка. По его словам, Тараненко пропал в районе населенного пункта под названием Павкуля. Необычное название подтолкнуло курян к мысли, что это было где-то в Эстонии, так как в архивах есть сведения о том, что истребители 14-го полка в 43-м сопровождали бомбардировщиков в Сааремаа. Однако питерские поисковики отвергли это предположение. Выяснилось, что Павкулей называлась деревня в Ленинградской области, расположена она была как раз недалеко от места падения Яка. Во время войны деревня исчезла с лица земли, и о ее существовании знали лишь местные краеведы. Таким образом, сопоставляя курские архивы и сведения питерцев, выяснилось, что с сентября по ноябрь 1943 года истребители Як-1Б сопровождали самолеты Пе-2 на бомбометание по артиллерийской батарее противника в районе Павкули. Видимо, в одном из тех боев погиб Михаил Тараненко. Согласно документов произошло это 7 ноября 1943-го. О летчике-герое известно немного. В момент гибели ему было всего 24 года, но в РККА он служил уже с 1937-го. Его общий налет составлял 204 часа, на счету летчика – 11 воздушных боев, 5 самолетов противника, сбитых лично и два в группе. В архивах курского полка много фотографий. Возможно, есть на них и Тараненко. Но, увы, многие снимки не подписаны, а свидетелей тех лет почти не осталось в живых. Их поиск, а также поиск родственников пилота продолжается.

По обычаю на месте раскопок над останками пилота православный священник отслужил панихиду. Захоронение будет позже. Возможно, в нем примут участие представители 14-го Гв.ИАП».

В ЦАМО РФ удалось найти акт расследования причин летных боевых потерь в частях ВВС КА по 14-му гвардейскому Ленинградскому Краснознаменному истребительному авиаполку им.А.А.Жданова.

«Тип самолета: Як-1. Тип мотора: М-105пф. Вооружение: ШВАК, БС.

Летчик гвардии лейтенант Тараненко Михаил Иванович. Не вернулся из боевого вылета. Местоположение летчика и самолета неизвестны.

О летчике: штурман полка с июля 1943 г.

Окончил Харьковскую школу пилотов в 1937 году.

В части с июля 1943 года.

Всего 4860 вылетов, налет 1625 часов, ночной налет 24 часа.

Боевых 204 вылета, 288 часов 42 мин. Ночью боевого налета не имеет.

Провел 20 воздушных боев, сбил лично 5 и 2 подбил самолета противника. Сам сбит ранее не был.

У командира и штаба была полная ясность в обстановке в районе боевых действий, нахождение в этом районе истребителей и насыщенность зенитными средствами противника, до экипажей доведено. Погода данному полету вполне соответствовала.

Задачу на вылет ставил врид. начальника штаба 14 гв. ИАП гвардии подполковник Парменов. Задача состояла в следующем: 4 Як-1 под командованием гвардии лейтенанта Тараненко произвести вылет на сопровождение Пе-2 в район Павкуля на бомбометание по артбатареям противника, обстреливающим город Ленинград на высоте 4000 метров.

При попадании в зону огня выполнить противозенитный маневр по скорости, направлению и высоте. В облачность не входить.

В случае невозможности сесть на свой аэродром посадку производить на аэродромах: Капитолово, Янино, Гражданка, Манушкино, Приютино и др.

Взаимодействия с самолетами Пе-2 осуществлять согласно договоренности с ведущим группы на земле перед вылетом.

Для согласования действий истребителей с бомбардировщиками, полностью использовать радиосвязь.

Ориентировку восстанавливать курсом на север и северо-восток с выходом на один из ориентиров – Финский залив, Ленинград, Ладожское озеро.

Гвардии лейтенант Тараненко аналогичную задачу выполнял несколько раз. Имеет богатый боевой опыт летчика-истребителя. Сколоченность группы была хорошая.

Уровень летной и специальной подготовки для выполнения поставленной задачи вполне соответствовал.

7 ноября 1943 года в 12.38 гвардии лейтенанта Тараненко в качестве ведущего 4-х Як-1 вылетев на сопровождение 4-х Пе-2 в район Павкуля на бомбометание по арт. батареям противника, обстреливающим город Ленинград, на высоте 4000 метров. При под-

Поисковик отряда «Северо-Запад» с поднятой из воронки лопастью винта.

Сотрудник Музея обороны и блокады Ленинграда оформляет Акт передачи экспоната для музея.

Номер мотора и пушка ШВАК.

ходе к цели перед вводом в пикирование бомбардировщиков, впереди справа и ниже на удалении 3–4 км, были замечены два ФВ-190.

Ведущий истребителей гвардии лейтенант Тараненко с полупереворота спикировал на противника, не предупредив о своем маневре ведомого. Последний наблюдал только вход в пикирование своего ведущего, в дальнейшем ни на пикировании, ни после выхода из него своего ведущего не видел. Другие экипажи после перехода в пикирование, также гвардии лейтенанта Тараненко не видели. Гвардии лейтенант Тараненко с боевого задания не возвратился.

Ведущий группы гвардии лейтенанта Тараненко никаких команд по радио не передавал.

Заключение командира части:

Причина невозвращения с боевого задания гвардии лейтенанта Тараненко не выяснена.

Случай разобран с летным составом. Указано на недопустимость отрыва истребителей прикрытия на самолеты противника, не приближающихся к нашим бомбардировщикам для атаки. В особенности недопустим внезапный отход командира группы без предупреждения об этом остальной группы и своего ведомого. Указано также на вину ведомого летчика гвардии младшего лейтенанта Рыженкова, благодаря плохой осмотрительности потерявшего своего ведущего.

Резолюция командующего:

Причина – отрыв ведущего от группы резким маневром, без предупреждения ведомого.

Ведомый виновен в том, что не последовал за ведущим и потерял его из виду.

Опираясь на изложенные обстоятельства, представить гвардии младшего лейтенанта Рыженкова к офицерскому суду чести...».

Кроме этого, в ЦАМО в фондах 14-го гвардейского истребительного авиаполка нашелся следующих приказ:

Поисковики извлекают мотор самолета.

«Приказ 0103 от 23 ноября 1943 года.

Поименованный ниже состав, погибший при выполнении боевого задания, исключить из списков части:

1) штурман полка, гвардии лейтенант Тараненко Михаил Иванович, не вернулся с задания 7 ноября 1943 года.

2) летчик, гвардии младший лейтенант Рыженков Александр Сергеевич, погиб в воздушном бою 19 ноября 1943 года...».

Установить сведения о жизни и боевом пути Михаила Ивановича Тараненко оказалось непростым делом, хотя в ЦАМО и сохранились его личные учетные карточки. Одна из них оказалась довоенной и была прикреплена к учетно-послужной карточке офицера, которая судя по всему была составлена уже после его гибели, так как сведения в ней оказались очень скудны. В деле установления боевого пути летчика помогли документы наградного отдела и документы (приказы) из фонда 14-го гвардейского истребительного полка. Итак, мы постарались собрать всю разрозненную информацию, сопоставить ее и проследить весь жизненный путь этого отважного летчика.

* * *

Родился Михаил Иванович Тараненко в 1919 году в городе Днепропетровске на Украине. Национальность – украинец. В городе Днепропетровске окончил семь классов средней школы. До призыва в Красную Армию работал электромонтером. В 1937 году вступил в комсомол. В 1938 году окончил Херсонскую авиационную школу Осоавиахима по курсу летчиков-инструкторов, с присвоением воинского звания младший лейтенант (в этом месте есть противоречия с актом расследования, в котором указано, что М.И.Тараненко окончил Харьковскую школу пилотов в 1937 году). Проходил службу в войсках Киевского особого военного округа (номер части и должность в документах не отражены). В 1939 году был уволен из Красной Армии в запас с постановкой на военный учет в Барнаульском РВК (город Барнаул Алтайского края) Сибирского военного округа. На 5 июня 1941 года уже значится на должности инструктора-летчика 13-й Днепропетровской военной авиационной школы. После этой записи (июня 1941 года) в учетно-послужной карточке сразу же указывается период июля 1943 года. Прохождение службы и номера воинских подразделений за этот период не указаны.

И вот тут помогают документы наградного отдела, но тоже оставляя вопросы относительно периода 1941 и начала 1942 года. Приказом командующего Брянским фронтом от 12 ноября 1942 года заместитель командира авиационной эскадрильи 721-го истребительного авиационного полка 286-й истребительной авиационной дивизии 15-й воздушной армии лейтенант Тараненко Михаил Иванович был награжден орденом Красной Звезды. В наградных материалах указывалось, что М.И.Тараненко командованием полка был представлен к ордену Красного Знамени. Из наградного листа становится понятно, что в составе 721-го ИАП Тараненко находится как минимум с 6 июля 1942 года на должности командира звена. Из истории 721-го ИАП известно, что полк был сформирован в период октября – ноября 1941 года в Горьковской области и изначально входил в систему истребительной авиации ПВО страны. 4 июля 1942 года полк переподчиняют ВВС Красной Армии и отправляют на Брянский фронт.

В наградном листе на М.И.Тараненко за время пребывания на фронте в составе Брянского фронта отмечено:

«...За период боевых действий тов. Тараненко произвел 148 боевых вылетов, за что награжден 5000 руб. Лично сбил 4 вражеских истребителя типа Ме-109, за что получил награду 4000 руб. Во всех боевых вылетах показал отличные результаты боевой работы, звено, которым командует т. Тараненко, с 6 июля 1942 года в воздушных боях уничтожило 11 вражеских самолетов. Личным примером показывает подчиненным как надо уничтожать врага.

Так, например:

21 июля 1942 года прикрывая свои войска в районе Ломово в составе 5 ЛаГГ-3 вступил в бой с 7 Ме-10, в результате боя было уничтожено 4 Ме-109, в том числе сбил 1-го т. Тараненко.

14 августа 1942 года 6 ЛаГГ-3 в воздушном бою в районе Б.Верейка с 9 Ме-109 уничтожил 5 Ме-109, одного из них тов. Тараненко.

18 августа 1942 года в группе 3-х ЛаГГ-3 сбили 2 Ме-109 в районе Ломово, одного из них тов. Тараненко.

Кроме этого провел ряд штурмовок и полетов на разведку...».

Кроме наградного листа, в котором описаны события лета 1942 года, информацию можно почерпнуть из статьи Валентина

Тараненко Михаил Иванович.

Котюха «Они защищали Родину. 721-й истребительный авиационный полк в битве за Воронеж»:

«21 июля восемь самолетов совершают двадцать восемь боевых вылетов. В небе они проводят пять воздушных схваток. У Верейки, после бомбардирования опорных пунктов противника, Дружицкий, сражаясь с семью «мессерами» на правых виражах с дистанции пятьдесят метров с трех коротких очередей сбивает Ме-109. Он же наблюдал другой падающий горящий вражеский самолет. Старшина Александр Емельянович Щербо и лейтенант Тараненко сбили по самолету. Не вернулись с боевого задания Казакевич и Тараненко. Через несколько дней они возвратились в полк и доложили, что были сбиты...».

Что интересно, мы опять находим нестыковки с информацией, которая изложена в акте расследования. Так, в акте говорится, что Тараненко до 7 ноября 1943 года ни разу сбит не был, а в статье – Тараненко был сбит 21 июля 1942 года в боях под Воронежем.

Когда и по каким причинам Михаил Тараненко покинул 721-й ИАП в документах не отражено. Из истории полка известно,

что на Воронежском направлении с июля по сентябрь 1942 года 721-й ИАП уничтожил 52 самолета противника. Полк потерял 10 летчиков и 21 самолет. А в январе–феврале 1943 года полк участвовал в боях за освобождение города Касторное (Курская область), совершил 189 боевых вылетов и в воздушных боях уничтожил 18 самолетов противника. В боях за Касторное полк потерял одного летчика и 3 самолета.

Обнаруженное личное оружие летчика – пистолет ТТ.

Интересные сведения мы опять находим в статье Валентина Котюха о боевых действиях 271-го ИАП:

«После этой схватки, до 28 июля (1942 год. – Авт.)*, личный состав полка восстанавливает раненные врагами самолеты. В этот день приходит приказ о передаче полка в подчинение 286-й истребительной дивизии. (...) 14 августа в районе Большая Верейка шесть крылатых машин под руководством Константина Длужицкого атаковали девять немецких истребителей – и сбили пять. Своего очередного вражеского стервятника записал в свой счет штурман Длужицкий. Все наши самолеты вернулись на аэродром без потерь. (...)*

В полк из 753-го ИАП переданы четыре Як-1 с командиром звена Ереминым, летчиками старшим сержантом Алексеем Павловичем Липатовым, сержантом Виктором Николаевичем Аверкиным, младшим лейтенантом Анашкиным. Вместе с пилотами перешли четыре авиационных механика. Из 721-го ИАП в 753-й откомандированы командир звена лейтенант Тараненко, пилоты Кирилл Кириллович Бачилло, старшина Лещенко, старший сержант Боков...».

Получается, что в середине августа 1942 года лейтенанта Тараненко переводят в 753-й истребительный авиационный полк.

Далее можно лишь предполагать, что после боев на Воронежском и Курском направлениях Михаила Тараненко как грамотного летчика отправили на учебу, так как следующая должность, которая отражена в его официальных документах, – штурман полка. Эта запись сделана в УПК летчика:

«12 июля 1943 года в распоряжении начальника отдела кадров 13-й ВА. Должность – штурман истребительного авиаполка (ИАП), приказ УК № 2/1207, д.2, ч.2, стр. 853».

А вот приказом от 13 сентября 1943 года М.И.Тараненко назначается штурманом 14-го гвардейского истребительного авиаполка 275-й ИАД 13-й ВА Ленинградского фронта. Хотя в истории полка фамилия Тараненко уже встречается в документах за июль 1943 года (в акте расследования говорится, что на должности штурмана 14 гв. ИАП с июля 1943 года). Военные историки, занимающиеся историей полка, связывают его появление с событием, когда 4 июля 1943 года из состава 86-го гвардейского истребительного авиаполка в полк прибыло 10 самолетов ЯК-1б и 8 молодых летчиков.

Вот что пишет Александр Григорьевич Семак: *«До этого фамилия Тараненко в списках полка не встречалась, так что, похоже, он прибыл именно с этой партией. 9 июля полк перебазировался на аэродром Плеханово в Ленинградской области».*

Вполне возможно, что в полку М.И.Тараненко действительно появился в момент пополнения его личным составом и новой техникой. На период июля 1943 года Михаил Иванович Тараненко имел за плечами богатый боевой опыт, и, скорее всего, в этот промежуток времени до момента официального назначения на должность штурмана полка в сентябре 1943 года стажировался именно в 14-м гвардейском истребительном авиационном полку на этой должности.

К сожалению, за все время с момента установления данных погибшего летчика, все попытки найти родных и близких Михаила Ивановича Тараненко не увенчались успехом. Останки отважного летчика находились незахороненными, хотя ленинградские поисковики давно изготовили надгробный памятник. По мнению поисковиков, проведение торжественного захо-

Поисковики отряда «Северо-Запад».

ронения останков М.И.Тараненко должно было пройти в том месте, которое выберут родственники погибшего летчика.

И вот этот долгожданный момент настал... На дворе уже был 2016 год. Прошло более десяти лет со дня обнаружения останков отважного летчика. Нашлись-таки на Украине родные Михаила Тараненко! В его родном городе Днепропетровске. И по решению внуков летчика 14 ноября 2016 года на Запорожском кладбище, на малой родине, останки летчика обрели покой.

Организацией доставки на Родину останков М.И.Тараненко занимался старый друг ленинградских поисковиков – Андрей Лященко.

Погибший в 1943 году украинский летчик наконец-то обретет покой на родной земле

Тараненко М.И.

«Не у каждого найденного поисковиками погибшего есть шанс вернуться из небытия – вновь обрести имя, возвратиться домой, к родственникам.

Большинство из них так и остаются безымянными героями, пополняя братские могилы и кладбища, а многие все еще лежат в земле и ждут своего часа. Но поисковики делают все, что в их силах, чтобы никого не пропустить, найти, вернуть, увековечить.

Во время поисковых работ «Всероссийской Вахты Памяти–2005» поисковиками отряда «Северо-Запад» (г.Санкт-Петербург, РФ) в Ломоносовском районе Ленинградской области между деревнями Горбунки и Разбегаево были обнаружены обломки советского самолета. Во время извлечения обломков найдены останки пилота и его личные вещи. В результате многолетнего исследования обломков самолета, выявления номерных деталей, исследования личных вещей пилота и архивной работы было установлено, что это обломки самолета Як-1б № 31142 с мотором М-105пф № 315-2426, который пилотировал лейтенант 14-го ГИАП 275-й ИАД 13-й ВА гвардии лейтенант Тараненко Михаил Иванович.

Родился Михаил в 1919 году в г.Днепропетровск УССР. В 19 лет закончил обучение в Херсонской авиашколе, и в 1937 году добровольно отправился проходить службу в военно-воздушных силах.

С началом Второй Мировой войны, Тараненко Михаил Иванович отважно воевал в небе войны, мужественно защищая небесные границы от противника. Общий налет летчика составлял 204 часа, на его счету: 11 воздушных боев, 5 самолетов противника сбитых лично и два в группе. Михаил не вернулся с задания 7 ноября 1943-го. Предположительно был сбит противником. Справка о том, что лейтенант Тараненко считается без вести пропавшим, пришла на адрес его лучшего друга – Шавурина Петра Ивановича.

Петр Иванович не только был лучшим другом детства погибшего и его соседом. Он так же мужественно служил в военно-воздушных силах. О его подвигах знали все местные жители – всегда с уважением и гордостью о нем отзывались. Его истребитель тоже был сбит в одном из боев. Сам Шавурин выжил, а самолет уже не подлежал ремонту. Работники местного колхоза решили помочь летчику и собрали средства на новый истребитель. Благодаря помощи односельчан Шавурин провел еще немало воздушных атак, получив звание Героя и дожив до наших дней.

Интересная история и о родной сестре авиатора – Тараненко Надежде Ивановне (Бенций в замужестве). Всю свою жизнь она искала погибшего Михаила, искала любую возможность найти и вернуть останки домой, на родину. Рассказывала своим детям и внукам о жизни брата, о его мужестве

Членский билет Тараненко М.И.

и отваге; делилась всей возможной информацией с друзьями и родными, чтобы они не забывали, помогали, продолжали искать. Надежда Ивановна не теряла веры, что брата найдут до последних дней своей жизни.

Горькая ирония судьбы в том, что спустя 2 месяца после ее смерти, а именно в октябре 2007 года, в газете местного издания появилась статья о найденных под Ленинградом останках летчика. С этой новостью к детям и внукам Надежды Ивановны прибежала соседка, которая первой увидела однофамильца в газете. Как выяснилось, это и был родной брат Надежды – Тараненко Михаил Иванович. Она не дожила до радостного известия всего 2 месяца...

Родственники погибшего героя сразу же начали действовать – отправились за помощью и дополнительной информацией в военкомат г.Днепр. Но поездка оказалась бессмысленной. Военкомат отказался заниматься оформлением документов и передачей останков погибшего летчика из России на родину. Действовать самостоятельно родственники не имели возможности. Возвращение пилота на родину на тот момент не удалось реализовать. Все, что оставалось – искать другие пути и возможности.

И только летом 2016 года внукам погибшего удалось связаться с членами поискового отряда «Северо-Запад», которые нашли обломки истребителя и проводили эксгумацию останков летчика. ВОО «Союз «Народная Память» включилась в работу по возврату героя домой. Все старались как можно быстрее совершить передачу останков погибшего пилота на Украину: подготовили нужные документы, согласовали дату, организовали приезд родных из Днепра в Киев.

Могила Тараненко М.И.

Церемония захоронения.

Останки гв. лейтенанта Тараненко М.И. доставлены в город Киев.

И вот этот день настал. Спустя столько лет, останки погибшего летчика лейтенанта Тараненко Михаила Ивановича прибыли на родину. Поездом из Санкт-Петербурга их привез Андрей Лященко, член общественного объединения поисковиков Ленинградской области. Андрей не впервые пересекает границу, чтобы привезти на родину останки украинцев, погибших защищая Ленинград во времена Второй Мировой.

Встречать вернувшегося домой солдата на Центральный ж/д вокзал г.Киев пришли члены «Союз «Народная Память», реконструкторы в форме солдат Красной Армии, а также внуки погибшего – Форманчук Дмитрий Викторович и Скоробогатова Элла Евгеньевна.

Андрей Лященко передал родственникам погибшего все необходимые документы, а также подарил фильм, в котором записан процесс проведения поисков упавшего истребителя и эксгумации останков лейтенанта Тараненко Михаила.

Они так давно ждали этого момента, этой встречи. Их волнение трудно передать словами. И радость, и грусть можно было увидеть в их глазах. Они наконец-то доведут начатое дело до конца.

«Если бы бабушка Надя была жива и находилась здесь сейчас – она бы рыдала от счастья... Спасибо вам всем! Вы занимаетесь благородным великим делом!» – говорит внучка Элла.

Останки летчика лейтенанта Тараненко Михаила Петровича теперь будут погребены на местном кладбище г.Днепр, рядом с отцом и матерью погибшего...»

Тенюгин Владимир Георгиевич

Тенюгин В.Г.

Летчик 3-й АЭ 5-го истребительного авиационного полка 61-й авиационной бригады ВВС КБФ младший лейтенант ТЕНЮГИН Владимир Георгиевич, 1919 г.р., уроженец: Калининская область (в настоящее время – Тверская), город Осташков. Отец Тенюгин Георгий Григорьевич, проживал: Калининская область, г.Осташков, Советский переулок, д.47. Кадровый, в РККА с 29 сентября 1937 года.

На самолете И-16 (заводской номер 2921144 с мотором М-63 № 633074) сбит в воздушном бою 21 августа 1941 года. Летчик самолета В.Г.Тенюгин выпрыгнул с парашютом и вернулся в часть.

На самолете ЛаГГ-3 погиб в воздушном бою 8 сентября 1941 года в районе аэродрома Витино Волосовского района Ленинградской области. Имя В.Г.Тенюгина увековечено на воинском мемориале летчикам-балтийцам в п.Борки Ломоносовского района Ленинградской области.

Место падения самолета И-16 было обнаружено в сентябре 2012 года поисковой группой Михаила Кельбина (п.Рахья, Всеволожский район Ленинградской область) в районе п.Узигонты Ломоносовского района Ленинградской области. Обломки самолета находились рядом с позициями советских войск, защищавших Ораниенбаумский плацдарм. Многие фрагменты самолета были использованы для различных хозяйственных нужд бойцами пехотных частей и растащены по блиндажам и землянкам. При первичном обследовании места падения на щитке шасси был обнаружен выбитый номер самолета – 2921144.

В ноябре 2012 года в районе падения самолета были проведены дополнительные поисковые работы, было обнаружено само место падения самолета – воронка, образовавшаяся от взрыва самолета при падении. Останки летчика не обнаружены.

По проведенной исследовательской работе с документами Центрального военно-морского архива удалось установить, что самолет И-16 тип 29 (заводской номер 2921144) с мотором М-63 № 633074 списан из состава 5-го истребительного авиационного полка ВВС КБФ, как сбитый в воздушном бою 21 августа 1941 года. Летчик самолета – младший лейтенант Тенюгин – жив, выпрыгнул с парашютом, вернулся в часть.

В книге «Гвардейцы Балтики крылатой», подготовленной на основе архивных документов, описан воздушный бой, в котором был сбит самолет летчика Тенюгина:

«21.08.1941 г. Летчики 10 сабр (КБФ) в течение дня бомбардировали и штурмо-

Щиток шасси И-16, где был выбит номер самолета.

Личный состав 5-го ИАП ВВС КБФ.

вали войска противника, наступавшие на Таллин. Летчик Л.В.Плешаков из 13 иап в районе Ягала сбил Hs-126.

При отражении налета на аэродром Лагсберг в воздух поднялись четыре И-153 из 71 иап (10 сабр). Они вступили в бой с 20 Ju-88 и с сопровождавшими их истребителями. А.Г.Батурин сбил один бомбардировщик.

Четыре МиГ-3 и четыре И-16 из 5 иап (61 иабр, КБФ) вылетали на отражение налета 20 Bf-109 и двух Hs-126. В 12:35 В.И.Акимов и на высоте 2500 м в районе Ропша вели бой с двумя Bf-109. В результате лобовых атак Максимов сбил один Bf-109.

Летчики Л.С.Копылов и С.И.Львов в этом же районе атаковали Hs-126 и гнали его до Бегуницы, где он горящим упал. Во время боя сбит МиГ-3 М.Г.Мартыщенко, который выбросился на парашюте в районе Ропша.

17:00–17:30. Группы самолетов Bf-110 и Ju-88 на бреющем полете под прикрытием Bf-109 пытались атаковать аэродром Беззаботное, но были отогнаны зенитной артиллерией. В завязавшемся затем бою в районе Горелово на высоте 500 м сбит летчик 5 иап В.Г.Тенюгин. Летчик выбросился из горящего самолета на парашюте и вскоре прибыл в свою часть.

19:55–20:25. Шесть И-16 из 13 коаэ (61 иабр), патрулируя над войсками в районе оз. Бабинское – Чигиринка, были внезапно атакованы из облачности двумя Bf-109. Самолет лейтенанта П.П.Титова загорелся и упал. Ведущий, развернув звено на 180 градусов, атаковал противника. В завязавшемся бою зажжен И-16 С.С.Минакова, который упал в районе оз. Судачье. Не возвратился с боевого задания и самолет мл. лейтенанта Г.К.Сабгайды…».

К сожалению, Владимиру Георгиевичу Тенюгину не суждено было дожить до Победы, которую он приближал в каждом боевом вылете. Буквально через неделю в воздушном бою 8 сентября 1941 года самолет Тенюгина был сбит. Как и в августовском бою Владимир Георгиевич выпрыгнул с парашютом из горящего самолета, но во время спуска его расстреляли в воздухе немецкие летчики. Вот как этот бой описан в книге «Герои Балтики крылатой»:

«08.09.1941 г. 13:56–14:35. Семь ЛаГГ-3 (И.М.Уманский, М.И.Багрянцев, Г.Д.Костылев, Б.И.Семенов, В.Г.Тенюгин, В.П.Широбоков и А.В.Солдатов) из 5 иап (61 иабр, КБФ) вылетали на штурмовку танковой колонны в районе Витино. Несмотря на истребительное прикрытие вражеской колонны и ураганный огонь зенитной артиллерии, несколько летчиков все же прорвались через этот заслон и сделали один заход. Огнем ЗА был подбит самолет Солдатова, и он развернулся и ушел к линии фронта. Огнем ЗА были повреждены самолеты Уманского и Тенюгина. Уманский выпрыгнул из самолета над территорией, занятой противником, а Тенюгина догнала и атаковала четверка Bf-109. Тенюгину удалось поджечь один из самолетов врага, но вскоре мотор его самолета остановился, и летчик выпрыгнул на парашюте. Немецкие летчики расстреляли советского пилота в воздухе. Остальные летчики в это время вели бой с другими вражескими самолетами и ничем ему помочь не могли...».

Родился Владимир Георгиевич 21 июля 1919 года в городе Осташков Калининской области. Там же окончил 10 классов средней школы. В сентябре 1937 года поступил курсантом в Ейское военно-морское авиационное училище. После окончания училища 14 декабря 1940 года присвоено воинское звание младший лейтенант и направлен для прохождения дальнейшей службы в распоряжение командующего ВВС КБФ. С 19 июня 1941 года на должности пилота в составе 3-й авиаэскадрильи 5-го истребительного авиаполка ВВС КБФ, где и встретил начало Великой Отечественной войны.

Титовец Александр Иванович

Титовец А.И.

Заместитель командира АЭ (командир звена) 11-го гвардейского истребительного авиационного полка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО г.Ленинграда, гвардии капитан ТИТОВЕЦ Александр Иванович, 1918 г.р., уроженец: Белорусская ССР, Гомельская область, Речицкий район, д.Заспа. Жена Титовец Евдокия Ивановна, проживала: Челябинская (в настоящее время – Курганская) область, город Курган, Чусовское почтовое отделение, Глинский с/с, д.Челноково (Черноково, Чернооково). Кадровый. Мобилизован Борисоглебским ГВК в 1937 году.

28 сентября 1942 года на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31212684 с мотором М-105па № 135-1201) погиб в воздушном бою в районе местечка Приютино Всеволожского района Ленинградской области.

Место падения самолета ЛаГГ-3 было обнаружено поисковой группой Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района Ленинградской области) в районе п.Приютино Всеволожского района Ленинградской области в сентябре 2011 года. Место катастрофы показали местные жители, которые ходят в эти места за грибами. В лесу находилась небольшая воронка, а рядом с ней разбросанные фрагменты самолета. Самая большая найденная часть от самолета – валявшийся на земле коленчатый вал мотора, на котором чудом сохранился не срубленный сборщиками металлолома один из поршней. В первый же день поисковики установили номер мотора самолета – М-105па № 135-1201.

В последующие выезды (в период осени – зимы и весны 2011–2012 годов) поисковики извлекли из воронки стойку шасси, фрагменты разбитого мотора, приборы электрооборудования самолета и смогли найти подтверждение, что летчик погиб вместе с боевой машиной. Среди обломков самолета поисковиками были найдены фрагментированные костные останки пилота, а также фрагменты амуниции и обмундирования. Кроме руководителя группы Михаила Кельбина, в работах принимали участие Сергей Терентьев и Дима Кугай.

К сожалению, в нашей базе данных на погибших и пропавших без вести летчиков Ленинградского фронта этого номера мотора не оказалось. Тем не менее, поисковики выдвинули гипотезу, что этот самолет относится к потерям 11-го гв. ИАП, и на нем 28 сентября 1942 года погиб гвардии капитан А.И.Титовец.

Только осенью 2012 года поисковикам удалось из воронки извлечь часть верхнего щитка шасси самолета, на котором был выбит дублированный номер самолета – 31212684.

Этот номер все расставил на свои места, так как именно такой номер был на самолете ЛаГГ-3 гвардии капитана Александра Ивановича Титовца.

Номер мотора на донце поршня.

Из архивных документов стало известно, что А.И.Титовец (на момент очередно-

Авиационная пушка ШВАК с шестерней редуктора мотора.

Титовец А.И.

го награждения правительственной наградой) к январю 1942 года имел более 235 боевых вылетов, провел 27 воздушных боев, 26 вылетов на штурмовки аэродромов, колонн бронетехники и мотопехоты, которые в большинстве своем были успешны; был участником советско-финской войны 1939–1940 годов; награжден орденами Красной Звезды и Красного Знамени. На момент гибели ему было всего 24 года.

Известный историк авиации Михаил Юрьевич Быков также добавил поисковикам информации: кроме успешных штурмовок, А.И.Титовец имел на боевом счету три воздушные победы над самолетами противника:

– 29.05.1942 г. В паре с младшим лейтенантом Даниловым В.Ф. сбили бомбардировщик До-215 в р-не мыса Осиновец (немецкий самолет упал в Ладожское озеро);

– 03.08.1942 г. В паре с лейтенантом Малофеевым В.Д. сбили истребитель Ме-109, который упал на западной окраине города Урицк (окраина города Ленинграда);

– 10.09.1942 г. В паре с лейтенантом Кобряновым М.С. сбили истребитель Ме-109 в районе Лезье.

Также в базе данных ленинградских поисковиков были сведения еще о некоторых событиях в боевой работе А.И.Титовца в составе 44-го ИАП (с 7 марта 1942 года – 11 гв. ИАП):

– 23 сентября 1941 года его самолет ЛаГГ-3 был сбит в воздушном бою, лейтенант Титовец тогда выбросился с парашютом и вернулся в часть;

– 5 октября 1941 года при патрулировании района у самолета ЛаГГ-3 отказал мотор, лейтенанту Титовцу пришлось совершить вынужденную посадку «на живот» в районе Хапо-Ое (район аэродрома Манушкино), в результате которой самолет потерпел аварию, летчик получил ранения;

– 26 мая 1942 года при выполнении боевого задания самолет ЛаГГ-3 гвардии старшего лейтенанта Титовца был подбит и совершил вынужденную посадку в районе Средняя Рогатка (сейчас это район площади Победы в городе Санкт-Петербурге), летчик получил легкие ушибы.

Как же погиб этот отважный летчик? Почему его останки остались в обломках боевой машины на месте падения? Ведь до аэродрома Углово, на котором базировались истребительные полки авиации ПВО, от места, где нашли обломки самолета и останки летчика, всего 10 километров. Причем эта территория никогда не была оккупирована немецкими войсками, она находилась в кольце блокады Ленинграда.

В оперативных документах 11-го гвардейского истребительного авиационного полка говорилось:

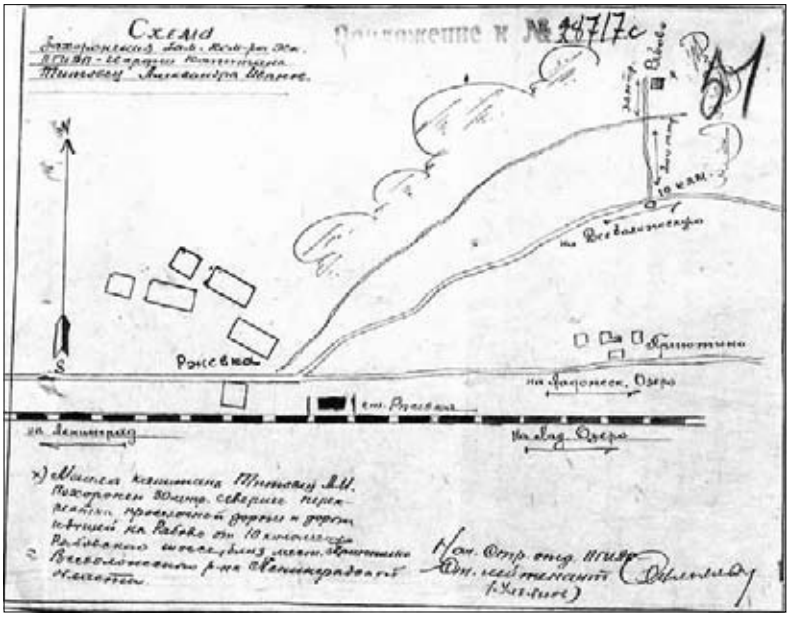
«28 сентября 1942 года полк выполнял задачи: по прикрытию наземных войск в районе Анненское – Арбузово. (...)

16.10. – 8 ЛаГГ-3 в районе Арбузово на высоте 3000 метров вели воздушный бой с 14 самолетами Ме-109, в результате боя сбито две Ме-109 и по возвращению с боевого задания над аэродромом Углово сбит капитан Титовец. Сержант Олейник подбит – легко ранен. Итог дня: сбит 1 Ю-88 и 2 Ме-109.

Наши потери – 1 экипаж погиб и один летчик ранен...»

В донесениях о безвозвратных потерях, которые были составлены в штабах, сначала полка, затем в корпусе и воздушной армии говорится: «...похоронен в районе мест. Приютино Всеволожского района Ленинградской области».

К одному из донесений (донесение 7-го истребительного авиакорпуса ПВО) была приложена интересная схема: «Могила капитана Титовец А.И. Похоронен 30 метров севернее перекрестка проселочной дороги и дороги, идущей на Рябово от 10 километра Рябовского шоссе, близ местечка Приютино Всеволожского района Ленинградской области».



Посмотрев на эту схему, становится ясно, что еще во время войны однополчане нашли место падения самолета. Но как это часто бывало (и это подтверждено рядом случаев из нашей поисковой практики), скорее всего, однополчане или же военнослужащие посланной на место падения самолета технической команды просто собрали части тела, которые были разбросаны вокруг воронки на месте падения, и похоронили их рядом с местом падения, а извлекать недостающие останки не стали. К сожалению, это действительно так случалось. И еще раз повторюсь, такое встречалось не раз при проведении поисковых работ и на других местах катастроф.

Поисковики пытались найти могилку, которую, возможно, сделали солдаты в 1942 году. Руководитель всеволожского поискового отряда «Невская оперативная группа» Олег Константинович Попко рассказывал, что очень давно слышал историю от местных жителей, что недалеко от Приютино в лесу (а по карте это место указывали рядом с местом падения самолета) они видели небольшую могилку, на которой была поставлена деревянная пирамидка. Михаил Кельбин с Олегом Попко несколько раз выезжали в указанный район, пытаясь найти могилу, но безрезультатно.

Установив данные о летчике, который погиб на этом самолете, поисковики приступили к поиску его родных. Работы на месте падения самолета тоже продолжались. В результате в один из выездов поисковики вместе с останками летчика нашли знак «Гвардия» и орден Красного Знамени, которым был награжден А.И.Титовец.

Разыскивая родных погибшего летчика, поисковики на сайте телепрограммы «Жди меня» увидели сообщение, оставленное Александром Владимировичем Евдоченко. Как оказалось, это был внучатый племянник погибшего летчика:

«Титовец Александр – мой дед, военный летчик. Погиб в боях Великой Отечественной войны 29 сентября 1942 года в звании капитана. Мой папа о нем часто рассказывал, но я сам служил долгое время в Вооруженных силах и времени на поиск родственников по линии погибшего деда не было. Хотелось бы теперь найти кого-то, кто знал Титовца Александра, найти родственников, детей, внуков. Эта история, очень волнующая для меня, ведь именно в честь этого человека меня тоже назвали Александром».

Титовец А.И. – второй справа.

В это же время Михаилу Кельбину удалось связаться с родственниками Александра Ивановича Титовца в Беларуси на родине героя. Родственники, совместно с администрацией Речицкого района Гомельской области, обратились с ходатайством к руководителю Общественно-благотворительного фонда по увековечению памяти погибших при защите Отечества Валентине Юрьевне Бобровой (где находились переданные Михаилом Кельбином для организации захоронения останки летчика) о передаче останков в Беларусь для захоронения их на Родине.

8 января 2014 года у храма Спаса Нерукотворного образа на «Дороге Жизни», что на Румболовской высоте в городе Всеволожске, прошел торжественный митинг, посвященный отправке на родину в Беларусь останков летчика 11-го гвардейского истребительного авиационного полка гвардии капитана А.И.Титовца, а 10 января 2014 года останки героя были торжественно захоронены рядом с братской могилой на кладбище поселка Заспа Речицкого района Гомельской области Белоруссии. На этом же кладбище похоронены его родные мать, отец и брат.

Об этом событии и о встрече с родственниками летчика рассказали в своих публикациях журналистка всеволожской газеты «Всеволожские вести» Людмила Однобокова и журналист речицкой газеты «Дняпровец» Дмитрий Белько, которые мы и приведем ниже.

Найденный на месте падения орден Красного Знамени, которым был награжден Титовец А.И.

Был сбит самолет у Приютино...

«22 января 2012 года на сайте программы «Жди меня» разместил заявку Александр Владимирович Евдоченко из Саратовской области. Он хотел найти родственников или друзей, которые рассказали бы ему про Александра Ивановича Титовца. А.В.Евдоченко является его внучатым племянником, в честь него назван Александром. Кроме того, А.В.Евдоченко так же, как и дед, выбрал профессию военного летчика.

Житель поселка Рахья Михаил Кельбин об этой заявке, конечно же, не мог знать. Однажды он прочитал на форуме поисковиков, что недалеко от Музея-усадьбы Приютино были замечены останки самолета, разбившегося во время Великой Отечественной войны. Выехав в Приютино, Михаил нашел место падения самолета. Это была воронка, заполненная водой. 23 февраля 2012 года Михаил с двумя друзьями – Сергеем Терентьевым и Дмитрием Кугаем – начал раскопки. (Не удивляйтесь этому – молодые люди проводят праздники по-разному). Втроем распилили литовкой 40 сантиметров льда, вручную ведрами отчерпали воду из воронки, начали копать глину и извлекли стойку шасси, кусок центроплана, различные элементы самолета ЛаГГ-3, в том числе позже – пушку ШВАК, согнутую в дугу. Показались первые фрагменты костей, стало ясно, что пилот погиб вместе с самолетом. Но воронка быстро заполнялась водой, и работы пришлось остановить.

Летом этого же года была предпринята еще одна попытка. Чтобы узнать, кто был пилотом, требовалось найти номер самолета, который выбивался на верхнем щитке, закрывающем шасси. К счастью, номер сохранился: от сильного удара щиток был сильно деформирован, но цифры уцелели. Благодаря помощи Ильи Геннадьевича Прокофьева, одного из лучших в России специалистов по поиску самолетов времен войны, удалось установить, что на самолете ЛаГГ-3 с заводским номером 31212684 погиб гвардии капитан Александр Иванович Титовец.

ЛаГГ-3 в Красной Армии называли «Рояль», или «Красавец», из-за того, что его корпус имел изящную вытянутую форму. Тем не менее, по отзывам немецких пилотов, именно этого самолета они опасались больше всего в первые месяцы войны. Истребитель имел мощное огневое вооружение, что, кстати, создавало еще и психологический эффект: когда ЛаГГ-3 стрелял, наблюдался огромный сноп огня.

На «Дороге жизни» такие самолеты использовались в роли истребителя, истребителя-перехватчика, истребителя-бомбардировщика, самолета-разведчика. Они сопровождали транспортные самолеты, караваны судов с эвакуируемыми жителями по Ладоге, отгоняли немецких штурмовиков, летевших бомбить Ленинград. Это был одноместный одномоторный моноплан, сделанный из дельта-древесины, пропитанной специальным составом. Во время войны ходила легенда, что И.В.Сталин, не поверив, что истребитель сделан из негорючего материала, пытался поджечь дельта-древесину с помощью собственной трубки. У него не получилось. Однако из-за того, что древесина была спрессованная, она была тяжелой, поэтому самолет ЛаГГ-3 был плох для маневров на низкой высоте, уходил в штопор. Смертность среди пилотов советских истребителей была очень высока.

Номер самолета.

Часть центроплана самолета ЛаГГ-3.

По характеру найденных в Приютино останков поисковики установили, что данный ЛаГГ-3 ушел в болото под углом приблизительно 45 градусов. Он был подбит в бою, гореть не мог, но при ударе о землю взорвался вместе с летчиком. На месте взрыва образовалась воронка...

Заявка в программу «Жди меня» вышла в эфир через год, 5 мая 2013 года. Михаил Кельбин об этом ничего не знал. Но, повинуясь внезапному порыву, через месяц после эфира, в июне 2013 года, он вновь отправился к месту падения самолета. Ему на руку сыграло обстоятельство, что лето выдалось сухое, и вода больше не мешала поиску останков. М.Кельбин приходил несколько раз в одиночку и доставал фрагменты скелета. Для того чтобы их найти, ему приходилось через руки пропускать каждую горсть глинистой почвы. Останки находились примерно на глубине двух метров. Вместе с ними в болоте лежали орден Красного Знамени и Гвардейский знак.

С обратной стороны ордена Красного Знамени выбит индивидуальный номер. Орден принадлежал заместителю командира эскадрильи 11-го гвардейского истребительного авиаполка 7-го гвардейского истребительного корпуса капитану Александру Ивановичу Титовцу.

Военный летчик Александр Евдоченко из Саратовской области стал общаться с Михаилом Кельбиным из Всеволожского района через Интернет. Михаил описал примерную картину гибели героя, о которой родные знали совсем мало. Когда Александр Титовец погиб, Белоруссия была в оккупации, и похоронку его семья получить не могла. Александр Евдоченко в ответ прислал фотографию летчика. С фотографии смотрит на нас красивое молодое лицо с мужественным взглядом. По воспоминаниям родственников, до войны Александр Титовец был веселым парнем, хорошо играл на гармошке. Семья очень гордилась тем, что выходец из небольшой деревни научился летать. В кадровой армии он стал служить с 1937 года. Орден Красного Знамени, который в своих руках держал Михаил Кельбин, А.И.Титовец получил за образцовое выполнение боевых заданий во время советско-финской войны.

Полк, в котором служил А.И.Титовец, в сентябре 1942 года базировался на аэродроме Сосновка (на территории современного Сосновского парка Санкт-Петербурга). В сентябре-октябре 1942 года в задачи полка входила поддержка действий наземных войск в районе Шлиссельбурга, Осиновца, Невской Дубровки. Вполне возможно, что во Всеволожском районе до сих пор живут люди, которые видели в небе самолет гвардии капитана Александра Титовца.

В 1942 году А.И.Титовец был награжден орденом Красной Звезды. Из наградного листа: «Лейтенант Титовец в боях за Родину против немецких захватчиков проявил подлинный героизм и отвагу. С первого дня начала Великой Отечественной войны товарищ Титовец участвует в защите города Ленина. За это время имеет 235 боевых вылетов, провел 27 воздушных боев. На штурмовку наземных войск и аэродромов противника имеет 26 вылетов, все они были успешными. Так, 9 августа 1941 года лей-

Номер мотора.

Коленчатый вал мотора с поршнями.

Покрышка от шасси самолета.

Титовец А.И.

тенант Титовец произвел разведку в районе деревни Сакс-Мышкино и обнаружил автоколонну с танками до 40–50 единиц. После разведки в составе 6 самолетов произвел штурмовку этой колонны, в результате чего было три очага пожара в колонне. 10 августа 1941 года штурмовал и бомбил мотомех-войска противника по шоссейной дороге Волна–Извоз. Из автомашин выпрыгивала пехота противника, которую расстреливали из пулеметов. В результате штурмовки в колонне было 4 очага пожара (горели автомашины) и много было убито разбегавшейся пехоты противника. 25 августа 1941 года в составе 7 самолетов штурмовал аэродром противника Спасская Полисть. В результате штурмовки было зажжено 6 самолетов противника. За эту штурмовку имеет благодарность от командования Ленинградского фронта. 30 августа, по данным партизанского отряда, штурмовал и бомбил штаб пехотного полка противника в деревне Буяницы. В результате штурмовки штаб был уничтожен (сгорел). За эту штурмовку имеет также благодарность от командования 7-го истребительного авиакорпуса. На разведку аэродромов и тылов противника имеет 9 вылетов. Все они были успешными. Так, 3 сентября 1941 года произвел разведку аэродрома м. Лисино. В результате разведки обнаружил до 10 незамаскированных самолетов противника МЕ-109 и до 5 замаскированных бомбардировщиков. На сопровождение своих бомбардировщиков было 12 вылетов, все успешные. Летал на самолетах И-16 и ЛаГГ-3. Все боевые задания лейтенант Титовец выполняет как истинный патриот Родины, вкладывая все свои силы и знания. В бою смел, решителен, инициативен. Делу партии Ленина–Сталина и социалистической Родине предан, свою преданность доказал в боях с белофиннами, за что был награжден орденом Красного Знамени, и в боях против немецких захватчиков. Достоин награждения орденом Красная Звезда».

К этому мы можем добавить, что А.И.Титовец имел на боевом счету 3 воздушных победы над самолетами противника: 29 мая 1942 года в паре с младшим лейтенантом В.Ф.Даниловым он сбил бомбардировщик До-215 в районе м. Осиновец (самолет противника упал в Ладожское озеро); 3 августа 1942 года в паре с лейтенантом В.Д.Малофеевым им был сбит истребитель Ме-109, который упал на западной окраине города Урицка; 10 сентября 1942 года в паре с лейтенантом М.С.Кобряновым им был сбит истребитель Ме-109 в районе Лезье.

И еще: 5 октября 1941 года, патрулируя над войсками в группе самолетов ЛаГГ-3, из-за отказа мотора самолет Александра Титовца произвел вынужденную посадку в районе Хапо-Ое. При аварийной посадке самолет был разбит, летчик остался жив, хотя получил ранение. Но уже 17 октября 1941 года он приступил к выполнению боевых полетов. Читая различные боевые донесения, имя Александра Титовца я лично нашла в числе наиболее отличившихся пилотов Великой Отечественной войны в 7-м истребительном авиакорпусе. Это был воистину героический летчик, летчик от Бога. Хотя на момент гибели капитану гвардии было всего 24 года.

Как же так получилось, что Михаил Кельбин нашел только часть останков? Согласно архивным данным, Александр Иванович Титовец был сбит в ходе воздушного боя 28 сентября 1942 года. Он числится захороненным по военным обычаям. Получается, что товарищи-красноармейцы пришли на место падения самолета, собрали только те фрагменты тела, которые лежали близко на поверхности, но даже награды оставили в земле?! И была эта спешка не на вражеской территории, не под угрозой бомбежки, не во время лютой зимы, когда земля заледенела, а возле своего тылового аэродрома. Ну, может быть, дождь шел в тот сентябрьский день. Хотя вправе ли мы обвинять их в этом, всякое бывало на войне.

Вот как описано в схеме полкового захоронения: «Гвардии капитан Титовец Александр Иванович похоронен 30 метров севернее перекрестка проселочной дороги и дороги, идущей на Рябово от 10 километра Рябовского шоссе, близ местечка Приютино Всеволожского района Ленинградской области». Указанная дорога в настоящий момент не существует. Могила летчика возле Приютина была видна еще лет 10 назад. Об этом рассказал командир Всеволожского поискового отряда «Невская оперативная группа» Олег Попко. Но сейчас, даже используя схему полкового захоронения, Михаил Кельбин и Олег Попко не нашли ни оградки, ни пирамидки.

Подскажите, читатели, – где искать вторую половину останков героя?! А она нам очень нужна. Найденные останки, согласно заведенным обычаям, Михаил Кельбин сдал на хранение в Межрегиональный фонд по увековечению памяти павших во время защиты Отечества. После этого он обратился в газету «Всеволожские вести». Это произошло в сентябре 2013 года. Я связалась по электронной почте с проживающим в Минске исследователем из поискового издательского агентства Анатолием Николаевичем Митяненко. Реакция была мгновенной.

Александр Иванович Титовец родился в деревне Заспа Речицкого района Гомельской области Белорусской ССР. Очень скоро, 20 ноября, на его родине будет с особым торжеством отмечаться 70 лет со дня освобождения от фашистской оккупации. Военная история этого края была героической. Во время войны оккупанты уничтожили 5000 местных жителей. Против немцев в Речицком районе активно действовало 5 подпольных групп, две партизанские бригады. В районе сейчас построен Музей Великой Отечественной войны, несколько военных памятников.

Узнав о своем земляке, жители деревни Заспа подготовили ходатайство о том, чтобы прах был перезахоронен именно у них, и желательно – во время празднования 70-летия освобождения от фашистов. К этому ходатайству подключилось Управление по увековечению защитников Отечества и жертв войны Министерства обороны Республики Беларусь. Здесь его родная земля. Здесь его готовы любить и ухаживать за ним, даже если от него осталась одна половинка. И все равно – хорошо бы было до 20 ноября успеть найти место, где раньше была могила! И соединить половины.

Вот так благодаря поисковику из Всеволожского района через 71 год после гибели о летчике узнали и родственники, и его земляки. Наверное, в жизни Александра Ивановича Титовца 2013 год тоже стал очень важным. Это должно быть важно и нам, всем жителям Дороги жизни, которую гвардии капитан А.И.Титовец так доблестно защищал».

Людмила Однобокова.

Летчик Александр Титовец вернулся на родину

«...На 10 километре Дороги жизни, у памятника легендарному автомобилю «Полуторка», состоялась торжественно-траурная церемония прощания с останками Александра Ивановича Титовца, которые, по просьбе родственников, было решено перезахоронить на родине героя-летчика. А 10 января у братской могилы на кладбище Заспы проходил траурный митинг и перезахоронение останков.

В митинге помимо односельчан Александра Титовца также приняли участие начальник управления по увековечиванию памяти защитников Отечества и жертв войн Министерства обороны Республики Беларусь Виктор Шумский, заместитель военного комиссара Гомельской области по идеологической работе Михаил Ветренников, председатель межрегионального общественного фонда по увековечиванию памяти погибших на защите Отечества Валентина Боброва, следователь-поисковик поисково-издательского агентства «Книга памяти Украины» Анатолий Митяенко, заместитель командира поискового отряда «Невский пятачок» Анатолий Кушнер, член поискового объединения «Тризна» Михаил Кельбин, председатель райсовета депутатов Михаил Боярин, военком Речицкого военного комиссариата Игорь Нисловский, родные Александра Титовца – племянник Владимир Евдоченко и двоюродный внук, военный летчик, офицер ВВС в отставке Александр Евдоченко и другие.

Родственники Титовца А.И. и поисковик Михаил Кельбин на могиле в селе Заспа.

Как отметили выступающие, Александр Титовец был настоящим асом. Подтверждение этому – около 300 боевых вылетов (на момент гибели) в сложнейших условиях, постоянно находясь под ударами зенитных орудий и самолетов противника, которые регулярно патрулировали над Дорогой жизни в блокадном Ленинграде. Многие летчики гибли, не совершив и 10 вылетов.

Как отметила журналист, член редакции журнала Союза писателей России «Невский альманах» Людмила Однобокова, то место, где погиб Александр Титовец, уникально. Именно на этом месте в XIX веке находилась усадьба государственного советника Оленина, у которого очень часто гостил Александр Сергеевич Пушкин. Для россиян это очень ценное место, ведь именно здесь, в этой усадьбе, Александр Сергеевич написал дочери Оленина всеми известное стихотворение «Я Вас любил...».

Во время митинга прозвучало немало слов благодарности поисковикам от родственников Александра Титовца за проделанную титаническую работу по нахождению самолета, захоронения и останков летчика. Ведь благодаря именно им герой войны будет покоиться в деревне, где родился и вырос.

Здесь же поисковик Михаил Кельбин передал орден Красного Знамени и Гвардейский знак племяннику Александра Титовца Владимиру Евдоченко.

В своем выступлении председатель Межрегионального общественного фонда по увековечиванию памяти погибших на защите Отечества Валентина Боброва поделилась еще одной новостью. Как только делегация из России после церемонии прощания с останками Александра Титовца отправилась в Беларусь, дали о себе знать родственники по линии жены летчика, которых поисковая группа никак не могла найти. От них стало известно, что жена Александра Титовца, когда Ленинград был блокирован, на некоторое время уехала в Курган. Позже вернулась и всю жизнь прожила в Ленинграде. Она долгое время искала своего мужа, но безрезультатно. И так получилось, что она была похоронена буквально в трех километрах от того места, где погиб ее муж. И земля, взятая с могилы в Заспе, вместе с Гвардейским знаком будут переданы родственникам по линии жены летчика.

Присутствующие почтили память гвардии капитана Александра Титовца минутой молчания, и после освящения места захоронения и траурной литургии, которую провел настоятель прихода храма Святой Живоначальной Троицы агрогородка Заспа протоиерей Сергий, останки летчика были преданы земле и тем самым обрели покой на своей родине.

К слову, во время проведения митинга, откуда ни возьмись, у могилы появился кот и постоянно находился возле родственников Александра Титовца. И даже когда все уже разошлись после окончания траурного мероприятия, он не спешил покидать территорию кладбища. Этот момент не остался незамеченным, и, как сказал один из членов поискового отряда «Невский пятачок», возможно, это душа погибшего летчика, которая после долгих мытарств по родным местам в поисках места захоронения наконец-то обрела покой и таким образом тоже приняла участие в перезахоронении останков. Еще поисковик отметил, что во время одного похожего перезахоронения вдруг над могилой появилась чайка, хотя определенно этих птиц в тех местах не было и быть не должно.

Благодаря поисковому отряду спустя столько лет останки летчика с большой буквы, настоящего аса Александра Ивановича Титовца захоронены на его родине. А родственники через 71 год после его гибели узнали, как и за что сражался их дед, прадед и дядя и каким поистине героем он был. Пусть земля ему будет пухом, и светлая память о летчике будет вечной у ленинградцев и речичан.

Церемония захоронения останков Титовца А.И. в с.Заспа.

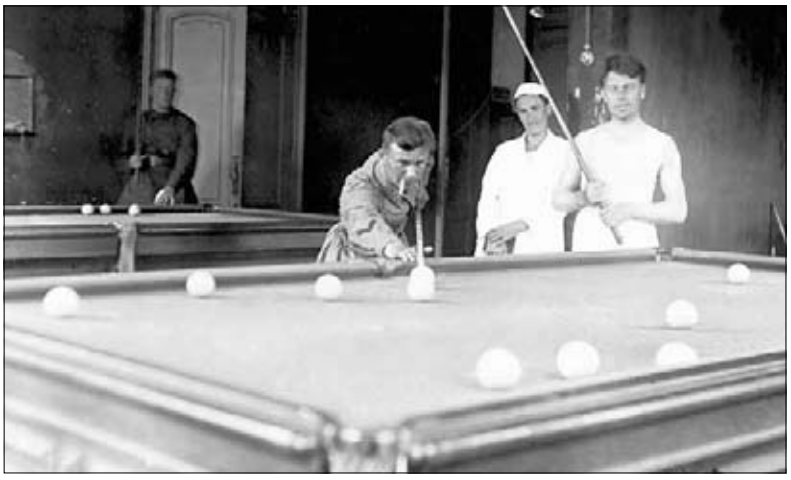
P. S. Когда готовился к выпуску материал, «Дняпровцу» стало известно, что буквально на днях нашлись еще родственники Александра Титовца. Так, сразу после выхода передачи о прощании с останками летчика во Всеволожске в редакцию телеканала «100 ТВ» обратилась внучка летчика Мария Титовец, которая проживает в Санкт-Петербурге. Она рассказала, что ее отец Вячеслав Титовец, сын Александра Титовца, которому на момент гибели было всего 2 года, также приложил немало усилий в поисках своего отца, но, к сожалению, не дожил до этого дня, которого очень ждал всю свою жизнь.

Также в редакцию данного телеканала пришло письмо от правнучки Александра Титовца Арины Титовец, в котором она пишет: «Буквально несколько минут назад моя бабушка увидела по телевизору радостную новость – были найдены останки Александра Титовца. Этот человек, который сгорел в самолете, защищая свой город Ленинград в 1942 году, мой прадедушка...». Также Арина очень хочет найти всех своих родственников, связи с которыми у нее нет.

Говорят, участники митинга.

Поисковик Михаил Кельбин:

– На место падения самолета мы вышли по описанию местности в Интернете. Оно было очень подробно описано. Но вот что за самолет и тем более, кто был пилотом, было неизвестно.



Титовец А.И. (в центре) в часы отдыха.

Первый раз мы вышли на поиски в 2011 году и искали само место падения самолета. Нам повезло – нашли воронку, которая, правда, полностью была заполнена водой. По этой причине сами раскопки проходили в трудных условиях, ведь место падения болотистое, да и сам самолет находился на двухметровой глубине. Приходилось работать постоянно в воде, вычерпывать ее ведрами. Если же это было невозможно, раскопки и поиски останков летчика откладывались до того времени, когда вода сойдет. И только в конце прошлого года работы удалось завершить. Немало проблем доставил и поиск места захоронения останков летчика, так как в самолете находилась лишь их некоторая часть. И именно по этой части мы смогли определить, что летчик до последнего находился в подбитом самолете и взорвался вместе с ним.

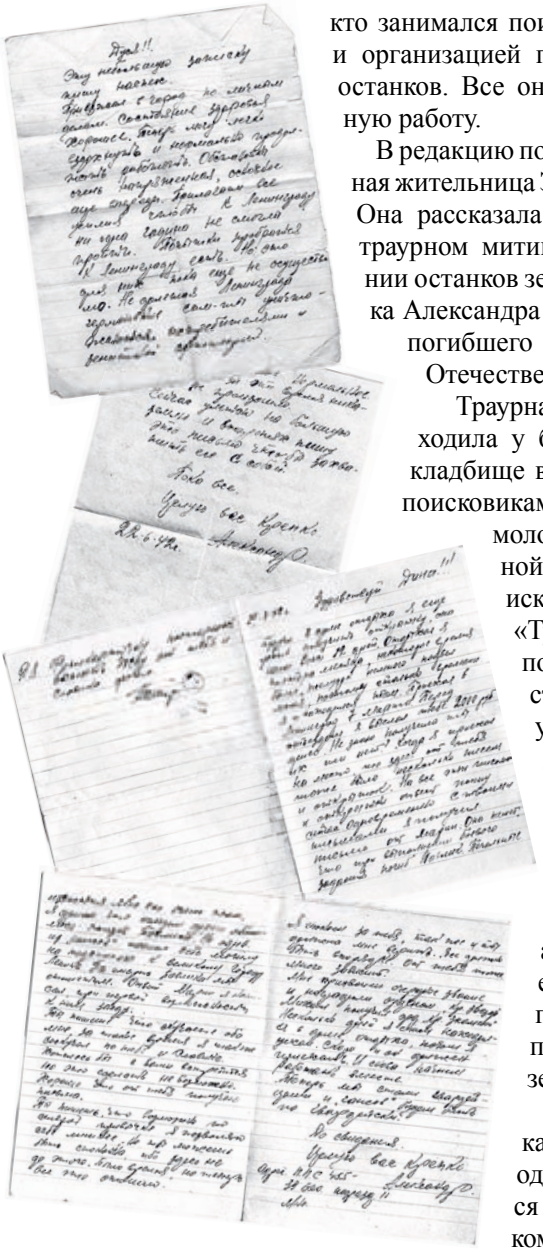
Воронка на месте падения самолета.

Я очень рад, что Александр Титовец, настоящий летчик, отдавший свою жизнь за Ленинград и защищавший Дорогу жизни, наконец-то, спустя 71 год будет покоиться в родной земле.

Племянник Александра Титовца Владимир Евдоченко:

– Я помню Александра как дядю Саньку – я его тогда так называл. Он приезжал к нам на отдых в отпуск. Это был 1937–1938 год. Он всегда был очень веселым, жизнерадостным и красивым. У его был друг из Красного Моста, с которым они вместе весело проводили время. Александр всегда старался быть крепким и сильным и каждый день занимался по утрам зарядкой. Заставлял и меня – на тот момент мне было 7 лет. Вот таким я запомнил своего дядю.

Хочу сказать огромное спасибо всем,



кто занимался поиском останков дяди и организацией перезахоронения его останков. Все они проделали огромную работу.

В редакцию позвонила взволнованная жительница Заспы О.Я.Новикова. Она рассказала, что участвовала в траурном митинге и перезахоронении останков земляка и родственника Александра Ивановича Титовца, погибшего во время Великой Отечественной войны.

Траурная церемония проходила у братской могилы на кладбище в Заспе. И благодаря поисковикам межрегиональной молодежной общественной организации «Поисковое объединение «Тризна» спустя 71 год после войны родственники и земляки узнали, где погиб их дед, прадед, дядя, родственник. Кроме того, не просто найдены и установлены останки отважного летчика, а рассказан вкратце его боевой путь. Теперь останки воина покоятся на родной земле.

Ольга Яковлевна, как и многие другие односельчане, гордится отважным летчиком-земляком и благодарна всем тем, кто причастен к поиску и увековечению имен павших за свободу и независимость нашей Родины.

Потрясенная этим случаем, Ольга Яковлевна буквально за ночь написала стихи, посвященные геройски погибшему летчику-земляку.

Он был обычным парнем,
Как многие из нас.
Но поражал мечтою:
Средь облаков летать.
Мечту свою лелея,
Стремительно к ней шел,
Им запускался в небо
Бумажный самолет.
Но, повзрослев, мечтанья
В нем воплотились в явь.
И детское желанье
Сбылось! Он стал летать!!!
Война сорвала планы
И позвала в поход:
Он с неба защищает
И фрицев жестко бьет.
Он был обычным парнем,
Отвага в нем жила,
А мужество спасало
От яростных атак.
Неравный бой... И схватка
Двух асов и врагов.
Поставлена задача:
«За Родину! Вперед!»
Недолгой была битва,
Горит уж самолет.
И в нем герой наш мчится
Над пропастью болот…
Погиб в неравной схватке
Наш славный капитан.
Он выполнил задачу
Герой тот – наш земляк.
Он был обычным парнем...»

Дмитрий БЕЛЬКО.

* * *

В завершении повествования хочется привести выдержки из писем Александра Ивановича Титовца своей супруге Евдокии Ивановне, в которых он пишет о событиях на фронте и переживает за свою семью, своих близких. Письма поисковикам представила внучка Александра Ивановича – Мария Титовец, живущая в Санкт-Петербурге. Ее отец, Вячеслав Александрович, умер восемь лет назад. И он не дождался этой радостной новости...

Из письма от 4 июля 1941 года:

«Дуся!!! Эту небольшую записку пишу

наспех. Обстановка очень напряженная, основное еще впереди. Прилагаем все усилия чтобы к Ленинграду ни одна гадина не смогла пройти. Попытки пробраться к Ленинграду есть. Но это для них пока еще не осуществимо. Не долетая до Ленинграда германские самолеты уничтожаются истребителями и зенитной артиллерией... Нахожусь в Левашово, живем на аэродроме, в кустах. Все время сидим у самолетов или в самолете в ожидании вылета...».

Выдержка из письма от 19 марта 1942 года:

«Здравствуй Дина!!! Будучи в доме отдыха, я еще успел получить открытку, она шла всего 12 дней. Отдыхал я полтора месяца, некоторое время болел, желудок немного подвел меня, поэтому столько времени я и находился там. Приехал в Ленинград 7 марта. Перед отъездом я выслал тебе 2000 рублей денег. Не знаю получила ты их или нет. Когда я приехал на место, то здесь, от тебя тоже было несколько писем и открыток. На все эти письма и открытки ответ пишу сейчас. Одновременно с твоими письмами получил письмо от Марии. Она пишет, что при выполнении боевого задания погиб Павлик. Печальные известия. Мне его очень жаль. Я думаю, что немцам дорого обошлась жизнь Павлика. Не один из «гансов» нашел себе могилу на подступах к великому города Ленина. За смерть Павлика мы отомстим. Ответ Марии я написал, при первой возможности к ним заеду. Ты пишешь, что скучаете обо мне, за такое время я также соскучился по тебе и Славике. Хотелось бы с вами встретиться, но это сделать невозможно. Хорошо, что от тебя получаю письма…

Мне присвоили очередное звание и наградили орденом Красной Звезды. Михаил получил орден Красного Знамени. Несколько дней я с ним находился в доме отдыха, потом я уехал. Скоро и он должен приехать. И снова начнем работать вместе. Теперь мы стали гвардейцами, и «гансов» будем бить по-гвардейски. До свидания. Крепко вас целую. Александр».

Выдержка из письма от 22 июня 1942 года:

«Здравствуй Дуся!!! Письма твои получаю регулярно. 19.06.42 г. получил открытку, где ты пишешь, что мой аттестат получила. Теперь я спокоен за тебя… Времени свободного нет. Теперь напряженный период боевой работы. Письма писать буду редко, но несмотря на это ты мне пиши чаще. В скором будущем я жду фотокарточку твою и Славика. Мое самочувствие нормальное. Изменений за это время никаких не произошло. Сейчас улетаю на Большую землю и второпях пишу это письмо, чтобы захватить его с собой. Пока все. Целую вас крепко. Александр».

Из последнего письма от сентября 1942 года:

«Здравствуй Дуся!!! За последнее время от тебя давно не получал писем. Очевидно ты на меня обижена и решила молчать… Положение в котором мы находимся ….. (зачеркнуто военной цензурой, но можно разобрать: «в Ленинграде») тебе известно. Ты пишешь, что некоторые приезжают к своим женам уже несколько раз. На это я скажу тебе так: есть такие, которые под разным видом ищут причину получить отпуск. Помимо этого, проезжая мимо также некоторым представляется возможность заехать. В такое время, если мне будет дан отпуск, то я также постараюсь приехать к тебе, хотя ты и заехала очень далеко. В одном из своих писем я выслал тебе справку и 14.09.42 г. выслал тебе 3000 рублей...

Мое самочувствие пока нормальное. Очень жаль своего лучшего друга Мину, недавно он не вернулся с задания. Получаю письма от своего братишки, он тоже недалеко от меня (сравнительно)…

Жду от тебя фото. Пока все. Целую тебя и Славика. Александр...»

Александр Титовец.

Федосеев Николай Семенович
Бойков Федор Семенович

Летчик гвардии лейтенант ФЕДОСЕЕВ Николай Семенович, 1921 г.р., уроженец: Тульская область, Донской (в настоящее время – Узловский) район, село Смородино. Отец Федосеев Семен Сергеевич. Кадровый, в РККА с 1939 года.

Воздушный стрелок рядовой БОЙКОВ Федор Семенович, 1924 г.р., уроженец: Красноярский край, Идринский район, Идринский совхоз, ферма № 4. Мать Бойкова Евдокия Григорьевна. Мобилизован Идринским РВК в августе 1941 года (по другим данным, в 1942 году).

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 304511 с мотором АМ-38ф № 4509140) из состава 15-го гвардейского штурмового авиационного полка 277-й штурмовой авиационной дивизии 13-й воздушной армии погиб при выполнении боевого задания 16 июня 1944 года в районе Памппала (дачный поселок Красный Курган вблизи поселка Цвелодубово) Выборгского района Ленинградской области.

Федосеев Н.С.

Место падения самолета Ил-2 в районе бывшей финской деревни Войпиала (ныне Чуфрино вблизи п.Цвелодубово) Выборгского района Ленинградской области было обнаружено в декабре 2015 года поисковиками санкт-петербургского отряда «Черные бушлаты» (руководитель – Сидоренко Антон Валерьевич), входящего в поисковое объединение «Северо-Запад» (г.Санкт-Петербург, руководитель – Дюринский Илья Владиславович).

Место падения самолета Ил-2.

В ходе поисковых работ было установлено, что обломки самолета при ударе о землю разбросало в радиусе 60 метров. Одними из первых находок стали костные останки летчика (кость руки, через пять метров от нее фрагменты других костей). Останки погибшего летчика были сильно повреждены от удара самолета о землю. Здесь же были обнаружены карабины и пряжки пристяжной системы парашюта и один из наушников от шлемофона. Чуть позже метрах в десяти от пилота нашли и воздушного стрелка – среди груды гильз и патронов от крупнокалиберного авиационного пулемета УБТ, а также с полным комплектом карабинов и пряжек от парашюта. Не менее важными находками стали дублированный заводской номер мотора – 4509140, выбитый на редукторе, и сокращенный заводской номер самолета – 4511, нанесенный на одном из фрагментов самолета.

Проведя архивно-исследовательскую работу с документами Центрального архива Министерства обороны Российской

Федерации, поисковики установили, что самолет с данными номерами был списан из состава 15-го гвардейского штурмового авиационного полка, как не вернувшийся с боевого задания 16 июня 1944 года в составе экипажа:

– летчик гвардии лейтенант Федосеев Иван Семенович, 1921 г.р.,

– воздушный стрелок красноармеец Бойков Федор Семенович, 1924 г.р.

В донесениях о безвозвратных потерях 277-й штурмовой авиационной дивизии указывалось, что этот экипаж не вернулся из района Пампалла (Пеминала).

В журнале боевых действий 277-й ШАД данная потеря была описана следующим образом:

«16 июня 1944 года.

В течение дня части дивизии продолжали сопровождать наступающие войска 21 армии. Произведено 75 самолето-вылетов. Налет 73 часа 45 минут.

Полки действовали группами 4–5 самолетов под прикрытием истребителей. Сопровождали наступающую пехоту и танки в направлении Поркила, Перкярви, Бабочино, воздействуя бомбардировочно-штурмовыми ударами по огневым средствам и живой силе противника в районах: Помпиала, Войпиала, Лаунатиоки, Харвала, Усикирка, Каупола, разрушали ж/д полотно в районах Валкярви, Кивиниеми.

Истребительная авиация противника одной группой один Ме-109 и 2 «Фиат» пытались противодействовать штурмовикам. Атаки отбиты воздушными стрелками.

В воздушном бою стрелком сержантом Черторицким сбит самолет «Фиат».

Боевые потери: летчик лейтенант Федосеев, стрелок рядовой Бойков при штурмовке автотранспорта в районе Войпиала сбит снарядом МЗА. Самолет сгорел, экипаж погиб.

Погода в районах боевых действий – облачность 10 баллов, высота 200–600 метров, видимость 4–5 км, проходящие слабые дожди...».

А в оперативной сводке штаба 13-й воздушной армии (на 23.00 16 июня 1944 года) записано:

«277 ШАД. Группами 4–6 Ил-2 бомбардировочно-штурмовыми ударами уничтожала пехоту, автомашины и огневые средства противника, препятствовала ж/д перевозкам на участках: Рауту, Кивиниеми, Йойтерма, Пунус, Валкярви, Яппиля, Наурисярви.

В течение дня проведен один безрезультатный воздушный бой. В районе целей противник оказывал интенсивное противодействие огнем ЗА и МЗА, в результате которого сбит 1 Ил-2 15 ГШАП, летчик лейтенант Федосов (фамилия так в документе. – Авт.).

Штурмовыми атаками уничтожено до роты пехоты, 1 танк, 16 автомашин, 2 паровоза, 16 лошадей, 5 ж/д вагонов, 1 артбатарея, 3 батареи ЗА, 1 батарея МЗА, взорван 1 склад боеприпасов. Разрушено 25 метров ж/д полотна 2 км севернее Рауту.

На задание вылетало 51 Ил-2, произвели 85 самолето-вылетов, налет 86 часов 03 минуты...».

Установив сведения о погибшем экипаже, поисковики приступили к поиску родных погибших. Буквально через несколько дней на интернет-сайте движения «Бессмертный полк» поисковики увидели сообщение от родных Николая Семеновича Федосеева. Кроме информации о летчике, на сайте также была размещена его фотография. Так поисковики установили связь с родными летчика.

По решению родственников захоронение останков гвардии лейтенанта Николая Семеновича Федосеева состоялось на малой родине в селе Смородино Узловского района Тульской области 12 октября 2017 года.

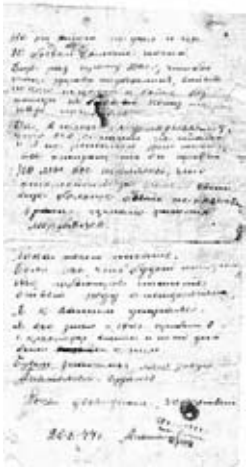
Найденные фрагменты самолета.

Номер мотора.

Обломки самолета Ил-2.

Федосеев Н.С.
1944 г.

Письмо родным Николая Федосеева друга Анатолия Гудашева.



Вот как об этом писали местные газеты:

«У мемориального комплекса с.Смородино прошла патриотическая акция, в которой приняли участие глава администрации Узловского района Николай Терехов, руководители МО Смородинское Евгений Давыдов и Сергей Пак, члены общественного совета Узловского района, клирик Свято-Успенского храма иерей Вадим Себякин, участники проекта «Дорога домой» (руководитель Сергей Мачинский), поисковых отрядов из Новомосковска – «Д.О.Н.» (командир Михаил Владимиров) и «Надежда» (командир Любовь Маркова), родственники фронтовика, школьники и сельские жители. По решению родных и близких Николая Федосеева похоронили на сельском кладбище вместе с его родителями.

Осенью 2015 года поисковики Кирилл Капралов и Антон Сидоренко, чьи отряды «Карельский перешеек» и «Черные бушлаты» входят в поисковое объединение «Северо-Запад», при проведении разведки неожиданно обнаружили в лесу большое скопление алюминиевых обломков обшивки самолета. После первичного обследования этого района вскоре стало ясно, что надо искать экипаж... В течение 1,5 лет на месте падения самолета велись поисковые работы, и одновременно кипела работа в архивах. Антон Сидоренко лично занимался стрелком и оформлением документов, а Кирилл Капралов – пилотом и поиском родственников. Их усилия увенчались успехом в мае 2017 года.

Николай Семенович Федосеев родился в 1921 году в селе Смородино Тульской губернии (ныне в Узловском районе Тульской области). По семейной легенде, его рождение пришлось на Зимнего Николу (19 декабря), поэтому его и назвали Николаем – тогда так было заведено. В многодетной семье Семена Сергеевича (1897–1976) и его жены Евдокии (ум. 1984) Николай был единственным сыном, и было у него пять сестер: Вера (1920 г.р.), Мария (1924 г.р.), Анна (1927 г.р.), Валентина (1929 г.р.) и Татьяна (1931 г.р.).

В 1938 году Николай стал комсомольцем, а в следующем 1939 году призван в Красную армию. Начало Великой Отечественной войны встретил будучи кадровым командиром.

Но в 1944 году в семью пришла похоронка на единственного сына. Сестры надеялись, что Николай все-таки жив и искали любую информацию о сбитых летчиках...

В июне 1944 года шла Выборгская наступательная операция, целью которой было принудить к капитуляции Финляндию – союзника фашистской Германии. Именно финские войска стояли тогда на Карельском перешейке, обеспечивая блокаду Ленинграда с севера. Штурмовики Ил-2 15-го гвардейского штурмового авиаполка 277-й штурмовой авиадивизии поддерживали с воздуха наземную операцию частей Красной армии. 16 июня 1944 года пилот гвардии лейтенант Николай Семенович Федосеев и воздушный стрелок гвардии рядовой Федор Семенович Бойков вылетели на свое очередное боевое задание. Советские летчики охотились на автотранспорт финской армии в ближнем тылу противника. В 5 километрах к северу от позиций советских войск в районе финской деревни Войпиала (ныне не существует) их Ил-2 попал под огонь финской зенитной батареи. Как удалось установить Кириллу Капралову и Антону Сидоренко по обнаруженным гильзам от бортового вооружения Ил-2 в районе расположения зенитной батареи, летчики пытались атаковать и эту батарею, но силы были неравны. Их самолет был подбит и упал в лес в 2 километрах южнее. Таким образом, либо подбитый самолет, плавно теряя высоту, сделал неуправляемую «петлю» (при этом экипаж уже был погибшим), либо, напротив, летчик развернул самолет, чтобы сесть на поле, но немного не дотянул до него метров 100–150. На месте падения самолета образовалась воронка, которая вместе с характерным разлетом осколков, свидетельствует о том, что самолет не свалился в штопор, а летел почти параллельно земле, под небольшим углом (возможно, все-таки пытаясь сесть на поле). Место падения самолета Николая Федосеева находится недалеко от современной трассы «Скандинавия» и поселков Цвелодубово и Первомайское (на Карельском перешейке Ленинградской области).

Чуть позже в 10 метрах от пилота нашли и стрелка – среди груды гильз и патронов от его пулемета, а также с полным комплектом карабинов и пряжек от парашюта. Но окончательно внести ясность помогли найденные часть крышки двигателя с номером 4509140 и последние

3 цифры бортового номера 511 на крышке от одного из приборов.

Итак, согласно архивным данным ЦАМО (ф. 277 шад, оп. 1, д. 89), приказом по дивизии списан, как боевая убыль, Ил-2 № 304511 с мотором АМ-38ф № 4509140 из состава 15-го гвардейского штурмового авиационного полка. В тот день у полка зафиксирована одна потеря – не вернулись с боевого задания пилот гвардии лейтенант Николай Семенович Федосеев, 1921 г.р. (уроженец: Московская область, Донской район, с.Смородино) и воздушный стрелок красноармеец Федор Семенович Бойков, 1924 г.р. (Красноярский край, Идринский район, с/з Идринский). При этом в журнале боевых действий 277-й штурмовой авиационной дивизии отмечено: «Боевые потери: летчик лейтенант Федосеев, стрелок рядовой Бойков при штурмовке автотранспорта в районе Войпиала сбит снарядом МЗА [малая зенитная артиллерия]. Самолет сгорел, экипаж погиб». Это единственная потеря полка и дивизии за тот день.

Кроме пряжек от ремней и карабинов от парашюта, личных вещей, знаков, наград на месте падения обнаружено не было. Кирилл Капралов полагает, что их могли подобрать финские солдаты, которые занимали эту территорию еще несколько дней, или же они сгорели при пожаре топлива. Также не удалось найти личного оружия, попадались только части бортового вооружения, подбитого Ил-2. По всей видимости, 30–40 лет назад крупные обломки обшивки вместе с крупными деталями бортового вооружения вывезли «на металл» – отчетливые следы старой колеи грузовой машины заканчиваются недалеко от этого места...

Но нельзя вывезти «на металл» память. Эта память не только в руинах, не только в памятниках, а еще и в душах людей. Весть о найденном деде распространилась молнией и всколыхнула сердца всех его многочисленных родственников. Внучатая племянница Татьяна Почуева предоставила в наше распоряжение уникальное свидетельство – письмо сослуживца, фронтового товарища Николая Федосеева гвардии лейтенанта Анатолия Гудашева.

Приведем его полностью:

«Здравствуйте, родные моего лучшего друга Николая. Вы меня совершенно не знаете, и я Вас тоже, но что я буду Вам писать, должны мне поверить. Когда еще ехали в часть, то мы заехали к дяде, который проживает в г.Москве, так что они меня знают. Я Вас убедительно прошу, чтобы это письмо дошло, и не расстраивайтесь, со всеми может такая судьбы решиться.

Опишу вкратце про Вашего лучшего сына Николая Семеновича. 16 июня перед вечером полетел на боевое задание. Я с ним не летал, но его товарищи рассказывали так: Мы сделали по две атаки, а Николай разочаровался и пошел делать третью атаку, и на глазах товарищей сделал три бочки и перед самой землей самолет загорелся ярким пламенем. И когда ударился о землю был черный столб дыма. И так он погиб над целью, он был ранен и не в силах было ему машину вывести. Сколько раз ему говорили, что, Коля, не нужно отставать от товарищей, а то тебя может зенитка подбить или истребитель. Но он этого не учел и на 10 боевом вылете погиб.

Церемония захоронения останков Федосеева Н.С.

Еще раз прошу Вас, чтобы так здорово не убиваться, война никого не щадит, и война без потерь не бывает. Кому-то надо погибнуть. Да, в голове не укладывается, что его с нами не стало, и я не решался Вам писать, все ожидал, что он придет. Но мы все поклялись, что отомстим за Вашего сына – еще больше бить ненавистного врага – германо-финских мерзавцев.

Пока нечего писать. Если Вас что-то

Фото Федосеева Н.С. в УПК.

будет интересовать, то побыстрее пишите ответ. Жду с нетерпением. Я к Вашим услугам. Я его знал с 1941 г., прибыли в г.Краснодар вместе и по сей день были с ним.

Будем знакомы, меня зовут Анатолием Гудашевым.

Пока, до свидания. Жду ответ.

20.6.44 г. (подпись), штамп: просмотрено военной цензурой»

На следующий день, 21 июня 1944 года, за 16 успешных боевых вылетов в период 9–17 июня, уничтоженную боевую технику и живую силу противника, а также за мужество и отвагу в боях гвардии лейтенант Анатолий Игнатьевич Гудашев был награжден орденом Красной Звезды. А еще через 8 дней, 29 июня 1944 года он также пропадет без вести, не вернувшись с боевого вылета в районе северо-восточнее г.Выборг.

«Война никого не щадит, и война без потерь не бывает...»

Весть о найденном летчике Николае Федосееве стала полной неожиданностью и для его внучатой племянницы Ольги Ведьминой (Федосеевой). Совсем недавно вместе с мужем они вернулись с поисковой экспедиции «Западный фронт-4», лично прикоснувшись к частице нашей истории: в ходе поисковых работ их дочь Мария Ведьмина, учащаяся Новомосковского лицея, в составе сводного отряда из г.Новомосковска впервые работала на эксгумации...

Мария Ведьмина – родственница Николая Федосеева.

«Отдать почести и захоронить останки наших солдат – это святое дело. Я горжусь нашими детьми, которые могут прочувствовать это!» – утверждает отец Роман Ведьмин. «В горле ком, мешающий говорить. Долгой дорогой пытались осмыслить увиденное, вздыхали, плакали, гордились...» – передает свои ощущения Ольга Ведьмина. – «В эти короткие выходные, что провела на Вахте, я испытала такие чувства, которые не испытывала еще никогда! Пережив такие эмоции, человек не может оставаться равнодушным». А тем временем, дома их уже ждал запрос от поисковиков из Ленинградской области...

Для принятия ответственного решения на большой семейный совет многочисленные родственники съехались в село Смородино. На семейном совете однозначно решили: «Будем хоронить в Смородино».

Изучив архивные документы, мы можем добавить про Николая Семеновича Федосеева. Дата рождения Николая – 17 декабря 1921 года. В 1939 году окончил 9 классов Тульской средней школы и в декабре был призван в ряды РККА. С января 1940 года – курсант Таганрогской военной авиационной школы им. Чкалова, которую окончил в июне 1941 года с присвоением воинского звания сержант. Направлен для прохождения дальнейшей службы в 46-й СБАП Прибалтийского военного округа на должность военного пилота. Но до своего полка Николай Семенович добраться так и не успел – началась война. Его переводят слушателем Краснодарского объединенного военного авиационного училища, где в июле 1942 года он становится летчиком-инструктором. 22 марта 1944 года присвоено воинское звание младший лейтенант. А уже 30 апреля 1944 года – очередное воинское звание лейтенант. Лишь в начале июня 1944 года Н.С.Федосееву удалось «вырваться» в боевую часть. Тогда шло оперативное пополнение личным составом авиационных полков, которые должны были принять участие в Выборгской наступательной операции. Его направляют на должность летчика в состав прославленного 15-го гвардейского штурмового авиационного полка под Ленинград. Причем приказ о зачислении в полк подписан 15 июня 1944 года, а на следующий день Николай Семенович уже не вернулся с боевого задания.

Найти родных воздушного стрелка самолета Бойкова Федора Семеновича пока не удалось.

Его останки планируется захоронить на воинском мемориале п.Ольшаники Выборгского района Ленинградской области.

Родственники Федосеева на акции «Бесмертный Полк».

Ханжов Александр Павлович
Краснов Григорий Иванович

Ханжов А.П.

Летчик младший лейтенант ХАНЖОВ Александр Павлович, 1923 г.р., уроженец: Саратовская область, город Вольск, ул.Революционная, д.34. Мать Ханжова Надежда Павловна. Кадровый, в РККА с апреля 1942 года.

Воздушный стрелок сержант КРАСНОВ Григорий Иванович, 1920 г.р., уроженец: Ленинградская (в настоящее время – Новгородская) область, Маловишерский район, д.Мышья Лука. Мобилизован Маловишерским РВК в 1940 году.

Экипаж самолета Ил-2 (заводской номер 7001 с мотором АМ-38ф № 2580) из состава 35-го штурмового авиационного полка ВВС КБФ 9 октября 1943 года при нанесении бомбоштурмового удара по станции Волосово сбит зенитной артиллерией противника, упал в двух километрах юго-западнее озера Теглицкое (на границе Ломоносовского и Волосовского районов) Ленинградской области. Экипаж погиб.

Эта история, растянувшаяся на десяток лет, характеризуется настойчивостью поисковиков и их верой в успех в деле установления имен погибших членов экипажа советского штурмовика Ил-2. И в первую очередь результат этого поиска – заслуга двух человек: заместителя командира п/о «Авангард» Волосовского района Ленинградской области Михаила Соловьева и руководителя кингисеппского п/о «Форпост» Виктора Костюковича.

Началась история очень давно. В начале 2005 года, разбирая архив инспектора Ленинградской областной инспекции по охране памятников истории и культуры Леноблисполкома Виктора Ивановича Громова, мы увидели документ, датированный 1970 годом, в котором говорилось:

«В районе поселка Кирова-1 (территория совхоза Гомонтово Волосовского района Ленинградской области), в начале пятидесятых годов в соседнем лесу нашли обломки советского самолета и останки двух членов экипажа. Экипаж захоронен на братском кладбище в поселке Кирова-1. В 1970 году проведено обследование кладбища и принято решение перенести захоронение на какое-либо другое захоронение. Против этого выступил областной военком полковник Попов. Дальнейшая судьба захоронения неизвестна».

В настоящее время поселок Кирова-1 называется деревня Кирово и входит в состав Бегуницкого сельского поселения Волосовского р-на Ленинградской области.

В августе 2006 года сводной поисковой группой отрядов «Форпост» (г.Кингисепп) и «Рубин» (г.Санкт-Петербург) было обследовано место захоронения. Мы встретились с местными жителями, которые отвезли нас на место и показали могилу. После этой поездки в моем полевом блокноте появилась запись: «Братская могила находится на окраине д.Кирово по дороге от п.Бегуницы. На месте захоронения стоит гранитный памятник с нейтральной надписью. Могила летчиков не наблюдается, но со слов местных жителей могила не переносилась...».

Шестерня редуктора с номером мотора.

Кроме этого, поисковик из поселка Бегуницы Евгений Тимофеев нашел местного жителя, знавшего о самолете, с места падения которого были привезены и захоронены в этой могиле останки. Это было очень важно, так как установить имена погибших за Родину летчиков можно теперь лишь обнаружив и обследовав обломки самолета. Только на уцелевших обломках боевой машины можно найти заводские номера самолета или мотора, по которым в архивах отыскать сведения о судьбе экипажа.

Поиски места падения самолета.

К сожалению, с первого раза попытка выйти на место падения самолета не удалась: наш проводник не смог сориентироваться в лесу, так как был здесь лет пять назад. По его словам, место было обнаружено около 1952 года местным жителем, который принес от самолета пистолет. Пистолет сотрудники милиции изъяли и стали выяснять обстоятельства обнаружения самолета. По заданию правления совхоза местные мужики вывезли обнаруженные останки экипажа (двух человек) на лошадях в поселок, где и была организована торжественно-траурная церемония захоронения. Погибших похоронили как безымянных. На протяжении нескольких лет местные жители разбирали самолет на металлолом, но на месте оставались обломки мотора.

Выбраться еще раз в эти места мы смогли только через год. И вот очередная запись в моем полевом дневнике:

Летчики 35-го ШАП у самолета Ил-2.

«4 октября 2007 года совместно с поисковым отрядом «Высота» и местными проводниками пытались снова найти место падения самолета. Перед заходом в лес местный проводник из д.Бегуницы – Николай Николаевич – предложил заехать еще к одному свидетелю нахождения самолета в 50-е годы. Приехав в поселок им. Кирова, мы пришли к местному жителю Гаврилову Алексею Прокопьевичу (более 70 лет). Из его рассказа следовало, что самолет первым обнаружил в конце 40-х – начале 50-х житель пос. им. Кирова Агафонов Алексей, который принес в деревню пистолет, найденный у летчиков в разбитом самолете. Он долго хвастался им, но кто-то из местных жителей сообщил об этом в милицию. Приезжал участковый милиционер из Волосово. Но о его приезде Агафонову сообщили, и пистолет он утопил в пруду за поселком. В наказание Агафонову приказали вывезти останки летчиков из леса и сдать в местный сельсовет (дирекцию совхоза), что он и сделал. Впоследствии останки летчиков были торжественно захоронены в пос. им. Кирова. Агафонов в 1952 году первый раз привел Алексея Гаврилова к месту падения самолета. По рассказу Гаврилова выходило, что они обнаружили обломки самолета Ил-2 (он характерно описывал броневую «бочку» самолета, хотя и не разбирается в самолетах, и точный тип самолета в поселке никто никогда не знал). Местные жители в просторечии называют данное место «20 делянка». С их слов, после обнаружения самолета жители постоянно ходили к этому месту за металлоломом. Так, Александр Мербух на тракторе вывез мотор самолета и сдал его в металлолом. Из рассказа Гаврилова стало известно, что на самолете был один V-образный мотор.

При поиске места падения самолета в указанном квадрате была обнаружена пушка ШВАК 20 мм с частью крыла и креплением. На пушке удалось обнаружить номер: ГЗ (или СЗ) 483. Дальнейшие поиски не увенчались успехом, скорее всего, место попало под вырубку. Требуется дополнительное обследование места падения. Со слов Николая Николаевича и Алексея Прокопьевича самолет лежал в направлении от деревни Лошковицы в сторону Копорья. По обнаруженной пушке и ее креплению к крылу, а также по фрагментам крыла сделан вывод, что данным самолетом является штурмовик Ил-2».

К сожалению, из-за смены работы и места жительства побывать мне в этих местах уже не удалось. Но поисковики из Кингисеппа и Волосово продолжали искать этот самолет. Виктор Костюкович вместе с Евгением Тимофеевым несколько раз выезжали в этот район. В 2013 году они смогли встретиться с еще одним коренным жителем д.Кирово – Ольгой Эрнестовной, которая хорошо помнила саму церемонию захоронения останков летчиков в 1952 году. А вот место, где находили обломки самолета, она, к большому сожалению, не знала.

В 2015 году к поиску самолета присоединился заместитель командира отряда «Авангард» Михаил Соловьев, который проживал в п.Бегуницы (находится недалеко от д.Кирово). И вот в декабре 2015 года от Михаила пришла долгожданная новость: один из старожилов показал ему место падения этого самолета.

Как мы и предполагали, это оказался Ил-2. На месте падения (хотя и сильно разграбленном) остались характерные обломки самолета именно этого типа: фрагменты брони, стойки шасси, коленчатый вал мотора. Кроме этого, удалось найти часть турели воздушного стрелка, что подтверждало наш вывод, что это был двухместный самолет Ил-2. К сожалению, Михаилу Соловьеву в тот раз не удалось найти номера самолета или мотора. Но главное сделано: найден самолет, экипаж которого был похоронен безымянным в д.Кирово.

В свободное от работы время Михаил периодически наведывался на место падения. Вот выдержки из его небольших писем в мой адрес по электронной почте:

«2 февраля 2016 года. Сегодня опять был на месте падения самолета. Снег стал, можно было проехать. Зачистил весь противовес первого цилиндра до металла – ничего! Мне Виктор Костюкович высылал отметки, где еще могут быть номера. Одну шатунную пару взял домой, он мне показывал, что на шатунах тоже могут быть номера, зачищу их дрелью. Искал на крыльях, там не сбили алюминий с наружных шляпок клепок – ничего. Привез оттуда шасси с остатками ступицы. Надо видимо все-таки ждать весны, мелкие куски от двигателя может найдутся. Или вытаскивать колено домой и чистить полностью дрелью до металла...»

«29 мая 2016 года. Были мы 28 мая на самолете. Так толком номеров и не нашли. Если это номера не те, значит будем копать дальше. На переборках крыльев так номеров и не нашли. Это номера с пневмобаллонов».

Утром 19 марта 2018 года раздался звонок на мобильный телефон, в котором Михаил скороговоркой проговорил, что вчера вывез из леса коленчатый вал мотора к себе в гараж, там полностью его сегодня почистит. Просил прислать на почту фотографии, где надо искать номер мотора...

Вечернего звонка я уже ждал... И он прозвучал – наконец-то труды Михаила были вознаграждены. На торце большой шестерни редуктора появился выбитый номер мотора – Ф 2580.

Остальное было делом техники. Открыв базу данных, составленную за многие годы исследовательской работы, нахожу следующие сведения: мотор АМ-38ф № 2580 стоял на самолете Ил-2 № 7001 в составе 3-й эскадрильи 35-го штурмового авиационного полка ВВС КБФ. Именно на этом самолете не вернулся с боевого задания

Братская могила в поселке Кирова.

экипаж в составе летчика младшего лейтенанта Ханжова Александра Павловича и воздушного стрелка сержанта Краснова Григория Ивановича. В архивных документах говорилось: «9 октября 1943 после выполнения боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по железнодорожной станции Волосово, идя на подбитом самолете от ЗА противника над целью, в районе 2 км юго-западнее озера Теглицкое, горящий самолет с левым креном врезался в землю. Экипаж погиб...»

Вот так спустя десятилетия, благодаря настойчивой и продолжительной поисковой работе, удалось установить имена (захоронены ранее как неизвестные) летчиков морской авиации Александра Ханжова и Григория Краснова.

Александр Павлович Ханжов родился в 1923 году в городе Вольске Саратовской области. (Его фамилия в документах воспроизводится в разных вариантах: в документах инженера 35-го ШАП его фамилия записана как Ханкеев, в наградных и в актах списания самолета и расследования боевых потерь как Ханжев, в Книге Памяти Саратовской области он вообще учтен как Алексей Хантов.) Его мать Надежда Павловна на момент гибели летчика проживала в доме № 34 по улице Революционная. В Красную Армию Александра призвали в апреле 1942 года и направили курсантом в Военно-морское авиационное училище имени Леваневского, которое он закончил по ускоренной программе в июне 1943 года. После окончания училища был направлен для прохождения дальнейшей службы в недавно сформированный 35-й штурмовой авиаполк ВВС Краснознаменного Балтийского флота, и вместе с полком в июне 1943 года прибыл под Ленинград. Летчики полка сразу же включились в напряженную боевую работу на Ленинградском фронте. Как раз в это время шла подготовка к началу череды наступательных операций в районе Мги и Синявино. Об отваге и мужестве молодого летчика говорит то, что к сентябрю 1943 года он уже был награжден орденом Отечественной войны I степени и медалью «За оборону Ленинграда». Как говорится в наградных документах, только с 22 июля по 23 августа 1943 года А.П.Ханжов совершил 17 боевых вылетов: «...При выполнении боевых заданий смело атакует цель, несмотря на ожесточенный заградительный огонь противника. В бою храбр, мужественный и хладнокровный при всякой обстановке. Техника пилотирования на самолете Ил-2 отличная. Молодой, растущий летчик...».

Открытие памятника с именами летчиков на могиле. 19 октября 2019 г.

Воздушный стрелок сержант Григорий Иванович Краснов родился в 1920 году в деревне Мышья (Малая) Лука Полищенского сельского совета Маловишерского района Ленинградской области (в настоящее время – Новгородская область). Григорий был мобилизован в начале войны и уже в 1941 году окончил 2-ю отдельную школу младших авиационных специалистов. После окончания ОШМАС был направлен для прохождения дальнейшей службы на должность воздушного стрелка-радиста в состав 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС КБФ. По прибытии 35-го ШАП в состав ВВС КБФ в июне 1943 года был переведен в этот полк. В июне 1943 года был награжден медалью «За оборону Ленинграда». На момент его гибели в деревне Мышья (Малая) Лука проживал его отец Иван Иванович Краснов, на имя которого и пришла печальная похоронка на сына.

В 1978 году при создании воинского мемориала в деревне Шепелево Ломоносовского района Ленинградской области по инициативе Совета ветеранов авиации ВМФ имена Александра Ханжова и Григория Краснова были увековечены на мраморных плитах мемориала «Балтийцам – авиаторам и морякам КБФ». А 19 октября 2019 года их имена увековечены на памятнике, установленном на месте захоронения.

Хорошков Александр Петрович

Хорошков А.П.

Летчик 86-го гвардейского истребительного авиационного полка 240-й истребительной авиационной дивизии 13-й воздушной армии гвардии младший лейтенант ХОРОШКОВ Александр Петрович, 1919 г.р., уроженец: Тамбовская область, Глазковский район, д.Изосимово. Мать Хорошкова Наталья Макаровна, проживала: Тамбовская область, город Мичуринск, ул.Советская, д.30. Кадровый, мобилизован через Тамбовский аэроклуб в Егорьевскую ВАШ 28 апреля 1940 года.

30 мая 1943 года на самолете Як-7б (заводской номер 820747, с мотором М-105пф № 3-1440) подбит в воздушном бою с бомбардировщиками противника при отражении налета немцев на город Волхов и Волховскую ГРЭС. Получил ранение в руку. В районе Кобоны на горящем самолете таранил немецкий бомбардировщик Хе-111. Выпрыгнул из горящего самолета с парашютом. Пропал без вести.

Место падения самолета Як-7б в районе Кобоны (район болота Большое, урочища Коровий Хребет) Кировского района Ленинградской области было обнаружено осенью 2015 года охотоведами местного охотхозяйства, которые показали это место представителям Музея битвы за Ленинград (г.Всеволожск Ленинградской области, руководитель – Титберия Олег Иликович). Причем поиск места падения самолета проводился ими целенаправленно, так как еще несколько лет назад они услышали рассказ-легенду одного местного жителя, который видел в годы войны, как советский истребитель таранил немецкий бомбардировщик. Немецкий самолет упал в Ладожское озеро, а наш «ястребок» – на болото. Но точное место падения он указать не мог, а показывал только примерное направление.

Основная экспедиция по подъему обломков самолета состоялась с 19 по 25 февраля 2016 года силами сотрудников Музея битвы за Ленинград, представителей частного музея «Дорога жизни. Кобона – Карежский порт» (директор – Сергей Марков), поисковой группы Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района) и аквалангистов дайв-центра «Aqua Line». Большую помощь оказало Российское военно-историческое общество (представитель в экспедиции – заведующий сектором поисковой работы и военно-исторических реконструкций РВИО Мачинский Сергей Александрович). Данная экспедиция была организована в рамках проекта, посвященного 100-летию со дня рождения Героя Советского Союза Алексея Маресьева и памяти Героя России Олега Пешкова.

В первый же день экспедиции, в «разведке», поисковики обследовали воронку и обнаружили несколько фрагментов самолета, на которых были нанесены дублированные

Воронка на месте падения самолета Як-7б.

номера мотора и самолета. Но эти обнаруженные номера оказались разными, а это означает, что самолет и мотор неоднократно находились в ремонте. На второй день, доставив к воронке на болоте все необходимое оборудование: помпы (как простые для откачки воды, так и специальные грязевые для откачивания торфяной жижи), лебедки и тали, поисковики обнаружили еще несколько обломков, на которых также были нанесены различные номера.

Так, к концу третьего дня подъема обломков самолета из болота поисковиками были установлены пять номеров, выбитых на обломках мотора: ПА 135-49, 344-714, ПФ 3-1929, ПФ 3-1440, ПА 125-683 и два номера, которые относились к заводскому номеру самолета: 2762 и 820747. Причем номер самолета 820747 был обнаружен на двух фрагментах, а номер мотора ПА 135-49 был выбит почти на всех шатунах и поршнях мотора.

В результате проведенных работ останки летчика в обломках самолета не обнаружены. Возможно летчик покинул подбитый самолет в воздухе на парашюте. Удар о болото был очень сильным, мотор раскололся на несколько частей. Судя по характеру нахождения обломков в воронке, самолет упал верх шасси и взорвался. После падения самолет горел. Деревянный хвост при соприкосновении с землей оторвало и отбросило на 30 метров по ходу падения. По мнению поисковиков, самолет загорелся и стал разваливаться еще в воздухе.

К выяснению, кто же пилотировал данный самолет в этом последнем вылете, приступили историки авиации, у которых

Работа поисковиков на месте падения.

Сергей Марков, Владимир Казаков, Сергей Склянин (слева направо) на месте падения самолета Як-7б.

за многие годы архивно-исследовательской работы накопился значительный документальный материал об авиационных полках и летчиках, сражавшихся в небе Ленинграда. Именно благодаря их работе и удалось установить данные летчика и обстоятельства потери данного самолета. Колоссальную помощь по документам 6-й воздушной армии Северо-Западного фронта оказали Сергей Дмитриевич Кузнецов – историк, автор нескольких замечательных книг по истории самолетов семейства Як и Александр Петрович Морзунов – руководитель поискового отряда «Находка» из Демянского района Новгородской области. По документам 13-й воздушной армии неоценимыми сведениями поделился историк военной авиации из Москвы Борис Владимирович Давыдов.

По совокупности проведенной исследовательской работы было установлено, что в мае 1942 года в один из полков 240-й истребительной авиационной дивизии ВВС Северо-Западного фронта (с лета 1942 года – 6-й ВА), а точнее, в 161-й ИАП прибывает с завода самолет Як-1 № 4941 с мотором № ПА 135-49. В период лета 1942 года с этого самолета мотор снимают и отправляют в ремонт. Сам же самолет осенью 1942 года уже с другим мотором передается в 562-й ИАП и его путь прослеживается до декабря 1943 года. Но интересующий нас мотор ПА 135-49 после ремонта попадает на другой самолет. Именно в это время (осенью 1942 года) из состава 42-го ИАП той же 240-й ИАД 6-й ВА поступает в ремонт самолет Як-7б № 820747 с мотором М-105 № ПФ 3-1440. Напомним, что оба указанных номера моторов обнаружены в обломках самолета, найденного поисковиками. В течение весны 1943 года этот

Як-7б несколько раз побывал в ремонте в 17 передвижных ремонтных мастерских, и в апреле 1943 года после очередного ремонта он был передан в состав 774-го ИАП 240-й ИАД.

В конце апреля 1943 года для прикрытия важных стратегических объектов в районе города Волхова (железнодорожный мост и Волховская ГРЭС) из состава 6-й ВА Северо-Западного фронта под Ленинград в состав 13-й ВА Ленинградского фронта передается 240-я истребительная авиационная дивизия в составе: 774-го, 156-го ИАП и оперативно подчиненного 630-го ИАП ПВО из состава 106-й ИАД ПВО. Таким образом, в контрольном списке 240-й ИАД на 1 мая 1943 года самолет Як-7б № 820747 с мотором М-105пф № 3-1440 был передан из состава 6-й ВА в состав 13-й ВА.

Здесь следует обязательно упомянуть, что 1 мая 1943 года 744-й истребительный авиаполк за образцовое выполнение боевых заданий и проявленный при этом личным составом полка героизм и мужество был преобразован Приказом Народного Комиссариата обороны СССР в 86-й гвардейский истребительный авиаполк.

Первое упоминание об этом самолете на Ленинградском фронте появляется в оперативной сводке 240-й ИАД, когда 27 мая 1943 года при осмотре вернувшихся с боевого задания самолетов техники 86-го гв. ИАП обнаруживают на нем значительные пулевые повреждения. К сожалению, в документе фамилия летчика, пилотировавшего самолет в этот день, не указана.

Так стало известно, что найден самолет из состава 86-го гвардейского истребительного авиаполка 240-й истребительной авиадивизии.

Но вот дальше поиск застопорился. Проверкой всех выписок из оперативных сводок дивизии и полка были установлены все потери материальной части и личного состава 86-го гв. ИАП за май и июнь 1943 года (время нахождения полка и всей дивизии на Ленинградском фронте). Но в этих списках искомого номера не оказалось! В сведенных таблицах, которые составили исследователи, все события (даты), летчики, пилотировавшие в эти дни самолеты, были «привязаны» к каждому номеру самолета. Но, как говорилось выше, номер 820747, обнаруженный поисковиками, в таблицах не значился. Правда, в один из

Найденные номера самолета и мотора.

дней был указан потерянный в воздушном бою самолет Як-7б с очень близким номером, который значился как 820744.

Проверив еще раз источник, из которого был взят этот номер, историки убедились, что именно так он был записан в «Журнале учета боевых и не боевых потерь самолетов 13-й воздушной армии». А вот в оперативной сводке за указанный день напротив фамилии летчика, которая была записана в вышеназванном журнале, номер самолета отсутствовал! Причем по всем (ВСЕМ!) другим событиям (датам) и летчикам полка, связанным с этими датами, – номера самолетов дублировались перекрестным сопоставлением этих двух указанных источников.

Пришлось поднимать документы, которые относились к моменту передачи этих самолетов из одной воздушной армии в другую. И вот тут-то и выяснилась ошиб-

ка, которую допустил писарь штаба, заполнявший «Журнал учета». В этом списке не оказалось самолета Як-7б № 820744. Чтобы убедиться в правильности выводов, пришлось еще раз просмотреть другие архивные документы, в которых удалось найти упоминание, что именно этот самолет находился в составе совсем другого авиационного полка, действовавшего на другом участке советско-германского фронта.

Таким образом, удалось выяснить, что на самолете Як-7б № 820747 с мотором М-105пф № 3-1440 не вернулся с боевого задания летчик 86-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии младший лейтенант Александр Петрович Хорошков.

Чуть позже в документах Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации также удалось найти еще несколько документов подтверждающих вышесказанное.

Работа на месте падения самолета.

Как помните, 27 мая 1943 года самолет Як-7б № 820747 получил некоторые повреждения в воздушном бою, что было отражено в оперативной сводке полка. А в журнале боевых действий дивизии нашлось упоминание, что точно такие же повреждения получил самолет с бортовым номером 12, которым управлял гвардии младший лейтенант Хорошков. Это подтверждает, что самолет Як-7б с заводским номером 820747 имел бортовой номер 12. И самое главное, что в журнале боевых действий говорилось, что 30 мая 1943 года гвардии младший лейтенант Хорошков также вылетел на самолете с бортовым номером 12.

В архивных документах говорилось, что 30 мая 1943 года в период 19.35 – 20.50 шестерка самолетов Як-7б (ведущий – заместитель командира АЭ гвардии старший лейтенант Коротков Николай Сидорович) в районе Новой Ладоги заметили немецкие бомбардировщики, которые шли под прикрытием истребителей ФВ-190. Наши летчики атаковали строй бомбардировщиков. Пара Як-7б (гвардии лейтенант Кудрявцев Дмитрий Иванович и гвардии младший лейтенант Хорошков Александр Петрович) сбили один немецкий истребитель ФВ-190, который упал в районе озера Токаревское. Во время воздушного боя летчики потеряли из виду самолет Хорошкова, но, по их предположению, Хорошков таранил немецкий бомбардировщик Хе-111, который упал в районе Шлиссельбурга. Так в оперативной сводке 240-й ИАД появилась запись, что гвардии младший лейтенант Хорошков не вернулся с боевого задания.

В акте расследования о таране самолета противника говорится уже более уверенно:

«В районе Новой Ладоги заметив бомбардировщиков противника в сопровождении истребителей произвел первую атаку, в ходе которой выйдя из-под удара истребителей, Хорошков врезался в середину строя Хе-111, ведя огонь из пушки и пулеметов. Получив повреждения своего самолета, загорелась левая плоскость, Хорошков произвел таран, отрубив винтом хвостовое оперение Хе-111 и покинув свой самолет выбросился с парашютом. Самолет противника вместе с экипажем упал в Ладожское озеро...».

1 июня 1943 года командование 86-го гв. ИАП подписывает на гвардии младшего лейтенанта А.П.Хорошкова наградной лист, в котором указывается:

«30 мая 1943 года ранен в воздушном бою в руку и получил ожоги лица. (...)

30 мая 1943 года выполняя боевое задание на перехват группы бомбардировщиков был

ранен в руку, подожжен истребителями противника, на горящем самолете произвел таран самолета противника Хе-111, который упал после тарана, сам приземлился с парашютом...».

Причем к наградному листу прикладывается подтверждение от поста ПВО Ладожского района ПВО, где говорится:

«30 мая 1943 года в 21.15 в воздушном бою 1 Хе-111 был протаранен самолетом Як-7б и после повреждения хвостового оперения самолет противника Хе-111 упал 12 км севернее южного побережья Ладожского озера.

Подтверждает начальник поста 1203 старшина Кольцов.

Согласно боевых донесений летчиков и времени сбитый самолет противника Хе-111 засчитать за гвардии младшим лейтенантом Хорошковым...».

Судя по приведенной выдержке из наградного листа, подбитый в воздушном бою Александр Хорошков на горящем самолете таранит еще один немецкий самолет и потом выбрасывается с парашютом и приземляется на землю. Причем в графе о ранениях летчика подробно расписывается, что летчик получил ранение руки и ожоги головы. Напомним, что этот документ подписан командиром полка гвардии подполковником Найденовым 1 июня 1943 года (то есть на второй день после описанного боя). Приказом командующего войсками 6-й воздушной армии от 16 июля 1943 года (в это время 240-я ИАД вернулась в состав 6-й ВА) гвардии младшего лейтенанта А.П.Хорошкова награждают орденом Красного Знамени. Причем в приказе нет отметки о том, что летчик погиб либо пропал без вести.

Вот только этому почему-то противоречат другие документы, также оформленные в штабах вышеуказанных воинских формирований:

– 3 июля 1943 года штабом 240-й ИАД составляется донесение о том, что А.П.Хорошков пропал без вести 30 мая 1943 года;

– 27 июля 1943 года на основании вышеназванного донесения подписывается приказ Главного Управления кадров ВВС КА об исключении из списков Красной Армии как пропавшего без вести;

– 20 декабря 1943 года Тамбовским ОВК выписывается извещение о пропаже без вести родным Хорошкова А.П. для оформления пенсии.

Кроме того, в составляемой в 90-е годы XX столетия Книге Памяти Тамбовской области А.П.Хорошков так и значится пропавшим без вести (правда с ошибкой: 30 мая 1944 года в районе города Шлиссельбург Ленинградской области).

Так как же сложилась судьба этого мужественного летчика? Он погиб 30 мая 1943 года после тарана немецкого бомбардировщика? Или смог спуститься на парашюте и вернуться в полк?

Что интересно, но на доступном для всех сайте Министерства обороны Российской Федерации «Подвиг Народа» указаны награды Александра Петровича Хорошкова (орден Красного Знамени, полученный в 1942 году, орден Красного Знамени от 16.07.1943 г. за таран немецкого бомбардировщика и представление (а не утвержденное награждение) к медали «За оборону Ленинграда». Но после награждения в 1943 году, больше ни одной награды у А.П.Хорошкова не указано, что очень странно для летчика, который, якобы, вернулся в полк.

На этом этапе поиска с помощью специалистов Российского военно-исторического общества удалось получить копию учетно-послужной карточки А.П.Хорошкова, которая хранится в Центральном архиве Министерства обороны РФ. В ней четко указывается, что гвардии младший лейтенант Хорошков пропал без вести 30 мая

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

Номер пушки ШВАК.

Штурвал самолета.

Наградной лист Хорошкова А.П.

1943 года. Становится понятно, что летчик, скорее всего, смог передать по радио о характере своих ранений и о том, что он покидает горящий самолет. Так как территория, над которой проходил воздушный бой, была наша, командование было уверено, что летчик благополучно опустится на парашюте и вернется в полк. Наверное поэтому и в первоначальных документах с описанием этого боя не говорится, что летчик погиб.

Также мы попросили работников архива проверить учетные карточки по наградам и получили в принципе прогнозируемый ответ: первый орден Красного Знамени в 1942 году был вручен, а вот на карточке второго ордена Красного Знамени, к которому Хорошков был представлен и награжден летом 1943 года за таран немецкого самолета, стояла отметка – погиб. Награда оказалась не вручена, так же как и медаль «За оборону Ленинграда», к которой Хорошков был представлен в июне 1943 года.

Поднятые из воронки фрагменты мотора.

Таким образом, стало окончательно ясно, что Александр Петрович Хорошков погиб в этом бою 30 мая 1943 года. Конечно, версий его гибели на земле можно предположить несколько, но самая на наш взгляд вероятная, скорее всего, следующая. Опустившись на парашюте в болото, тяжело раненный летчик скончался от потери крови и сильных ожогов, полученных еще в воздухе.

Родился Александр Петрович Хорошков 21 апреля 1919 года в селе Изосимово Глазковского района Тамбовской области. Окончил семь классов и школу ФЗУ при паровозоремонтном заводе в городе Мичуринске. Работал слесарем. В 1935 году вступил в ВЛКСМ. Занимался в Тамбовском аэроклубе, из которого и был призван в РККА 28 апреля 1940 года. Окончил Егорьевскую военную авиационную школу пилотов. Служил в ней летчиком-инструктором. С 1 февраля 1942 года в распоряжении командующего ВВС Северо-Западным фронтом. С 24 апреля 1942 года старший сержант, пилот 1-й АЭ 642-го легкобомбардировочного авиаполка ВВС 34-й армии Северо-Западного фронта. Летал на боевые задания на самолете У-2. 13 августа 1942 года приказом командующего войсками Северо-Западным фронтом награжден первым орденом Красного Знамени. Находясь на фронте, подал заявление в партию и стал сначала кандидатом, а затем и членом ВКП(б). За время нахождения в легкобомбардировочном авиаполку совершил 172 боевых вылета на самолете У-2 с налетом 186 часов. В январе 1943 года после переобучения переведен на должность летчика в состав 744-го истребительного авиаполка (с 01.05.43 г., 86 гв. ИАП).

«За время нахождения в полку (до 30 мая 1943 года) совершил 9 боевых вылетов, провел одиночно и в группе 3 воздушных боя, лично сбил 2 самолета противника Хе-111, один из них путем тарана...» – так записано в наградном листе. Кроме того, в этих документах отображен воздушный бой, который состоялся при вылете 27 мая 1943 года (напомним, что первое упоминание о найденном самолете Як-7б № 820747 как раз связано с датой 27 мая 1943 года):

«27 мая 1943 года, выполняя боевое задание на перехват бомбардировщиков противника, встретил на высоте 5000 метров до 50 штук бомбардировщиков, приближавшихся к подступам Волховстроя. Тов. Хорошков со своим ведомым со всей группой сразу бросились в боевые порядки бомбардировщиков. Сразу со второй атаки лично сбил 1 Хе-111, второй подбил. Весь строй бомбардировщиков противника был рассеян на подступах к Волховстрою. Ни одному самолету не удалось пробиться к цели...».

А вот как бой 27 мая описывает командир 240-й истребительной авиационной

дивизии гвардии полковник Г.В.Зимин в своих воспоминаниях «Истребители»:

«Вечером 27.05.1943 г. система «Редут» оповестила о приближении самолетов противника к Новой Ладоге. Немедленно были подняты группы истребителей 240-й иад: две шестерки Як-7б от 86-го гв. иап (ведущие капитаны А.В.Зазаев и И.Я.Попович) и девять ЛаГГ-3 от 156-го иап (ведущий капитан И.Г.Романов). У противника насчитывалось до 35 бомбардировщиков «Хейнкель-111» под прикрытием 12 истребителей. Летчики 86-го гвардейского, набрав высоту, пошли на перехват в район железнодорожной станции Жихарево, но были перенацелены с КП полка в район города Волхов. Над ним шестерка «яков» капитана Зазаева встретила три группы бомбардировщиков (по 9 машин в группе) под прикрытием истребителей. Пара А.В.Зазаева с ходу атаковала замыкающее звено Хе-111, и ведомый И.К.Сомов с близкой дистанции сбил один бомбардировщик. Стрелки с «хейнкелей» открыли интенсивный огонь, чтобы не дать нашим истребителям возможность атаковать с малых дистанций.

Сбив самолет замыкающего звена, мл. лейтенант И.К.Сомов нацелился на второе звено Хе-111. Во время повторной атаки он оторвался от капитана Зазаева, пристроился к капитану А.М.Манову, вместе с которым и ушел на свой аэродром, после того как израсходовал весь боекомплект. В то же время его ведущий попеременно атаковал двух Хе-111. Боекомплект его тоже был на исходе. В ходе боя к Зазаеву присоединился еще один истребитель, и эта пара тоже благополучно вернулась на аэродром. Третья пара из этой шестерки – мл. лейтенанты А.П.Хорошков и М.Ф.Манулин – атаковала группу бомбардировщиков при подходе к Новой Ладоге. На встречном курсе Манулин длинной очередью сбил Хе-111, после чего резко ушел вниз и, снова набрав высоту, атаковал с хвоста другой «хейнкель». С других бомбардировщиков по нашему истребителю открыли интенсивный огонь. Он был поврежден и стал неуправляемым. Мл. лейтенант воспользовался парашютом, благополучно приземлился на своей территории. Оставшийся без напарника Хорошков вел бой с двумя «фоккерами», одного из них сбил и тут же атаковал звено «хейнкелей». Ему удалось сбить и бомбардировщик, но сам подвергся атаке трех ФВ-190. Изобретательно маневрируя, летчик сумел оторваться от преследователей и благополучно вернулся на аэродром.

Михаил Кельбин на месте падения самолета.

Другая шестерка летчиков 86-го гвардейского авиаполка (ведущий капитан И.Я.Попович) на подходе к Новой Ладоге вела бой с девятью Хе-111 и истребителями сопровождения. Пара капитана А.М.Манова и майора С.Г.Левитина сбила два бомбардировщика. Дальнейшим атакам наших летчиков помешали «фоккеры». Манов и Левитин вышли из боя с полностью израсходованным боекомплектом.

Неподалеку от этой пары дрался гв. ст. лейтенант А.Н.Деркач. Опытный летчик, он сумел оторваться от «фоккеров» и тут же атаковал ближайший Хе-111. Бомбардировщик с резким снижением ушел на юг. Набирая высоту, гвардеец увидел, как один ФВ-190 нацеливается на наш «як». Деркач успел отсечь «фоккер» огнем и тем самым спас своего боевого друга от неминуемой гибели. Но в этот момент его снова атаковали два ФВ-190. Одного из них Деркач сбил. Но и его самолет получил повреждения. Тем не менее летчик благополучно привел подбитую машину домой.

Остатки мотора М-105.

«Лаги» 156-го авиаполка вели бой в районе Волхова с тремя Хе-111 и четверкой ФВ-190. Этот бой закончился безрезультатно.

Таким образом, двенадцать летчиков 86-го гвардейского авиаполка сбили шесть «хейнкелей» и два «фоккера». Еще два вражеских истребителя подбили. Наши потери составили два самолета. Один летчик погиб...»

Воздушный бой 30 мая 1943 года был описан и в книге военного историка, кандидата исторических наук И.Г.Иноземцова «Под крылом – Ленинград».

Титберия О.И., Мачинский С.А. (слева направо).

«Шестерка ЯК-7Б, пилотируемая летчиками 86-го гвардейского истребительного авиаполка во главе со старшим лейтенантом Коротковым, перехватила группу из 14 бомбардировщиков Хе-111. Во время атаки младший лейтенант И.К.Сомов увидел пару ФВ-190, которая шла в стороне от бомбардировщиков и готовилась напасть на советские самолеты. Он подвернул к вражеским истребителям и, зайдя в хвост ведомому, открыл по нему огонь. «Фоке-вульф» загорелся. Затем Сомов атаковал «Хейнкель -111» и тоже сбил его. В это время молодой летчик старший лейтенант Хорошков заметил ниже себя другой бомбардировщик Хе-111. Развернувшись со снижением, он на предельной скорости настиг вражеский самолет и винтом отрубил ему хвостовое оперение. «Хейнкель» рухнул в Ладожское озеро. Но самолет Хорошкова получил серьезные повреждения и загорелся. Летчику пришлось прыгать с парашютом...»

К поиску родных погибшего летчика подключились тамбовские поисковики – руководитель п/о «Альтаир» Тамбовского приборостроительного колледжа, руководитель Тамбовского регионального отделения Общероссийского общественного движения «Поисковое Движение России» Елена Геннадьевна Валатина. И уже через три дня поисковики встретились с родными Александра Хорошкова! Действенную помощь оказали замглавы администрации Изосимского сельсовета Галина Борисовна Троицкая и начальник отдела культуры администрации Мичуринского района Тамбовской области Надежда Васильевна Попова.

Елена Геннадьевна Валатина встретилась в Мичуринске с племянницей Александра Хорошкова Берниковой Валентиной Степановной и записала ее рассказ о семье. Оказалось, что родственников, племянников и племянниц, много.

«В семье Хорошковых было четверо детей: Татьяна Петровна Хорошкова, в замужестве Попова. Она одна сейчас осталась в живых из детей этой большой семьи. Сама родила восемь детей. В настоящее время живы пятеро из них: Попов Вячеслав Степанович, живет в Мичуринске, Сурова Людмила Степановна, живет в р.п. Никифоровка Тамбовской области, Матвеева Антонина Степановна, живет в Ленинградской области, Юрлова Нина Степановна, живет в с. Екатеринино Никифоровского района. Это все родные, племянник и племянницы. А еще их дети и дети детей.

Отец, Хорошков Петр Григорьевич, 1882 года рождения, работал на паровозоремонтном заводе. На войне он не был, так как работал на железной дороге, где у него была бронь. Умер в 1947 году.

Мать, Наталья Макаровна, 1885 года рождения, была домохозяйкой. Мария, другая сестра Александра, умерла в 1942 году после контузии, полученной при бомбежки немецкими самолетами ст. Кочетовки. Похоронена на кладбище города Мичуринска, где похоронены и родители. Младший сын Василий, 1922 года рождения, учился в школе № 22 города Мичуринска. Воевал под Москвой, был ранен, умер от туберкулеза в госпитале в городе Ярославль. Похоронен на Леонтьевском кладбище г.Ярославля.

Александр Петрович Хорошков закончил школу семилетку в селе Изосимово. Потом учился в ФЗУ, занимался в аэроклубе в Мичуринске, потом в Тамбове. После Тамбовского аэроклуба Александра направляли в Куйбышев, вроде преподавать в летное

училище, но он не хотел и рвался на фронт. Добился своего. Сначала летал бомбить немцев, но хотел летать на истребителе. Тоже добился, стал истребителем. В 1942 году пролетал через Мичуринск, недалеко от дома был аэродром (Турмасово), приходил домой с другими летчиками, заходили четыре человека. Были совсем мало, ушли к отцу. Приходили письма, к сожалению, которые не сохранились. У матери Александра хранилась вырезка из газеты «Красная звезда» 1943 года, в которой была статья о подвиге Александра и его портрет...»

Родственники А.П.Хорошкова передали поисковикам копии фотографий (довоенных), на одной из которых запечатлен Александр с другом, и на втором фото мать Александра Наталья Макаровна.

Также Елена Геннадьевна Валатина сообщила, что тамбовские поисковики совместно с администрацией Тамбовской области и Мичуринского района хотят провести торжественное мероприятие, посвященное памяти Александра Петровича Хорошкова, которое планируется на 30 мая 2016 года, и будет приурочено к годовщине совершенного им тарана немецкого самолета.

И это событие состоялось. Вот как оно было описано в тамбовском газете «Мичуринская правда» в корреспонденции Ирины Адам.

«Мичуринцы отметили годовщину подвига своего земляка, уроженца села Изосимово Глазковского (ныне Мичуринского) района – военного летчика Александра Хорошкова, погибшего в воздушном бою под Ленинградом 30 мая 1943 года.

На торжественный митинг из разных уголков страны съехались племянницы Александра Петровича и их дети, представители Российского военно-исторического общества, поисковых отрядов Тамбова и Мичуринска, совместными усилиями восстановившие биографию героя вплоть до последних минут его жизни.

Еще год назад кавалер двух орденов Красного Знамени гвардии младший лейтенант Александр Хорошков считался без вести пропавшим. Но недавняя находка близ озера Ладога (поисковики в феврале 2016 года вытащили из болота части совершившего таран советского истребителя Як-7Б с заводскими номерами) инициировала большую исследовательскую работу. «Это изыскание открыло цикл экспедиций, посвященных столетию со дня рождения Героя Советского Союза Алексея Маресьева и памяти Героя России Олега Пешкова, погибшего в Сирии, – пояснила сотрудник пресс-центра Российского военно-исторического общества Анна Тотьмянина, приехавшая из Москвы на памятные мероприятия. – Мы были удивлены и обрадованы, когда сразу после телевизионного сюжета Первого канала о находке останков самолета и установлении личности пилота с нами связались по телефону его родственники. Теперь память об Александре Хорошкове будет увековечена по всей форме. Именно ради этого мы и делаем свое дело».

Почтить память защитника Отечества, погибшего в возрасте 24 лет, на площадь Славы пришли руководители администраций города и района, военнослужащие, священнослужители, представители ветеранских организаций, школьники и студенты. Ветеран боевых действий, участник поисковой экспедиции на Ладоге Владимир Камышников привез родственникам капсулу с землей с места падения Як-7Б и патрон из пулемета, который Александр Хорошков не успел выпустить по врагам. «Этот патрон предлагаю заложить в основание памятника, который, надеюсь, появится на родине героя». Кроме того, в дар одному из музеев Тамбовщины предполагается передать два пулемета с того самого самолета.

Торжества продолжились в селе Изосимово. Там была установлена мемориальная доска в память о герое и организован вечер памяти».

Памятная плита на здании школы в с.Изосимово.

Родные и близкие летчика Хорошкова А.П.

Хотеев Иван Иванович

Заместитель командира 2-й АЭ 5-го истребительного авиационного полка 61-й авиационной бригады ВВС Краснознаменного Балтийского флота лейтенант ХОТЕЕВ Иван Иванович, 1913 г.р., уроженец: Смоленская (в настоящее время – Калужская) область, Сухиничский район, село Юрьево.
Кадровый, в Красной Армии с 20 августа 1935 года.

18 июля 1941 года (по другим данным, 17 июля 1941 года) на самолете МиГ-3 (заводской номер 2895, с мотором АМ-35а № 04301) не вернулся с боевого задания при разведке в районе Заполье Сланцевского района Ленинградской области.

Хотеев И.И.

Место падения самолета МиГ-3 в районе деревни Шакицы Старопольского сельского поселения Сланцевского района Ленинградской области обнаружено в 1970-е годы учениками Старопольской восьмилетней школы. Из рассказа местных жителей следопыты узнали, что летчик самолета выпрыгнул с парашютом, но приземлился уже мертвым. Местные жители его захоронили. Школьникам-следопытам старожилы указали могилу неизвестного летчика и передали сохранившейся орден Красного Знамени, найденный в годы войны у летчика. Погибшим оказался лейтенант Хотеев Иван Иванович, 1913 г.р.

При изучении архивных документов Центрального военно-морского архива установлены номер самолета – № 2895 и номер двигателя – АМ-35 № 04301.

В 1980 году останки погибшего летчика были перезахоронены в поселке Старополье Сланцевского района Ленинградской области. Также имя И.И.Хотева увековечено на воинском мемориале летчикам-балтийцам в поселке Борки Ломоносовского района Ленинградской области.

Последний боевой вылет описан следующим образом в архивных документах:

«17 июля 1941 года ... вылетевший на разведку в район Заполье старший лейтенант И.И.Хотеев, также из 5 ИАП, с задания не возвратился...».

Родился Иван Иванович Хотеев 20 июня 1913 года в д.Юрьево Сухиничского района Смоленской (в настоящее время – Калужской) области. В 1930 году окончил школу семилетку. Стал работать проходчиком на железной дороге.

20 августа 1935 года поступил в Ейское военно-морское авиационное училище, которое окончил в звании младшего лейтенанта в декабре 1937 года. Направлен на должность пилота в в/ч № 2 ВВС КБФ. С 13 января 1938 года в в/ч № 811/2 ВВС КБФ на должности младшего летчика исполняет обязанности начальника парашютно-десантной службы АЭ. В 1939 году присвоено звание лейтенант, и И.И.Хотеев назначен на должность командира звена. С 30 ноября 1939 года по 13 марта 1940 года принимал участие в боях советско-финляндской войны. В это время (приказом от 31 января 1940 года) переведен на должность командира звена во 2-ю авиационную эскадрилью 5-го истребительного авиационного полка ВВС КБФ. За мужество, проявленное в боях, награжден орденом Красного Знамени (Указ о награждении 21 апреля 1940 года).

Перед самой войной (приказ от 14 июня 1941 года) назначен на должность заместителя командира 2 АЭ 5-го ИАП ВВС КБФ.

Внук летчика журналист Игорь Гусев подготовил небольшой очерк о родном дедушке, который мы приводим ниже.

«Хотеев Иван Иванович. На момент гибели – старший лейтенант, зам. командира эскадрильи 5-го ИАП ВВС КБФ. Кавалер ордена Красного Знамени за финскую кампанию.

Уроженец д.Юрино Сухиничского района. Рабфаковец. Закончил Ейское авиационное училище.

Войну встретил в г.Ораниенбаум (ныне Ломоносов). Семья вскоре была эвакуирована. Младшей из троих детей Валентине исполнилось полгода. Она так и не увидела своего отца.

18 июля авиационное звено под командованием ст. лейтенанта Хотеева возвращалось с боевого вылета. Осталось неизвестным, почему только один его самолет изменил курс, заметив втягивающуюся в село Старополье (Сланцевский район) немецкую колонну. Остальные самолеты звена вернулись на аэродром. Возможно, командир приказал продолжать полет, а сам предпринял индивидуальные действия. Возможно, за это светило взыскание, и он не захотел подставлять подчиненных.

Так или иначе, самолет морского летчика ст. лейтенанта Хотеева принялся на бреющем полете расстреливать немецкую колонну. Среди немцев началась паника. По свидетельству очевидцев, один из немецких солдат забежал в ближайший двор, выплеснул белье из корыта и накрылся им, спасаясь от смерти с неба. Даже после израсходования боезапаса, летчик продолжал заходы на бреющем полете, пугая захватчиков. Во время одного из таких заходов он был подбит ответным огнем. Развернул самолет на колонну и пошел на таран, но... колонна уже полностью втянулась в село. Могли быть жертвы среди гражданского населения. Поэтому в последний момент Иван Хотеев все же отвернул от атакуемой колонны и бросил пылающий самолет в близлежащее поле, где и рухнул.

Оккупанты под страхом смертной казни запретили хоронить отважного летчика. Однако местные жители ночью пробрались к упавшему самолету. Им удалось собрать документы и орден пилота, а самого его похоронить прямо в поле.

Фронт откатился на Восток. А после Победы часть уже носила другое наименование. Семья после эвакуации не вернулась в Ораниенбаум, а осела в Козельске, поближе к родственникам. До 1975 года Иван Иванович Хотеев был героем для нескольких поколений сельчан. Но его семья ничего о нем не знала. И вот «Красные следопыты» разыскали-таки семью. Трудно передать словами чувства жены летчика, так больше и не вышедшей замуж, в одиночку вырастившей троих его детей. Чувства 35-летней женщины (младшей дочери), которая впервые в жизни увидела фото отца не в семейном альбоме, на скромном воинском обелиске.

Пионерская дружина в селе носила его имя. В школьном музее хранились обломки самолета, документы и награда героя, первым отдавшего свою жизнь за жизни сельчан Старополья. Его могила так и осталась неприкосновенным кусочком того поля. Трактора заботливо обходили ее при полевых работах. Вблизи захоронения принимали в пионеры. Сюда приносили венки и цветы.

После 30 лет «без вести пропавший» семья узнала о том, что их муж, отец и дед – настоящий герой. Без преувеличения. Которым можно и нужно гордиться.

Могилу впоследствии перенесли в центральную усадьбу. Ее современный вид – на фото.

Вечная память героям минувших сражений!..»

Могила Хотеева И.И. в п.Старополье в 1980-е годы.

Новый памятник на могиле Хотеева И.И. в п.Старополье.

Хрипунов Борис Никифорович

Летчик 12-го Краснознаменного истребительного авиационного полка 9-й штурмовой авиационной дивизии ВВС КБФ младший воентехник ХРИПУНОВ Борис Никифорович, 1919 г.р., уроженец: Чкаловская (в настоящее время – Оренбургская) область, г.Соль-Илецк. Отец Хрипунов Никифор Андреевич, мать Хрипунова Мария Кузьминична, проживали: Чкаловская область, г.Бузулук, ул.Красноармейская, д.70. Кадровый, в РККА с 1940 года.

24 июля 1944 года на самолете Як-7б (заводской номер 54108) сбит зенитной артиллерией противника в районе д.Дубровка, погиб при попытке совершить вынужденную посадку в районе ст. Веймарн Кингисеппского района Ленинградской области. Захоронен в д.Керстово Кингисеппского района Ленинградской области.

Стойка шасси.

Место падения самолета Як-7б в районе станции Веймарн Кингисеппского района Ленинградской области было обнаружено поисковиками отряда «Форпост» (г.Кингисепп, руководитель – Костюкович Виктор Викторович) в сентябре 2015 года. Место падения находилось совсем недалеко от железнодорожной насыпи, но в годы войны в этом месте железной дороги еще не было. Скорее всего, основные обломки самолета еще в послевоенные годы были вывезены местным населением на металлолом. Поисковики же нашли фрагменты центроплана самолета, части расколотой бронеспинки, одну стойку шасси, остатки от авиационной пушки ШВАК калибром 20 мм и нерасстрелянные патроны к авиационному крупнокалиберному пулемету БС калибром 12,7 мм, датированные 1943 годом. Все эти обломки самолета были собраны поисковиками в радиусе 250 метров, так как в том месте, где самолет ударился о землю, осталась совсем небольшая продолговатая воронка. На месте был также обнаружен деформированный от удара, но более-менее целый патронный ящик для пулемета БС, который поисковики передали для экспозиции Музея битвы за Ленинград (г.Всеволожск). Вот именно на ленте-подаче этого ящика специалисты-реставраторы (Сергей Терентьев) и нашли выбитый номер самолета, когда стали его чистить от коррозии. Поисковая практика показывает, что заводские номера самолетов и моторов очень часто дублировались на различных съемных агрегатах. На почищенном патронном ящике был обнаружен номер самолета – 54108.

Бронеспинка.

Проведя архивную исследовательскую работу с документами Центрального военно-морского архива, Сергею Николаевичу Кузнецову (историку авиации, автору книг о самолетах семейства Як) удалось найти упоминание, что самолет Як-7б № 54108 с авиазавода сначала попал в 21-й ИАП ВВС КБФ, а затем был передан в 12-й Краснознаменный ИАП. В документах архива говорилось, что этот самолет был учтен 25 июля 1944 года как потерянный при боевой работе полка и был списан с лицевого счета полка 11 ноября 1944 года (Основание: ЦВМА, ф.166, оп.12393, д.1). Проверив другие документы 12-го КИАП было установлено, что именно на этом самолете 24 июля 1944 года не вернулся с боевого задания младший воентехник Хрипунов Борис Никифорович, который при выпол-

нении боевого задания в районе Нарва был подбит зенитной артиллерией противника и при попытке совершить вынужденную посадку разбился в районе 10 км юго-восточнее ст.Веймарн Кингисеппского района Ленинградской области. Что интересно, в одном из донесений говорилось немного о другом месте падения самолета: «24 июля 1944 года на подбитом зенитной артиллерией самолете упал в районе дер. Дубровка. Погиб...». Бывшая деревня Дубровка находилась в 18 км от места, где найден самолет. А вот само место нахождения обломков самолета полностью совпадало с местом, которое указано в первой формулировке в архивных документах.

В архивных оперативных документах упоминается, что 24 июля 1944 года в период с 4 ч. 45 м. до 22.ч 22 м. самолеты истребители КБФ группами от двух до шести самолетов вели разведку Финского залива, района города Нарва и перехватывали самолеты противника в указанных районах. В районе города Нарва в воздушном бою был сбит неприятельский самолет ФВ-187. Огнем зенитной артиллерии в районе Нарва был сбит самолет 12-го Краснознаменного истребительного авиационного полка.

В архивных документах по учету безвозвратных потерь значится, что младший воентехник Б.Н.Хрипунов похоронен в 1944 году в д.Керстово Кингисеппского района Ленинградской области, которая находится в 15 км от места падения самолета. Скорее всего, место гибели летчика было обнаружено сразу же после падения самолета, так как к этому времени (июль 1944 года) данная территория уже была освобождена от немецко-фашистских оккупантов, а в Керстово находился один из действующих аэродромов ВВС КБФ. Поэтому тело погибшего летчика доставили туда и похоронили на воинском кладбище, которое и в настоящее время находится на восточной окраине деревни у стен старой церкви. Также фамилия Бориса Никифоровича Хрипунова внесена в паспорт этого воинского захоронения.

В интервью с летчиком 12-го ИАП ВСС КБФ Владимиром Алексеевич Тихомировым, которое было записано санкт-петербургскими историками авиации Олегом Корытовым и Андреем Диковым есть упоминание о гибели летчика Хрипунова.

Летный состав 2-й эскадрильи 12-го ИАП КБФ. 1944 г.

«Вопрос: На какую тактику делался упор при обучении летчиков-истребителей, как Вы оцениваете уровень подготовки летных кадров на разных этапах войны?

Ответ: Может летчики подготовлены к обычным полетам, ну а навыки боевые прививаются только в бою. Они все приходили с нормальной летной подготовкой. Чтобы мы их доучивали – этого не было, они очень быстро вводились в строй.

Иной раз погибали молодые – Гончарук – я был наверно в отпуске в это время, он погиб над Церелем, вылетели они на сопровождение – его сбили. Погиб летчик молодой Хрипунов, он был подбит, садился неудачно на болоте между Нарвой и Кингисеппом или Веймарном. Погиб и молодой летчик Мандоров – в Рижском заливе. Его мать старушка к нам в Борки приехала – ищет летчика рассказать, как погиб ее сын...»

Тихомиров В.А.

Воинское кладбище в деревне Керстово.

Чекрыгин Михаил Васильевич
Кузьмин Алексей Васильевич
Килевой Григорий Кузьмич
Егорушкин Константин Фатеевич
Петров Виктор Петрович
Гордиенко Андрей Саввич

Командир корабля гвардии старший лейтенант ЧЕКРЫГИН Михаил Васильевич, 1911 г.р., уроженец: город Чкалов (в настоящее время – Оренбург), с.Черноречье. Жена Чекрыгина Прасковья Григорьевна, проживала: Хабаровский край, город Хабаровск, Аэрофлот, дом 31, кв.3. Кадровый, в РККА с 1933 года. Призван вторично в РККА из ГВФ в августе 1941 года.

Штурман отряда гвардии старший лейтенант КУЗЬМИН Алексей Васильевич, 1919 г.р., уроженец: Московская (в настоящее время – Рязанская) область, Старожиловский район, д.Шевцово. Жена Кузьмина Анна Александровна, проживала: город Москва, 2-й Тружниковский переулок, д.4, кв.33. Кадровый, в РККА с 1938 года.

Штурман корабля гвардии младший лейтенант КИЛЕВОЙ Григорий Кузьмич, 1922 г.р., уроженец: Украинская ССР, Запорожская область, Веселовский район, с.Веселое. Мать Килевая Татьяна Корниловна. Мобилизован Сталинским РВК Запорожской области.

Бортовой механик гвардии старшина ЕГОРУШКИН Константин Фатеевич, 1915 г.р., уроженец: Смоленская область, Починковский район, Переснянский с/с, д.Логовищено. Мать Егорушкина Ольга Прохоровна. Кадровый, в РККА с 1936 года, мобилизован Починковским РВК.

Воздушный стрелок-радист гвардии старший сержант ПЕТРОВ Виктор Петрович, 1919 г.р., уроженец: Ивановская (в настоящее время – Владимирская) область, Юрьев-Польский район, село Исаково. Отец Петров Петр Алексеевич, проживал: Ивановская область, Кольчугинский район, село Новофетинино. Мобилизован Кольчугинским РВК в 1939 году.

Воздушный стрелок гвардии старшина ГОРДИЕНКО Андрей Саввич, 1914 г.р., уроженец: Воронежская область, Алексеевский район, хутор Дудчин. Отец Гордиенко Савва Маркович. Мобилизован Алексеевским РВК в 1937 году.

Чекрыгин М.В.

Кузьмин А.В.

Экипаж самолета Ли-2 (заводской номер 1843608) из состава 23-го гвардейского тяжелого дальнебомбардировочного авиационного полка 53-й авиационной дивизии АДД не вернулся с боевого задания в ночь с 6 на 7 марта 1944 года по нанесению бомбардировочного удара по узлу Нарва (Эстония).

Одним из направлений поисковой работы является работа с воспоминаниями ветеранов, изучение архивных документов, не только центральных архивов, но также документов райвоенкоматов, поселковых советов и других ведомств и организаций, которые занимались вопросами увековечения памяти погибших воинов.

С 1986 года Андрей Денисович Коноваленко, ветеран 23-го гвардейского тяжелобомбардировочного авиаполка Авиации дальнего действия, вел длительный поиск места захоронения одного из экипажей полка. В его опаленной войной памяти сохранились смутные детали обстоятельств гибели однополчан. В конце февраля – начале марта 1944 года экипаж самолета Ли-2 в составе 6 человек (в том числе командира корабля гвардии старшего лейтенанта Чекрыгина, штурмана гвардии старшего лейтенанта Кузьмина Алексея, остальных членов экипажа он не помнил) был подбит и взорвался в воздухе в районе города Кингисепп Ленинградской области. Погибший экипаж был похоронен наземными войсками, о чем было сообщено командованию полка.

Первоначально Андрей Денисович на протяжении целого года пытался получить из архива список всего экипажа погибшего самолета. Наконец-то получен долгожданный ответ! Стала известна точная дата гибели: это случилось в ночь с 6 на 7 марта 1944 года. В справке Центрального архива Министерства обороны место захоронения было указано неопределенно: «похоронены 7 км юго-восточнее города Нарвы». О более точном месте захоронения информация отсутствовала. Началась долгая переписка с военкоматами Ленинградской области, и только в сентябре 1988 года из Кингисеппского военкомата пришло сообщение: «Мы очень внимательно ознакомились с архивной справкой ЦАМО и пришли к выводу, что экипаж самолета Ли-2 перезахоронен в городе Ивангород. Указания на основании архивной справки ЦАМО по увековечению экипажа самолета даны в Ивангородский исполком, весь экипаж будет увековечен в одном месте...».

Наверное, на этом можно было бы и окончить поиск. Но в 2003 году руководитель кингисеппского поискового отряда «Форпост» Виктор Костюкович в архивных документах Кингисеппского РВК обнаружил Акт от 23 октября 1949 года, в котором говорилось:

«...северо-западнее деревни Карловка, 300 метров, по левую сторону шоссе Кингисепп–Нарва произведено захоронение останков воинов Советской армии, после раскопок 102-х могил, расположенных на территории Комаровского сельского совета. Списки захороненных в братскую могилу прилагаются...».

Перезахоронение производилось в 1949 году, поэтому вполне возможно, что на многих разбросанных по территории сельского совета могилах сохранились таблички с нанесенными на них фамилиями погибших солдат. Это подтверждается большим количеством установленных имен. В списке-приложении к акту указаны фамилии 131 воина. И, судя по характеру записей, можно сделать вывод, что эти сведения переписывались с этих табличек. Так, в списке есть характерная запись: «Петров В.П. и его 5 товарищей, летчиков». Вполне вероятно, что данная запись переписана с таблички, которая находилась на могиле летчиков и была установлена теми, кто хоронил погибший экипаж самолета.

Согласитесь, что в отечественной авиации не так много самолетов, в экипаж которых входили шесть человек. И поэтому, в первую же очередь, мы решили проверить бомбардировочную авиацию дальнего действия. Результат не заставил себя

А К Т

23 октября 1949 года комиссия в составе: офицера Райвоенкомата ст.лейтенанта [illegible] М.П. и представителя Исполкома Районного Совета депутатов трудящихся тов. [illegible], составили настоящий акт в том, что 23.10.1949 года в 16.00 в братскую могилу на воинском кладбище, что Северо-Западнее дер. КАРЛОВКА 300 км. по левую сторону шоссе КИНГИСЕПП-НАРВА, произведено захоронение останков воинов Советской Армии, после раскопок 102 могилы, расположенных на территории Комаровского с/с / см. акт раскопок/

Похороны произведены с участием населения Комаровского с/с в количестве 67 человек.

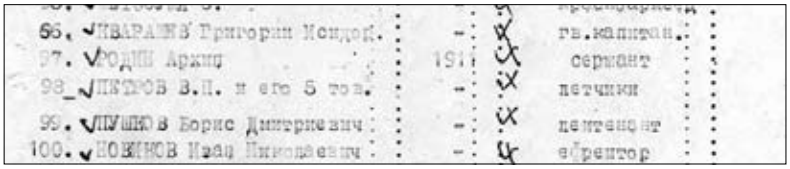
Списки захороненных в братскую могилу прилагаются на "5" листах.

В чем и составлен настоящий акт в 1 экземпляре.

ОФИЦЕР РАЙВОЕНКОМАТА
СТ.ЛЕЙТЕНАНТ:- /[illegible]/

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ИСПОЛКОМА
РАЙСОВЕТА:- /[illegible]/

Акт о перезахоронении от 23.10.1949г.



96. ✓ИВАРАШИВ Григорий Исидор.	-	✗	гв.капитан.
97. ✓РОДИН Архип	191[illegible]	✗	сержант
98. ✓ПЕТРОВ В.П. и его 5 тов.	-	✗	летчики
99. ✓ПУШКОВ Борис Дмитриевич	-	✗	лейтенант
100. ✓НОВИКОВ Иван Николаевич	-	✗	ефрейтор

ждать. В экипаже самолета Ли-2, погибшего в ночь с 6 на 7 марта 1944 года, обязанности воздушного стрелка-радиста выполнял гвардии старший сержант Петров Виктор Петрович. И, согласно архивным документам 23-го гв.ТБАП АДД, в состав экипажа входили:

– командир корабля гвардии старший лейтенант Чекрыгин Михаил Васильевич;

– штурман отряда гвардии старший лейтенант Кузьмин Алексей Васильевич;

– штурман корабля гвардии младший лейтенант Килевой Григорий Кузьмич;

– бортмеханик гвардии старшина Егорушкин Константин Фатеевич;

– воздушный стрелок-радист гвардии старший сержант Петров Виктор Петрович;

– воздушный стрелок гвардии старшина Гордиенко Андрей Саввич.

Только остается загадкой, что помешало в 1988 году при ответе на письма ветерана 23-го гв. ТБАП АДД Андрея Денисовича Коноваленко сообщить ему, что еще в 1949 году останки экипажа были перезахоронены в братскую могилу у деревни Карловка, а не писать об их захоронении в городе Ивангород.

Установленные сведения были отправлены с официальным обращением в адрес администрации и военного комиссариата Кингисеппского района Ленинградской области, но из-за постоянного дефицита бюджета на воинском мемориале (который в настоящее время называется Комаровка) увековечено имя только одного – воздушного стрелка-радиста самолета В.П.Петрова.

Донесение 23-го гв. АП АДД.

Проверка всех доступных документов по безвозвратным потерям из Обобщенного банка данных «Мемориал» по отношению к экипажу самолета показала, что ни у одного из погибших не указано место захоронения, а значит родные летчиков до сих пор не знают, где захоронены их близкие люди. В документах у всех членов экипажа указаны формулировки «не вернулся с боевого задания» либо «погиб».

В книге А.М.Сергиенко «История 23-го гвардейского Белгородского Краснознаменного авиационного полка дальнего действия» написано:

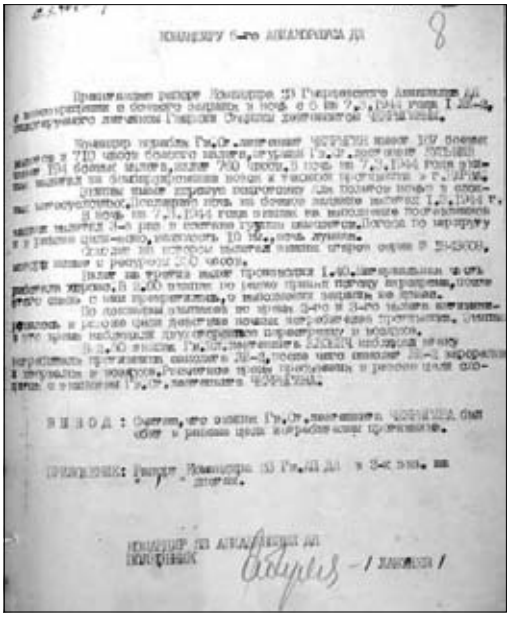
«...В марте 1944 года 23-й авиаполк частью сил перебазировался на аэродром Приютино (Смольное) под Ленинградом. Здесь с начала операций на северо-западном участке советско-германского фронта находился 1-й гвардейский авиаполк. До этого аэродром Приютино был ложным.

Здесь и одному авиаполку было тесновато. Пришлось основательно уплотняться. Отсюда экипажи 23-го гвардейского продолжали оказывать помощь советским войскам вытеснять врага из пределов Ленинградской области. Они бомбардировали узлы сопротивления врага в Нарве, Тапе, Тарту, Опочке, железнодорожные узлы и станции Петсери, Остров, Резекне, аэродромы и сланцеперегонные заводы в районе Нарвы...».

А вот конкретные описания боевых вылетов удалось найти в журнале боевых действий частей 53-й авиационной дивизии АДД за март 1944 года:

«Противник, отступая с Ленинградского фронта, отойдя на рубеж р. Нарва, укрепившись на нем и сосредоточив большое количество живой силы и техники, оказывает упорное сопротивление и контратакует наши войска на этом участке фронта, удерживая плацдарм на восточном берегу р. Нарва, восточнее города.

Авиадивизии в составе 1-го гв. Краснознаменного АП ДД и 23 гв. АП ДД ночными экипажами поставлена задача по уничтожению живой силы и техники противника в северной и северо-западной части г.Нарва, тем самым измотать и уничтожить окопавшиеся части противника в г.Нарва и дать возможность нашим частям ликвидировать плацдарм противника на восточном берегу р. Нарва и выбить противника из города.



Самолеты Ли-2.

Командиром авиадивизии поставлена задача командирам авиаполков по предстоящей задаче. Особо обращено внимание на прицельность бомбардирования, ввиду близости наших войск и избежания их поражения. Предупреждены экипажи, особо внимательно наблюдать за воздушной обстановкой в районе цели и на подходе к ней, ввиду того, что в районе Нарва экипажами отмечалось патрулирование истребителей противника. Запрещено экипажам бомбить из-за облаков – минимальная высота бомбардирования 700 метров.

На выполнение поставленной задачи была дана задача в 15.30. 7 марта 1944 года (скорее всего, ошибка писаря, т.к., задача была поставлена 6 марта 1944 года. – Авт.). В 18.22 – 19.10 произведен взлет. Линию фронта экипажи проходили непосредственно у цели на высоте 2300 метров.

На бомбардирование вылетало 109 самолетов Ли-2. Цель бомбардировало 107 Ли-2 в 19.35 – 04.02 (два экипажа о выполнении задания не донесли, на свой аэродром не возвратились).

В результате бомбардирования создано 26 пожаров и 18 взрывов. Возникшие пожары и взрывы охватили большую часть города и особенно в северной и северо-западной части его. Горели целые кварталы. Что горело и взрывалось экипажами и контролерами не установлено. Преимущественно пожары, вызванные бомбардированием, созданы среди жилых построек города.

ПВО цели: при первом вылете экипажи обстреливались до одной батареи ЗА, до одной батареи МЗА и 2–3 батареи ЗП, расположенных в северной части города. При повторных вылетах в эту ночь на эту цель – действий ЗА, МЗА и ЗП ослабло и обстреливались лишь отдельные экипажи. Усилилось действие истребителей противника в районе цели и при подходе к ней на высотах 2200–2400 метров. Наблюдались атаки истребителей противника и перестрелка в воздухе. Отмечено до 3-х сбитых горящих падающих на землю самолетов бомбардировщиков.

Два Ли-2, летчики – гвардии старший лейтенант Рыбаков (1 гв. Краснознаменный АП ДД) и гвардии старший лейтенант Чекрыгин (23 гв. АП ДД), вылетевшие третий раз в ночь на эту цель, с боевого задания не возвратились. Предположительно сбиты истребителями противника в районе цели...».

Кроме того, в один из командировочных выездов для проведения исследовательских работ в Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации в фонде 53-й авиадивизии были найдены дополнительные документы, рассказывающие о последнем вылете экипажа.

Докладная командиру 5-го авиационного корпуса АДД:

«Представляю рапорт командира 23-го гвардейского авиаполка ДД о невозвращении с боевого задания в ночь с 6 на 7 марта 1944 года 1 Ли-2, пилотируемого летчиком гвардии старшим лейтенантом Чекрыгиным.

Командир корабля гвардии старший лейтенант Чекрыгин имеет 167 боевых вылетов и 710 часов боевого налета, штурман гвардии старший лейтенант Кузьмин имеет 194 боевых вылета, налет 760 часов. В ночь на 7 марта 1944 года экипаж вылетал на бомбардирование войск и техники противника в г.Нарва.

Экипаж имеет хорошую подготовку для полетов ночью в сложных метеоусловиях. Последнюю ночь на боевое задание вылетал 1 марта 1944 года.

В ночь на 7 марта 1944 года экипаж на выполнение поставленной задачи вылетал 3-й раз в составе группы самолетов. Погода по маршруту и в районе цели – ясно, видимость 10 км, ночь лунная.

Самолет, на котором вылетал экипаж старой серии № 1843608, моторы новые с ресурсом 350 часов.

Взлет на третий вылет производил 01.40. Материальная часть работала хорошо. В 02.00 экипаж по радио принял погоду аэродрома, после этого связь с ним прекратилась, о выполнении задания не донес.

По докладам экипажей во время 2-го и 3-го вылета активизировалось в районе цели действие ночных истребителей противника. Экипажи в это время наблюдали двухстороннюю перестрелку в воздухе.

В 02.50 экипаж гвардии младшего лейтенанта Жлобич наблюдал атаку истребителя противника самолета Ли-2, после чего самолет Ли-2 загорелся и взорвался в воздухе. Расчетное время пребывания в районе цели сходится с экипажем гвардии старшего лейтенанта Чекрыгина.

Вывод: считаю, что экипаж гвардии старшего лейтенанта Чекрыгина был сбит в районе цели истребителями противника.

Командир 53 авиадивизии ДД полковник Лабудев».

Чекрыгин М.В. (стоит), Стоколос М.Т. (сидит).

В докладной записке экипаж самолета характеризуется как опытный и хорошо подготовленный. На момент гибели командир экипажа М.В.Чекрыгин был награжден орденами Ленина, Красного Знамени и Отечественной войны I степени. Причем в наградном листе к ордену Ленина, который был подписан командованием 3-го авиационного полка АДД (получив звание Гвардейского, с 18 сентября 1943 года стал именоваться 23-й гв. ап АДД) в августе 1943 года, у Михаила Васильевича указано уже 202 совершенных боевых вылета и общий налет на всех типах самолетов 3745 часов, из них ночью 510 часов.

Чекрыгин Михаил Васильевич родился в 1911 году в селе Черноречье Оренбургской области. В 1932 году окончил школу литейщиков ФЗУ в г.Оренбурге. Еще до войны он стал гражданским летчиком: в 1935 году окончил 3-ю объединенную авиационную школу пилотов Гражданского воздушного флота в г.Балашове. В 1938 году при аттестации Приказом Народного Комиссара обороны СССР присвоено воинское звание лейтенант запаса. Тогда Михаил Васильевич был пилотом 3-го класса 245-го отряда ГВФ Дальневосточного управления, летал на самолетах У-2, Р-5 и Р-зет (имел общий налет 2253 часа, из них слепых полетов 71 час и ночью 42 часа). Когда началась Великая Отечественная война, в августе 1941 года был переведен на должность командира корабля в состав Московской особой авиагруппы ГВФ, которая выполняла самые разнообразные задания по доставке грузов и людей, в том числе и забраска разведгрупп в тыл противника. С сентября 1941 года летчики авиагруппы выполняли полеты в осажденный Ленинград. В сентябре 1942 года М.В.Чекрыгин переведен на должность командира корабля Ли-2 в состав 3-го авиационного полка АДД. Последним орденом – Отечественной войны I степени – он был награжден буквально за несколько дней до гибели 29 февраля 1944 года.

Штурман отряда Кузьмин Алексей Васильевич на момент гибели так же как и командир корабля был награжден орденами: двумя Красного Знамени и Отечественной войны I степени, медалями «За отвагу» и «За оборону Москвы». Родился Алексей Васильевич в деревне Швецово Старожиловского района Московской (в настоящее время – Рязанской) области в декабре 1919 года. В 1939 году окончил 10 классов средней школы и 20 ноября был призван в Красную Армию. Поступил курсантом в Харьковское военное авиационное училище, окончил которое 28 февраля 1940 года

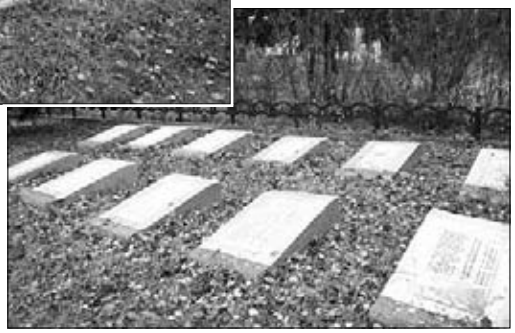
с присвоением воинского звания младший лейтенант: «...подлежит выпуску летчиком-наблюдателем ДБА...». Был направлен на должность младшего летнаба на самолете ТБ-3 в состав 1-го тяжелобомбардировочного авиационного полка 3-го АК. В составе этого полка встретил начало Великой Отечественной войны. К медали «За отвагу» был представлен еще в ноябре 1941 года (награжден в январе 1942 года). В декабре 1941 года приказом командующего Западным фронтом присвоено воинское звание лейтенант. В апреле 1943 года переведен на должность штурмана корабля в состав 3-го авиационного полка АДД (53-я АД АДД), где в октябре 1943 года присвоено очередное воинское звание старший лейтенант.

Второй штурман корабля гвардии младший лейтенант Килевой Григорий Кузьмич был самым молодым членом экипажа самолета, на фронт прибыл недавно и в состав экипажа Чекрыгина был включен для накопления боевого опыта. Родился Григорий Кузьмич в 1922 году в селе Лесиковка Лесиковского района Черниговской области УССР (в других документах указано, что он родом из села Веселое Веселовского района Запорожской области УССР). В августе 1941 года стал курсантом Челябинской военной школы стрелков-бомбардиров. 24 августа 1943 года по окончании школы ему присвоено офицерское звание младший лейтенант, и в сентябре 1943 года он был направлен слушателем в 1-ю высшую школу штурманов. С 25 февраля 1944 года был назначен на должность штурмана корабля в состав 23 гв. АП АДД.

Бортовым механиком самолета был также опытный военнослужащий гвардии старшина сверхсрочной службы Егорушкин Константин Фатеевич. В Красной Армии с 1936 года. Принимал участие в боях Отечественной войны с первого дня, 22 июня 1941 года, в составе 3-го тяжелобомбардировочного авиационного полка (впоследствии 3-й АП АДД, затем 23-й гв. АП АДД) на должности авиационного механика. К марту 1944 года был награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны II степени, медалями «За отвагу» и «За оборону Москвы». В сентябре 1942 года К.Ф.Егорушкина командование полка представляло к награждению орденом Красной Звезды, но по решению командующего АДД он был награжден медалью «За отвагу». После награждения Константин Фатеевич, продолжая обеспечивать боевые вылеты на земле, стал вылетать на боевые задания в качестве бортмеханика самолета. К марту 1944 года совершил 74 боевых вылета ночью.

Воздушный стрелок-радист самолета гвардии старший сержант Петров Виктор Петрович к марту 1944 года был награжден орденом Отечественной войны I степени, медалями «За отвагу» и «За оборону Москвы». В Красной Армии с 1939 года, окончил школу младших авиационных специалистов и начало Великой Отечественной войны встретил в должности воздушного стрелка-радиста в составе 3-го тяжелобомбардировочного авиационного полка ДД. К июню 1943 года на счету Виктора Петровича было 115 боевых вылетов.

Воздушный стрелок гвардии старшина Гордиенко Андрей Саввич в Красной Армии с 1937 года. Окончил школу младших авиационных специалистов. В Отечественной войне принимал участие с первого дня. В одном из боевых вылетов в июле 1941 года был ранен прямым попаданием снаряда зенитной артиллерии противника, но продолжал выполнять свои обязанности до конца полета. К октябрю 1943 года выполнил 210 боевых вылетов. К марту 1944 года был награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны I степени и медалью «За оборону Москвы».



Воинское захоронение в д.Комаровка.

Швец Евгений Григорьевич

Летчик 11-го гвардейского истребительного авиационного полка 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда гвардии сержант ШВЕЦ Евгений Григорьевич, 1918 г.р., уроженец: Украинская ССР, Полтавская область, Новосанжарский район, село Козельщина. Мать Швец Анастасия Сидоровна, проживала: город Москва, Алексеевский студенческий городок (А.С.Г.), 4-й проезд, корпус 17, кв.21. Жена Швец Л.М., проживала: Украинская ССР, г.Одесса, ул.Лизогуба (бывшая Карантинная), д.11, кв.12. Кадровый, в РККА с декабря 1939 года.

Погиб в воздушном бою 29 мая 1942 года на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31211913 с мотором М-105па № 135-1653) над Ладожским озером.

Швец Е.Г.

Место падения самолета ЛаГГ-3 было обнаружено поисковой группой Михаила Кельбина (п.Рахья Всеволожского района Ленинградской области) в апреле 2015 года недалеко от берега, на мелководье Ладожского озера. Обломки самолета были растянуты льдами и штормами на расстояние более 100 метров. Место падения удалось определить благодаря снижению уровня воды. При обследовании обломков было установлено, что летчик самолета был убит еще в воздухе, так как на спинке сиденья летчика прямо посередине находилось сквозное отверстие от бронебойного сердечника немецкого снаряда. Бронеспинка также оказалась простреленной и расколотой. При подъеме обломков самолета были обнаружены фрагменты амуниции летчика и части пристяжной системы парашюта.

Пробоина в кресле пилота.

Останки летчика отсутствовали. Скорее всего, погибшего удалось достать из обломков самолета еще в годы войны. Поисковикам удалось на обломках самолета найти номера самолета 31211913 и мотора М-105па № 135-1653.

По итогам исследовательской работы с документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации было установлено, что на данном самолете не вернулся с боевого задания, сбит в воздушном бою с истребителями противника 29 мая 1942 года летчик 11-го гвардейского истребительного авиационного полка гвардии сержант Швец Евгений Григорьевич.

Из архивных документов полка следовало, что труп летчика действительно был извлечен из обломков самолета еще в годы войны и похоронен на берегу Ладожского озера метрах в пятидесяти восточнее старой прожекторной станции (губа Глубокая) на мысе Сосновец Всеволожского района Ленинградской области. В годы войны там находилась 101-я отдельная дальнобойная батарея береговой обороны Ладожской военной флотилии.

В журнале боевых действий 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда есть описание этого воздушного боя:

Донесение
11-го гв. ИАП
о гибели летчика.

«Донесение от 22.30. 11 гв. ИАП.

20.56 – 21.50 4 ЛаГГ-3, ведущий гвардии лейтенант Деев, на высоте 3500 метров произвели вылет по тревоге в зону № 7. При подходе к Ладожскому озеру в районе Коккорево лейтенант Деев в паре с лейтенантам Юрьевым атаковал 1 Ю-88, который шел в направлении на Шлиссельбург. После атаки Ю-88 со снижением скрылся в направлении Шлиссельбурга. Падение этого Ю-88 в районе Шлиссельбурга наблюдал сержант Михалев. В районе Шлиссельбурга на высоте 3500 метров встретили 16 Ме-109, из которых 8 атаковали наших Лагов. Лейтенант Деев сзади атаковал одного Ме-109, в результате чего Ме-109 был сбит и упал в районе 3–4 км южнее мыс Осиновец. Сержант Швец, ведя воздушный бой, был атакован Ме-109, но лейтенант Деев отогнал этого Ме-109 и в это время потерял из виду сержанта Швец. Из задания не вернулся сержант Швец, розыски которого продолжаются...».

В общем, очень тяжелым выдался этот день для летчиков ПВО Ленинграда. При исследовании архивных документов было установлено, что в этот день в воздушных боях в небе над Ладогой были сбиты и другие летчики 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда. Так, из соседнего 123-го истребительного авиаполка был сбит самолет И-16, на котором погиб летчик старший лейтенант Евсеев Александр Николаевич (его самолет был также обнаружен поисковиками зимой 2015 года недалеко от места падения самолета Швеца). Также понесли потери в материальной части и однополчане Евгения Швеца из 11-го гвардейского истребительного авиаполка.

На самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31212693) был сбит гвардии младший лейтенант Рыбин Виктор Федорович. На самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 31212654) был подбит гвардии младший лейтенант Ермаков Александр Трофимович. А на самолете ЛаГГ-3 (заводской номер 3121656) был сбит гвардии сержант Вакин Павел Матвеевич. В этом бою им всем удалось выжить. Кто-то выпрыгнул с парашютом, другие же посадили подбитые самолеты на вынужденные посадки.

В журнале боевых действий 7-го истребительного авиационного корпуса ПВО города Ленинграда говорится:

«Боевая работа 7 ИАК за 29 мая 1942 года:

В 12.05 – летчик младший лейтенант Ермаков на самолете ЛаГГ-3 из 11 гв. ИАП, подбитый в воздушном бою, произвел вынужденную посадку на аэродром Янино. Самолет разбит. Летчик невредим. Доложил майор Баранов.

В 12.20 – сержант Вакин из 11 гв. ИАП на самолете ЛаГГ-3 в 11.40 произвел вынужденную посадку 1 км севернее аэродрома Коломенка. Самолет разбит, летчик ранен. Доложил капитан Ершов.

В 12.30 – младший лейтенант Рыбин, сбитый в воздушном бою на самолете ЛаГГ-3 из 11 гв. ИАП, спасся на парашюте и сделал посадку у дер. Березовка. Самолет ЛаГГ-3 упал и разбит на аэродроме Манушкино.

Донесение в 14.45, 11 гв. ИАП, аэродром Смольная:

11.07–11.33 – 4 самолета ЛаГГ-3, ведущий лейтенант Богомолов, вылетели на прикрытие мыс Осиновец. (Донесение лейтенанта Богомолова и младшего лейтенанта Ермакова).

Пошли после взлета в район Шлиссельбурга, у Невской Дубровки были атакованы 4 Ме-109 на высоте 3200 метров, сверху. В результате воздушного боя младший лейтенант Ермаков был подбит и не дотянув до своего аэродрома произвел вынужденную посадку на аэродром Янино. Самолет разбит и не подлежит ремонту. Младший лейтенант Ермаков невредим. У лейтенанта Богомолова сорвался замок фонаря. Фонарь мешал наблюдению.

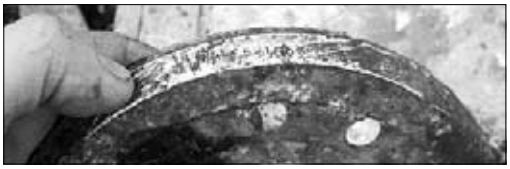
Обломки самолета
ЛаГГ-3.

Не видя своих самолетов, пошел на посадку. Доложил старший лейтенант Чернов...».

Также некоторые подробности этого дня сохранились в наградных материалах на участников этих событий. В представлении Виктора Федоровича Рыбина к ордену Отечественной войны II степени говорится: «29 мая 1942 года в составе 4-ки, охраняя подступы к гор. Ленинграду, вступил в бой с 8-ю Ме-109ф и 3-мя Ю-88. В этом бою тов. Рыбин был тяжело ранен, но продолжал драться до тех пор, пока не был сбит 1 Ю-88 и 1 Ме-109ф, а остальные самолеты противника обращены в бегство, только тогда тов. Рыбин неуправляемый самолет оставил в воздухе. В этом бою им был подбит 1 Ме-109ф...».

Номера самолета и мотора.

Боезапас к пулемету БС и пушке ШВАК.



А вот в наградном Павла Матвеевича Вакина к ордену Отечественной войны II степени этот бой описан совсем кратко: «29 мая 1942 года, защищая подступы к г.Ленинград, в воздушном бою тов. Вакин был тяжело ранен и превозмогая боль, продолжал драться до тех пор, пока его самолет стал неуправляем. Только после этого покинул самолет...». К сожалению, оба наградных документа составлены гораздо позже произошедших событий, уже летом 1943 года, и в них ни слова не говорится о действиях других летчиков, которые принимали участие в этом бою.

Также, благодаря архивным документам, мы можем рассказать о самом летчике. Евгений Григорьевич Швец родился 25 апреля 1918 года в селе Козельщина Новосанжарского района Полтавской области Украинской ССР. После школы продолжил обучение в механико-технологическом техникуме, который окончил в 1937 году. Работал техником-технологом. 31 декабря 1939 года поступил курсантом в Одесскую военную авиационную школу им. Полины Осипенко, обучение в которой закончил в 1940 году. В январе 1941 года был переведен курсантом в Чугуевскую военную авиашколу пилотов. 2 июня 1941 года с присвоением воинского звания сержант был направлен для прохождения дальнейшей службы в состав 247-го истребительного авиаполка Киевского особого военного округа, который находился в стадии формирования. Вместе с полком встретил начало Великой Отечественной войны на Юго-Западном фронте. Потеряв всю материальную часть – самолеты И-15, И-16, И-153 и МиГ-3, полк был выведен на переформирование на станцию Сейма (Приволжский военный округ). В составе 2-го запасного истребительного авиаполка летчики полка прошли обучение и освоили новые самолеты ЛаГГ-3. В конце августа – начале сентября 1941 года полк был переброшен в Крым и вошел в состав ВВС 51-й армии Крымского фронта. 12 февраля 1942 года Е.Г.Швец переведен на должность пилота в состав 44-го истребительного авиаполка 7-го истребительного авиакорпуса ПВО города Ленинграда. 7 марта 1942 года за мужество и проявленный героизм в боях с немецкими захватчиками полк преобразован в 11-й гвардейский истребительный авиационный полк.

К сожалению, найти родных погибшего летчика пока не удалось. Хотя Оксане Флай, участнице форума на сайте ООД «Поисковое движение России», удалось найти в Москве старую домовую книгу, в которой сохранились записи о семье: «Семья Швеца Е.Г. Мать – Щвец Анисья Сидоровна, 1884 г.р. Сестра – Тихая Мария Григорьевна, 1903 г.р. Муж сестры – Тихий Василий Нестерович, 1903 г.р. Племянник – Тихий Юлий Васильевич, 1925 г.р. В 1951 году семья переезжает на ул.Новопесчаную, д.72, кв.30».

Также стало известно, что родная сестра Евгения Григорьевича работала в Институте гигиены труда, а ее муж был лектором МК ВКП(б).

На месте захоронения летчика гвардии сержанта Швеца Е.Г. поисковиками Ленинградской области будет установлен памятный знак.

Часть штурвала самолета.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Абрамишвили
Мириан Иосифович 5
Алтынов
Николай Константинович..... 11
Андреев Григорий Лаврентьевич ... 17
Анненков
Александр Васильевич 20
Антипов Василий Васильевич..... 24
Астафьев Вадим Александрович.... 53
Бабаев Александр Иванович..... 28
Бабуров Яков Анисимович..... 32
Бажанов Максим Алексеевич 279
Бакулин Николай Кузьмич 35
Баранов Иван Степанович..... 43
Белык Иван Андронович..... 279
Беляев Иван Александрович..... 53
Боголюбов Иван Андреевич..... 47
Бойков Федор Семенович..... 316
Борзов Иван Иванович 53
Бочков Михаил Иванович 66
Бугаев Иван Васильевич..... 207
Васильев Михаил Иванович 228
Виноградов
Николай Алексеевич..... 290
Виноградов Николай Иванович..... 69
Войтехов Сергей Степанович 73
Геращенко Иван Миронович..... 78
Гончаров Иван Селиверстович 110
Гордиенко Андрей Саввич 338
Горин Владимир Иванович 82
Гороховский
Павел Кондратьевич..... 35
Горшков Василий Яковлевич 110
Грицан Николай Дмитриевич..... 53
Гуреев Антон Степанович..... 82
Гуржий Дмитрий Игнатьевич 90
Гурьянов Михаил Ильич 110
Гусев Владимир Федорович..... 96
Давыдов Александр Павлович..... 100
Дианов Анатолий Николаевич..... 183
Дикань Иван Григорьевич..... 262
Дохнов Николай Андреевич..... 103
Дядькин Михаил Иванович..... 105
Евсеев Александр Николаевич 107
Егорушкин
Константин Фатеевич 338
Емец Михаил Алексеевич 153
Ермаков
Николай Александрович..... 110
Есаков Владимир Петрович..... 127
Жуков Иван Осипович..... 129
Иванов Андрей Иванович 139
Иванов Павел Иосифович 143
Карпович Михаил Васильевич 145
Катунов Алексей Степанович..... 153
Килевой Григорий Кузьмич 338
Клочков Иван Харлампиевич..... 110
Ковалев Алексей Иванович..... 69
Кожин
Анатолий Владимирович..... 156
Козлов Иван Филиппович 160
Козолуп Дмитрий Павлович 250
Комаров Геннадий Андреевич 167
Конобевцев Семен Федорович..... 174
Корнаухов Петр Федорович 250
Кошолкин Николай Иванович..... 279
Краснов Григорий Иванович..... 321
Кузнецов Степан Петрович..... 183
Кузьмин Алексей Андреевич..... 82
Кузьмин Алексей Васильевич..... 338
Кукин Алексей Алексеевич..... 178
Курячий Владимир Федорович..... 110
Лепеш Петр Акимович..... 32
Литвинов
Василий Михайлович 250
Лихачев Леонид Васильевич..... 183
Луковкин Георгий Сергеевич..... 197
Мазуренко
Николай Васильевич..... 201
Мазуро Бронислав Николаевич 207
Мандра Филипп Архипович 204
Маслов Борис Николаевич..... 207
Медведев Михаил Павлович..... 211
Мишин Михаил Николаевич..... 213
Мурашко Василий Иванович 224
Мякинький Павел Данилович..... 228
Некрасов Олег Александрович..... 96
Неумывальченко
Петр Гаврилович 145
Нефедов Сергей Георгиевич 153
Никитин Борис Федорович 239
Никулин
Александр Николаевич..... 290
Новиков Иван Романович..... 243
Нохрин Петр Иванович 73
Павлов Владимир Михайлович 246
Панфилов
Василий Константинович..... 167
Петров Виктор Петрович 338
Печеркин Петр Григорьевич 250
Пилипенко
Николай Прокофьевич 253
Плешков Марк Тарасович 167
Потапов Николай Иванович..... 262
Прилепский
Василий Михайлович 262
Прудников Виктор Михайлович ... 270
Ратников
Василий Александрович..... 273
Румянцев Александр Иванович 211
Рябец Василий Корнеевич..... 110
Светлов Евгений Иванович..... 276
Семкин Николай Степанович 17
Симочкин Василий Денисович..... 279
Скрипкин
Анатолий Андреевич 284
Сорокин Сергей Федорович..... 290
Старков Павел Афанасьевич..... 110
Стафеев Андрей Иванович..... 11
Столяров
Константин Иванович..... 287
Сурков Дмитрий Иванович 24
Тальянов Александр Иванович..... 290
Тараненко Михаил Иванович..... 295
Телига Владимир Федорович..... 73
Тенюгин
Владимир Георгиевич..... 303
Титовец Александр Иванович..... 305
Ткаченко
Валериан Григорьевич..... 110
Успенский Василий Евменович..... 17
Федосеев Николай Семенович..... 316
Фридман Лев Семенович 110
Ханжов Александр Павлович 321
Хардиков Василий Абрамович 110
Хорошков
Александр Петрович..... 325
Хотеев Иван Иванович 334
Хрипунов Борис Никифорович 336
Хупченко Василий Ильич..... 145
Чекрыгин Михаил Васильевич..... 338
Чудин Николай Николаевич..... 213
Чуйко Иван Иванович..... 279
Швец Евгений Григорьевич 344
Шевцов Петр Игнатьевич..... 262
Шейн Иван Никифорович..... 96
Шлёнин Николай Петрович 73

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

АРХИВЫ:

Центральный архив Министерства обороны РФ (ЦАМО) (г. Подольск)

Филиал ЦАМО РФ (архив Военно-морского флота, г.Гатчина)

Филиал ЦАМО РФ (военно-медицинских документов, г. Санкт-Петербург)

Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ) (г. Москва)

Российский государственный архив экономики (РГАЭ) (г. Москва)

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА:

Анохин В., Марченко А. Интервью с А.А.Калюжным [Электронный ресурс] // ВВС России: люди и самолеты. Url: http://www.airforce.ru/history/kalyuzhnyj/kalyuzhnyj_1.htm.

Богданова Н., очерк «Встреча через годы», газета Волосовского района Ленинградской области «Сельская Новь», 15.11.2014.

Гнездилов Ф.С. На высотах мужества. — Минск, 1987.

Головенков М.В. Им покоряется небо. — Мурманск, 1980.

Голубев В.Ф. Во имя Ленинграда. — Москва, 2000.

Зимин Г.В. Истребители. — Москва, 1988.

Иноземцев И.Г. Под крылом — Ленинград. — Москва, 1978.

Каберов И.А. В прицеле свастика. — Ленинград, 1975.

Калинин М., очерк «Крылья героя», газета Тихвинского района Ленинградской области «Трудовая слава», 20.03.1964.

Корытов О., Чиркин К. Кукин Алексей Алексеевич [Электронный ресурс] // Я Помню: интервью с ветеранами Великой Отечественной войны. Url: https://iremember.ru/memoirs/letchiki-istrebiteli/kukin-aleksey-alekseevich.

Котюх В. Они защищали Родину. 721-й истребительный авиационный полк в битве за Воронеж [Электронный ресурс] // Информационный портал Воронежа и Воронежской области. Url: https://communa.ru/obshchestvo/oni_zashchishchali_rodinu-_721-y_istrebitelnyy_aviatsionnyy_polk_v_bitve_za_voronezh.

Крылья Балтики: Статьи и воспоминания [сост.: В.Ф.Голубев, А.Ф.Калиниченко]. — Калининград, 1979.

Лашкевич А.И. В воздушных боях. Балтийское небо. — Москва, 2010.

Львов М.Л. Пароль — Балтика. — Калининград, 1984.

Минаков В.И. Балтийские соколы. Записки морского летчика. — Санкт-Петербург, 1995.

Мясников Ю.А. и др. 315-й боевой вылет майора Александра Мясникова. — Москва, 2004.

Пинчук Н.Г. В воздухе — яки. — Минск, 1977.

Прокофьев И.Г. Советская авиация в боях над Красным Бором и Смердыней. Февраль-март 1943 г. — Санкт-Петербург, 2008.

Раков В.И. Крылья над морем. — Ленинград, 1974.

Рыбалко Н.Я. Старорусцы. — Киев, 1994.

Сейдов И.А. «Красные дьяволы» в небе Кореи. Советская авиация в войне 1950–1953 гг. Хроника воздушных сражений. — Москва, 2007.

Сейдов И.А. Советские асы корейской войны. — Москва, 2010.

Сергиенко А.М. История 23-го гвардейского Белгородского Краснознаменного авиационного полка дальнего действия. — Белгород, 2013.

Трибуц В.Ф. Балтийцы сражаются. — Москва, 1985; 2015.

Хохлов П.И. Над тремя морями. — Ленинград, 1988.

Цапов И.И., Конев В.Н., Мясников Ю.А. Гвардейцы Балтики крылатой. — Москва, 2006.

ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСЫ:

Обобщенный банк данных «Мемориал» Министерства обороны РФ (ОБД «Мемориал», www.obd-memorial.ru).

Обобщенный банк данных Министерства обороны РФ «Подвиг народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (ОБД «Подвиг народа», www.podvignaroda.ru).

Портал Министерства обороны РФ «Память народа» (www.pamyat-naroda.ru).

Сайт Общероссийского общественного движения по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России» (www.rf-poisk.ru).

Сайт «Авиаторы Второй мировой» (www.allaces.ru).

Форум «Авиация» Межрегиональной молодежной общественной организации «Поисковое объединение «Тризна» (https://trizna.ru/forum/forum/21-авиация).

Сайт Региональной общественной молодежной организации «Объединение «Отечество» Республики Татарстан (http://otechestvort.ru).

Сайт Всероссийского информационно-поискового центра (ВИПЦ, https://v-ipc.ru).

Сайт Книга Памяти Великой войны (http://lenww2.ru/index.php)

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АДД – Авиация дальнего действия
АОН – Армия Особого назначения
АЭ – авиационная эскадрилья
ААЭ – артиллерийская авиационная эскадрилья
БОВО – Белорусский особый военный округ
ВАУЛ – военное авиационное училище летчиков
ВВС – Военно-воздушные силы
ВГК – Верховное Главное Командование
ВМАУ – Военно-морское авиационное училище
ВНОС – воздушного наблюдения, оповещения и связи
ВО – военный округ
ГВФ – Гражданский воздушный флот
ГУК КА – Главное управление кадров Красной Армии
ДБАД – дальнебомбардировочная авиационная дивизия
ДБАП – дальнебомбардировочный авиационный полк
ЗА – зенитная артиллерия
ЗАП – запасной авиационный полк
ЗП – зенитная пушка
ИА – истребительная авиация
ИАД – истребительная авиационная дивизия
ИАП – истребительный авиационный полк
КА – Красная Армия
КБФ – Краснознаменный Балтийский Флот
КИАП – Краснознаменный истребительный авиационный полк
КОВО – Киевский особый военный округ
ЛВО – Ленинградский военный округ
МВО – Московский военный округ
МЗА – малокалиберная зенитная артиллерия
ОВК – областной военный комиссариат
ОКА – Особая Краснознаменная Армия
ОКАЭ – отдельная корректировочная авиационная эскадрилья, также: отдельная корпусная авиационная эскадрилья
ОМАЭ – отдельная морская авиаэскадрилья
ОРАП – отдельный разведывательный авиационный полк
ОСОАВИАХИМ – Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству
ОШМАС – окружная школа младших авиационных специалистов
ПВ – пограничные войска
ПВО – противовоздушная оборона
п/г – поисковая группа
п/о – поисковый отряд
РККА – Рабоче-Крестьянская Красная Армия
РС – реактивный снаряд
РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
СБА – скоростная бомбардировочная авиация
СБАП – скоростной бомбардировочный авиационный полк
СЗФО – Северо-Западный федеральный округ
СССР – Союз Советских Социалистических Республик
ТОФ – Тихоокеанский флот
УАЭ – учебная авиационная эскадрилья
УПК – учетно-послужная карточка
ЦАМО – Центральный архив Министерства обороны
ЦВМА – Центральный Военно-морской архив
ШВАК – Шпитального-Владимирова авиационная крупнокалиберная пушка
ШМАС – школа младших авиационных специалистов
ШППО – школа пилотов первоначального обучения

БЛАГОДАРНОСТИ

Особую благодарность за помощь и поддержку в работе автор выражает:
Цунаевой Елене Моисеевне – ответственному секретарю Общероссийского общественного движения по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России»;
Таранову Андрею Леонидовичу – заместителю начальника Управления Министерства обороны Российской Федерации по увековечению памяти погибших при защите Отечества;
Бикбаеву Ильдару Зинуровичу – депутату Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации;
работникам Центрального архива Министерства обороны РФ и филиала ЦАМО РФ (архив Военно-морского флота).

Автор выражает искреннюю благодарность всем, кто помогал подготовить к изданию данную книгу, помогал сбору, обработке и анализу информации, всем, кто предоставил фотографии, всем коллегам-поисковикам и историкам военной авиации, кто ценит дружбу и помнит историю своей Родины.

Боброва Валентина Юрьевна (г. Санкт-Петербург)
Буевич Константин Эдуардович (г. Псков)
Бухтияров Николай Генрихович (г. Луга)
Васильев Станислав Брониславович (г. Санкт-Петербург)
Вепрев Игорь Сергеевич (г. Санкт-Петербург)
Геуст Карл-Фредрик (Финляндия)
Гомонов Дмитрий Александрович (д. Раболово)
Громов Сергей Евгеньевич (г. Всеволожск)
Груздов Василий Иванович (г. Тосно)
Давыдов Борис Владимирович (г. Москва)
Дубовцев Владислав Геннадьевич (г. Приозерск)
Дудин Виктор Николаевич (г. Санкт-Петербург)
Дьяков Иван Александрович (г. Вологда)
Дюринский Илья Владиславович (г. Санкт-Петербург)
Журавлев Андрей Алексеевич (п. Нурма)
Ионенкова Ирина Геннадьевна (г. Казань)
Кельбин Михаил Геннадьевич (п. Рахья)
Кислицина Татьяна Николаевна (г. Казань)
Коноплев Александр Юрьевич (г. Казань)
Корытов Олег Витальевич (г. Санкт-Петербург)
Костюкович Виктор Викторович (г. Кингисепп)
Кузнецов Сергей Николаевич (г. Москва – г. Самара)
Кун Игорь Викторович (г. Великий Новгород)
Лебедев Кирилл Геннадьевич (г. Санкт-Петербург)
Лященко Андрей Викторович (г. Санкт-Петербург)
Макаренко Алексей Владимирович (г. Никольское)
Марков Сергей Владимирович (д. Кобона)
Мачинский Сергей Александрович (г. Санкт-Петербург)
Мельниченко Сергей Викентьевич (п. Невская Дубровка)
Михайлов Николай Анатольевич (г. Санкт-Петербург)
Монахова Александра Александровна (г. Ярославль)
Мосейчук Петр Петрович (п. Нурма)
Москвин Константин Юрьевич (г. Колпино)
Некрасова Наталья Изотовна (г. Новосибирск)
Однобокова Людмила Евгеньевна (г. Всеволожск)
Павлов Дмитрий Сергеевич (г. Любань)
Переведенцев Илья Викторович (г. Санкт-Петербург)
Попко Олег Константинович (г. Всеволожск)
Романов Михаил Николаевич (г. Пустошка)
Рувимов Александр Сергеевич (г. Санкт-Петербург)
Салахиев Рафик Рашитович (г. Казань)
Салахиева Мария Юрьевна (г. Казань)
Свойский Юрий Михайлович (г. Москва)
Сердюк Сергей Андреевич (г. Бронницы)
Симонов Андрей Анатольевич (г. Москва)
Склянин Сергей Игоревич (д. Кобона)
Скоков Вячеслав Геннадьевич (г. Санкт-Петербург)
Скорюков Анатолий Николаевич (г. Казань)
Скуратова Елена Валерьевна (г. Екатеринбург)
Смирнов Александр Евгеньевич (г. Санкт-Петербург)
Смирнов Дмитрий Геннадьевич (г. Сосновый Бор)
Смоленский Андрей Владимирович (г. Выборг)
Соловьев Михаил Анатольевич (п. Бегуницы)
Стрельбицкий Константин Борисович (г. Москва)
Тимин Михаил Валерьевич (г. Москва)
Торгашев Антон Игоревич (г. Москва)
Фетисова Лариса Александровна (д. Большой Сабск)
Филатова Ирина Васильевна (г. Калачинск)
Халамов Евгений Евгеньевич (г. Кириши)
Хардина Татьяна Витальевна (г. Екатеринбург)
Чекмарёв Кирилл Владимирович (г. Москва)
Чиркин Константин (г. Санкт-Петербург)
Щекотова Юлия Владимировна (г. Вологда)
Этингоф Юрий Абрамович (г. Санкт-Петербург)

СОДЕРЖАНИЕ

Приветственное слово штурмана 125 гв. бап Брок–Бельцовой Г.П. ... 3
От автора ... 4

Абрамишвили М.И. ... 5
Алтынов Н.К. – Стафеев А.И. ... 11
Андреев Г.Л. – Успенский В.Е. – Семкин Н.С. ... 17
Анненков А.В. ... 20
Антипов В.В. – Сурков Д.И. ... 24
Бабаев А.И. ... 28
Бабуров Я.А. – Лепеш П.А. ... 32
Бакулин Н.К. – Гороховский П.К. ... 35
Баранов И.С. ... 43
Боголюбов И.А. ... 47
Борзов И.И. – Астафьев В.А. – Беляев И.А. – Грицан Н.Д. ... 53
Бочков М.И. ... 66
Виноградов Н.И. – Ковалев А.И. ... 69
Войтехов С.С. – Нохрин П.И. – Телига В.Ф. – Шлёнин Н.П. ... 73
Геращенко И.М. ... 78
Гуреев А.С. – Горин В.И. – Кузьмин А.А. ... 82
Гуржий Д.И. ... 90
Гусев В.Ф. – Некрасов О.А. – Шейн И.Н. ... 96
Давыдов А.П. ... 100
Дохнов Н.А. ... 103
Дядькин М.И. ... 105
Евсеев А.Н. ... 107
Ермаков Н.А. – Ткаченко В.Г. – Фридман Л.С. – Клочков И.Х. – Гончаров И.С. – Горшков В.Я. – Рябец В.К. – Гурьянов М.И. – Хардиков В.А. – Старков П.А. – Курячий В.Ф. ... 110
Есаков В.П. ... 127
Жуков И.О. ... 129
Иванов А.И. ... 139
Иванов П.И. ... 143
Карпович М.В. – Неумывальченко П.Г. – Хупченко В.И. ... 145
Катунов А.С. – Емец М.А. – Нефедов С.Г. ... 153
Кожин А.В. ... 156
Козлов И.Ф. ... 160
Комаров Г.А. – Плешков М.Т. – Панфилов В.К. ... 167
Конобевцев С.Ф. ... 174
Кукин А.А. ... 178
Лихачев Л.В. – Кузнецов С.П. – Дианов А.Н. ... 183
Луковкин Г.С. ... 197
Мазуренко Н.В. ... 201
Мандра Ф.А. ... 204
Маслов Б.Н. – Бугаев И.В. – Мазуро Б.Н. ... 207
Медведев М.П. – Румянцев А.И. ... 211
Мишин М.Н. – Чудин Н.Н. ... 213
Мурашко В.И. ... 224
Мякинький П.Д. – Васильев М.И. ... 228
Никитин Б.Ф. ... 239
Новиков И.Р. ... 243
Павлов В.М. ... 246
Печеркин П.Г. – Козолуп Д.П. – Литвинов В.М. – Корнаухов П.Ф. ... 250
Пилипенко Н.П. ... 253
Прилепский В.М. – Шевцов П.И. – Дикань И.Г. – Потапов Н.И. ... 262
Прудников В.М. ... 270
Ратников В.А. ... 273
Светлов Е.И. ... 276
Симочкин В.Д. – Бажанов М.А. – Кошолкин Н.И. – Чуйко И.И. – Белык И.А. ... 279
Скрипкин А.А. ... 284
Столяров К.И. ... 287
Тальянов А.И. – Никулин А.Н. – Виноградов Н.А. – Сорокин С.Ф. ... 290
Тараненко М.И. ... 295
Тенюгин В.Г. ... 303
Титовец А.И ... 305
Федосеев Н.С. – Бойков Ф.С. ... 316
Ханжов А.П. – Краснов Г.И. ... 321
Хорошков А.П. ... 325
Хотеев И.И. ... 334
Хрипунов Б.Н. ... 336
Чекрыгин М.В. – Кузьмин А.В. – Килевой Г.К. – Егорушкин К.Ф. – Петров В.П. – Гордиенко А.С. ... 338
Швец Е.Г. ... 344

Алфавитный указатель ... 347
Использованные источники и литература ... 348
Список сокращений ... 349
Благодарности ... 350

ИМЕНА ИЗ СОЛДАТСКИХ МЕДАЛЬОНОВ

9 том
Специальный выпуск
Авиация

Прокофьев Илья Геннадьевич

Обложка, форзацы, дизайн-макет: Р.Р. Салахиев.
Компьютерная верстка, обработка иллюстраций: Т.Н. Кислицина.

Подписано в печать 02.11.2019. Формат 84x108 1/16.
Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура «Times New Roman». Усл. печ. л. 36,96.
Тираж 500 экз. Заказ 12-19/02-1.

Издательство «Отечество»
420032, г.Казань, ул. Шоссейная, 22а
Тел./факс: (843) 554-37-22
E-mail: otechestvo_poisk@mail.ru
www.otechestvort.ru

Отпечатано с готового оригинал-макета

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ
им. академика В.И. Андреева

420108, г.Казань, ул.Портовая, д.25а
Тел./факс (843) 231-05-46, 231-08-71, 231-04-19.
E-mail: citlogos@mail.ru
www.logos-press.ru

«Привет из Купли.
Здравствуй Мама, спешу сообщить,
что я жив и здоров… Мама,
обо мне не беспокойся и не плачь,
и не сердись, что редко пишу письма.
Потому что нет времени…
Как живут Коля, Зина и папа…
Передай привет Вере и ее родным,
и Коле, Зине, Папе и всем остальным
родным. Затем, до свидания.
Твой сын Ваня…».

«Привет из Купли.
Здравствуй Верочка. Спешу сообщить
тебе, что письмо твое с фотокарточкой
получил… Так что пишу тебе
коротко, потому что я тебя люблю.
Верочка обо мне не беспокойся,
я еще жив и здоров — подробности
расскажу устно. Верочка не сердись
за некрасивый почерк, пишу перед
вылетом, очень спешу. Затем до свидания.
Твой муж Ваня.
Целую тебя много, много раз…».

Письма, не дошедшие до адресатов.
Найдены в противогазной сумке летчика
57-го сбап ВВС КБФ младшего лейтенанта
Ивана Осиповича Жукова в 2006 году
в Тосненском районе Ленинградской области.
Иван Осипович написал их перед самым
вылетом 29 августа 1941 года маме и жене,
и верил, что по возвращению
сможет их отправить.