

Региональное отделение
Общероссийского общественного движения
по увековечению памяти погибших при защите Отечества
«Поисковое движение России»
в Сахалинской области

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

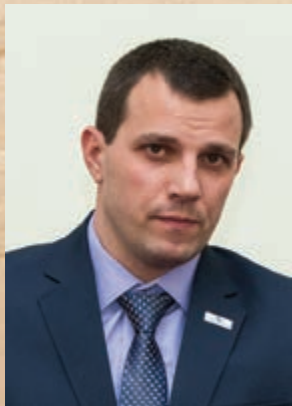
КНИГА ПАМЯТИ

Выпуск № 2



*Посвящается летчикам,
погибшим при исполнении служебных обязанностей
на земле, в воде и небе Сахалинской области*

Южно-Сахалинск
2018 год



В апреле 2013 года на съезде в г. Калуге создано Общероссийское общественное движение по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России», региональные отделения созданы практически во всех субъектах Российской Федерации, в том числе и на Сахалине.

В декабре 2014 года Региональное отделение официально зарегистрировано в Сахалинской области. Основная деятельность Сахалинского регионального отделения – это поиск и увековечение памяти погибших защитников Отечества, патриотическое воспитание молодежи, содействие в сохранении памятников Воинской славы. Направления нашей деятельности: исследование русско-японской войны 1904–1905 гг., события августа 1945 года, поиск погибших военных самолетов и увековечение памяти их экипажей.

Проект «Вечный полет» направлен на увековечение памяти военных летчиков, погибших при исполнении служебных обязанностей на территории Сахалинской области.

Идея этого проекта родилась сравнительно недавно, в 2016 году. Но до этого уже в течение нескольких лет мы работали на местах катастроф военных самолетов. Проверяли слухи, ходили по лесам области в поисках фрагментов самолетов.

А началось все в 2009 году, когда на форуме «Сахалинский поисковик» появилась информация о том, что недалеко от Южно-Сахалинска, на г. Московской, лежат обломки самолета, предположительно, МиГ-17. Затем появилась информация о легендарном штурмовике Ил-2 в районе реки Жуковки. Через пару-тройку лет мы и познакомились лично с Алексеем Охрименко, известным на просторах Интернета как КупаКупыч. С тех пор и пошла совместная работа на местах падения самолетов. Затем к нам стали примыкать все новые и новые активисты, теперь у нас слаженная команда, у которой одна цель – увековечение памяти погибших при защите Отечества. Записывались слухи, были встречи с жителями районов, которые рассказывали о местах, где видели фрагменты самолетов, совершались полевые выезды, иногда на несколько дней, для проверки полученных данных. В рамках нашей работы в 2014 году состоялось уникальное мероприятие на Дальнем Востоке по эвакуации фрагментов самолета Ил-2КР из тайги для последующей реставрации. С помощью вертолета компании «АвиаШельф» фрагменты были доставлены на берег залива Мордвинова, затем на грузовиках компании «Азия Транс» в г. Южно-Сахалинск.

В 2016 году было решено поставить нашу работу на новый, более качественный уровень, приобрести необходимое оборудование и делать эту работу более продуктивно. Был написан проект и подан на конкурс Президентских грантов. В конце 2016 года Национальный благотворительный фонд поддержал нас, и в 2017 году стартовал проект «Вечный полет».

К сожалению, из-за удаленности центральных архивов Министерства обороны долго, а порой невозможно получить архивную информацию. Поэтому из более чем десятка мест падения самолетов полные сведения о случившемся есть только по пяти катастрофам. Но работа продолжается, и эта Книга Памяти – результат работы нескольких лет в лесах, полях и с архивными документами. В будущем мы планируем выпускать продолжение к этой книге, ведь работа идет, и я надеюсь, что со временем белых пятен на местах катастроф военных самолетов станет меньше.

Это второй выпуск Книги Памяти, исправленный и дополненный. В нем мы оставили всю информацию из первого выпуска, немного дополнив, а также включили новые главы о катастрофах, в которых погибли военные летчики. В этой книге вы найдете описание самолетов, фотографии погибших экипажей, воспоминания их родственников, описание нашей работы на местах гибели, а также архивную информацию, раскрывающую обстоятельства катастроф.

С уважением, руководитель РО ООД «Поисковое движение России» в Сахалинской области Артем Бандура

СБ-2 Тымовский район

В июне 2018 года активисты «Поискового движения России» по приглашению начальника управления культуры и спорта МО «Тымовский городской округ» Дмитрия Смекалова посетили Тымовский район с целью обнаружить место падения и установить судьбу экипажа самолета, фрагменты которого находятся рядом с селом Адо-Тымово.



Адо-Тымово

О том, что в том районе находятся фрагменты предположительно самолета СБ (он же АНТ-40), поисковики знали давно. Историк-краевед Игорь Самарин упоминал о нем, а также говорил, что им была найдена турель стрелка-радиста, характерная для этого самолета. Также была информация о том, что практически весь самолет сдан на металл, и ничего не сохранилось.



Самолет СБ

Помог найти место разбора одного из двигателей научный сотрудник МБУК «Тымовский краеведческий музей» Сергей Горбунов. Вместе с поисковиками он

отправился в путь по сопкам Тымовского района, где на одной из заросших лесовозных дорог был обнаружен разбитый и полуразобранный двигатель М-103. Поисковикам без проблем удалось найти на нем заводские номера, по которым был определен год и квартал выпуска мотора. Чуть выше находилось место, куда стаскивали фрагменты самолета для разборки. Практически на поверхности находились различные фрагменты, снятые с двигателя, а также фрагменты обшивки.

По сведениям очевидцев, долгое время на месте падения лежали консоли крыла со звездами. Затем их, вместе с остатками фюзеляжа, а также вторым двигателем вывезли и сдали на металл.

Несколько часов потребовалось поисковикам, чтобы по маленьким фрагментам алюминия в земле определить путь, по которому вытаскивали части самолета со склона сопки.

Как только активисты вышли на место падения, был обнаружен и второй двигатель, его не вывезли, сняли только лопасти винта. Вокруг большое количество алюминия, фрагменты обшивки, бензобаков, силовых элементов крыла. Были найдены несколько бирок, на которых выбиты цифры, вполне подходящие под номер самолета. Также без проблем на втором двигателе был найден его номер и части от двигателя с дублирующими номерами, который лежит на лесовозной дороге. Причем двигатель, который остался на месте крушения, 1938 года выпуска, а тот, что вытащили наверх, на год старше.

Вокруг места падения большое количество разорванных гильз к пулемету ШКАС, на данном самолете их стояло 3 штуки с боезапасом в несколько тысяч патронов. Было сделано предположение, судя по характеру разброса обломков, что самолет летел с юго-востока. Самые дальние фрагменты обнаружены на расстоянии 90 метров от двигателя.

Вечный полёт

СБ-2 Тымовский район

Ниже удара о землю самолета была найдена основная стойка шасси, характерная именно для самолета СБ, а так как двигатели этого самолета именно модели М-103, стало ясно, что здесь разбился самолет СБ-2. Во время проведения работ не было обнаружено элементов парашютной системы и останков экипажа, тогда посчитали, что, возможно, экипаж успел покинуть самолет на парашютах.



Место падения



Двигатель на месте падения

Но работа в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации дала неожиданные результаты.

Катастрофа самолета СБ-2 73-го бомбардировочного авиационного полка, произошедшая 20 июля 1945 года, является самой неординарной из тех, с которыми приходилось разбираться поисковикам.



Двигатель на заросшей дороге

При катастрофе этого самолета погибли офицеры штаба 16-й армии Дальневосточного фронта: генерал-майор Терентьев Яков Борисович, начальник бронетанковых войск полковник Миронович Георгий Александрович, начальник автодорожного отдела подполковник Галаневич Константин Анфимович, также погиб стрелок-радист старшина Филипповский Николай Иванович. Летчик, командир 3-й эскадрильи 73-го БАП, майор Бурбенко Василий Никитович и штурман 3-го звена 73-й БАП, лейтенант Серов Михаил Васильевич спаслись на парашютах.

СБ-2 Тымовский район

Вот что говорят архивные документы.

Из докладной записки Заместителя по политической части командующего 10-й ВА полковника С.К. Федорова от 26.07.1945 года.

«Состав экипажа был подобран случайно. Штурман лейтенант Серов и стрелок-радист старшина Филипповский в состав экипажа майора Бурбенко по боевому расчету не входили и вместе в воздухе никогда не работали. Самолет СБ №4/105 никакого отношения к экипажу майора Бурбенко не имел. Закреплен за ним не был и даже не принадлежал 3-й эскадрилье, командиром которой является майор Бурбенко, а был взят в 1-й эскадрилье. Подготовка к ответственному перелету проходила в спешке, штабы съели время, необходимое для подготовки самолета к полету (приказание генерал-майора Терентьева о подготовке самолета СБ к полету до исполнителей дошло только через 19 часов), в результате техническому составу, готовившему СБ к полету, до назначенного времени отлета генерал-майора Терентьева оставалось 40 минут. Приказание о подготовке самолета СБ изменялось командиром 255-й авиадивизии полковником Васильевым два раза: 1-е приказание – готовить два самолета; 2-е приказание – готовить один самолет.

При подготовке первого самолета СБ в 3-й эскадрилье была установлена запущенность в инженерно-эксплуатационной



Сгоревший лес

службе. Самолет № 4, назначенный к полету, оказался не заправленным горючим. Самолет № 9 был неисправным из-за течи водомаслорадиатора. Самолет № 3 – грязным. В связи с этим врид. инженера-полка старший техник лейтенант Журавлев принял решение – выпустить в полет самолет № 4/105, принадлежащий 1-й эскадрилье, который с утра при первом приказании о подготовке двух самолетов СБ готовили к полету.

Военный совет 16-й армии и командир 255-й авиадивизии полковник Васильев грубо нарушили приказы, запрещающие брать на борт боевого самолета лиц, не имеющих отношения к боевому расчету экипажа.

Размещение пассажиров в самолете не обеспечивало нормальной работы экипажа. На сиденьи стрелка-радиста был посажен генерал-майор Терентьев, а стрелок-радист был посажен на шпангоуты фюзеляжа сзади своей кабины, откуда он нормальную связь поддерживать с аэродромом вылета и посадки не мог (подтверждается отсутствием связи самолета с землей). Световой сигнализацией для переговоров с летчиком и штурманом пользоваться также не мог.

Начальник бронетанковых войск полковник Миронович и начальник автодорожного отдела подполковник Галаневич были посажены в бомболюку, где можно перевозить только бомбы и ни в коем случае пассажиров, тем более ответственных офицеров. Это преступное размещение пассажиров в самолете узаконил своим приказом командир 255-й авиадивизии полковник Васильев.

Экипаж самолета, и особенно пассажиры, не были на земле достаточно подготовлены к тому, чтобы на случай опасности для жизни немедленно покинуть самолет.

Причиной катастрофы явился отказ управления рулем высоты, в результате чего продольная устойчивость самолета

была в основном потеряна. Вывод сделан на основании опроса летчика, штурманов и очевидцев.

Командир экипажа – командир 3-й АЭ 73-го БАП майор Бурбенко В.Н. Общий налет – 880 часов, из них на СБ – 670 часов. Летает днем и ночью. Техничко-пилотирование хорошее, в воздухе спокойный, летных происшествий в воздухе не имел. Один из опытных летчиков полка, неоднократно летал с генерал-майором Терентьевым.

Штурман экипажа – штурман звена 73-го БАП лейтенант Серов М.В. – подготовлен как штурман хорошо.

Стрелок-радист – старшина Филипповский Н.И., подготовлен как стрелок-радист хорошо.

Самолет СБ № 4/105, выпуска 1938 года, налетал с начала эксплуатации 447 часов. Аварийных и восстановительных ремонтов не имел. В течение последних двух месяцев в воздух не поднимался.

Вывод: основными виновниками катастрофы являются:

1. Командир 255-й авиадивизии полковник Васильев. Предлагаю с занимаемой должности снять и назначить с понижением.

2. Врид. командира полка майор Щукин преступно организовал полет. Предлагаю предать суду военного трибунала.

3. Врид. инженера полка, старший техник лейтенант Журавлев (основная должность – старший техник 1-й эскадрильи, откуда и был взят самолет СБ № 4/105), преступно организовавший подготовку самолета к полету и настоявший на полете майора Бурбенко на чужом самолете, несмотря на протест последнего. Предлагаю предать суду военного трибунала.

4. Командир эскадрильи майор Бурбенко действовал в полете в основном правильно, за исключением оставления

самолета без убеждения в том, что его сигнал понят экипажем правильно и весь экипаж покинул самолет.

5. Инженер авиадивизии – инженер-майор Ипатов – должен нести ответственность за запущенность инженерно-авиационной службы в 73-м БАП (личного участия в подготовке самолета СБ № 4/105 не принимал, находился в Кировске, на Сахалине).

О всех этих лицах считаю возможным решить вопрос в дисциплинарном порядке.

Для связи и управления частями военному совету 16-й армии необходимо дать самолет СИ-47. Экипаж содержать за счет звена связи 16-й армии или за счет 110-й разведывательной эскадрильи.

Необходимо срочно и тщательно проверить состояние боеготовности полков 255-й авиадивизии и особенно – состояние инженерно-авиационной службы.

Считаю целесообразным изменить дислокацию частей 255-й авиадивизии, правда, я не знаю, будет ли это соответствовать оперативным замыслам командующего 16-й армией. Предлагаю штаб авиадивизии из Николаевска передислоцировать в Кировск на Сахалине. Туда же передислоцировать 79-й БАП из Мариинска. Это значительно облегчит управление частями дивизии.

В частях армии, вооруженных самолетами СБ, дано указание о тщательной проверке управления самолетом».

Также был составлен акт комиссией, которая выезжала на место катастрофы.

Акт 21 июля 1945 года. Село Адо-Тымово

Комиссия в составе председателя генерал-майора Дьяконова, членов – полковника Васильева, полковника Вершинского, подполковника Тимиргалиева, майора Борисова, майора Дурного, капитана юстиции Шукова, инженер-майора

Ипатова, майора медслужбы Крысина, майора медслужбы Жонкина, майора медслужбы Кудина составили настоящий акт о нижеследующем:

20 июля 1945 года в результате авиакатастрофы 5 км северо-западнее села Адо-Тымово на Сахалине самолета СБ № 6 погибли при исполнении служебных обязанностей: старшина Филипповский Николай Иванович, член военного совета 16-й армии Терентьев Яков Борисович, начальник бронетанковых войск Мионович Георгий Александрович, начальник автодорожного отдела Галаневич Константин Анфимович.

Личным выездом на место катастрофы установили, что у самолета СБ № 6 на подходе к селу Адо-Тымово отказало рулевое управление (руль глубины на высоте около 2000 метров), после этого самолет пошел на нос.

Летчик, майор Бурбенко, сделал попытку вывести самолет из пикирования рулем глубины и убедился, что руль глубины не работает. Триммером руля глубины вывел самолет из пикирования, убедился, что самолет неисправный, подал команду по радио и условными сигналами, ранее установленными и известными экипажу и пассажирам, о немедленном оставлении самолета. Штурман, лейтенант Серов, после команды открыл люки и выпрыгнул. Летчик, продолжая выравнивать самолет на высоте 500–600 метров, после также оставил самолет, при падении получил перелом руки. Радист выпрыгнул на высоте ниже 100 метров и погиб. По-видимому, радист долго уговаривал выпрыгнуть генерал-майора Терентьева, т.к. Терентьев преграждал выход стрелку-радисту из самолета.

Комиссия считает, что основной причиной авиакатастрофы является техническая неподготовленность самолета к вылету, распухленность и неорга-

низованность лиц, занимающихся подготовкой самолета к вылету. Умышленная катастрофа пока исключена.

Офицеров похоронили в г. Николаевске-на-Амуре, на территории городского парка в братской могиле. Стрелка-радиста Филипповского Н.И. похоронили на кладбище п. Сергеевка (сейчас это территория г. Николаевска-на-Амуре).



Захоронение офицеров



Захоронение Филипповского Н.И.

В 2019 году на месте падения самолета и гибели пассажиров будет установлена памятная табличка.

В декабре 2018 года обнаружилось дополнительные сведения.

Из воспоминаний бывшего старшего сержанта, стрелка-радиста Михаила Николаевича Синюкова, служившего в 1945 году в 73-м БАП, который одним из последних видел погибших офицеров.

«Прочитав в газете публикацию «По-лет в забвение?», я вспомнил о том, что тогда произошло, и понял, что должен об этом рассказать, помочь газете, – начал Михаил Николаевич. – Возможно, я один из оставшихся в живых свидетелей того печального происшествия, которое случилось 19 июля 1945 года. Я служил тогда стрелком-радистом в 73-м смешанном авиаполку в Николаевске-на-Амуре, в нем было 30 бомбардировщиков СБ и 15 истребителей. Самолеты типа СБ находились также в Софийске, Мариинске, в Охе на севере Сахалина. Это двухмоторные цельнометаллические самолеты грузоподъемностью до 1000 кг с бомбодержателями под разные бомбы. На них приходилось летать днем и ночью на различные задания, в основном это была разведка.

Вот как это начиналось. В тот июльский день к нам на аэродром прибыли генерал-майор, человек высокого роста, и два старших офицера, они были пониже генерала, но крепкие на вид мужики. Я встретил их у самолета СБ, на котором они собирались куда-то лететь. Почему был выбран этот бомбардировщик? Думаю, потому, что летчики на нем имели большую практику полетов, самолет взяли из резерва, моторесурс у него был небольшой, да и все остальное поновее. В полку не было транспортного самолета. Коль СБ из резерва, то и механики у него были другие, постоянно не закрепленные. Один из них, второй механик – Александр Иосифович Новицкий, фамилии первого не помню. Мне была дана команда: доставить к самолету три парашюта типа ПЛ-3. В них обычно снаряжали экипажи на время полета, сиденьем являлся сам парашют. На левой стороне груди находилось кольцо, за которое надо было дернуть, и парашют раскрывался. Поскольку генерал и офицеры были разного роста и объема, мне пришлось подгонять парашютные лямки каждому в отдельности.

– В то время в своей эскадрилье я отвечал за переукладку парашютов, готовил летчиков к прыжкам из разных положений самолета. Вообще это очень непростое дело – разместить на бомбардировщике трех «пассажиров». Вот и придумали: в бомбовом отсеке установили скамейку для двух старших офицеров. Генерала устроили на месте стрелка-радиста. Перед полетом провели своеобразный инструктаж, как вести себя в непредвиденном случае, каким образом надо будет покинуть самолет. Мнений было много: офицеры в бомбовом отсеке могут прыгать, когда откроются люки; другие советовали покачать крыльями, и это будет сигнал к прыжкам и т.д. Последнее слово сказал пилот, майор Бурбенко: «Увидите сами, когда надо будет покинуть самолет». Наконец все сели по своим местам. И тут была совершена, на мой взгляд, роковая ошибка – внутренняя связь самолета была передана генералу, а внешняя находилась у радиста Николая Филипповского, который устроился... у ног генерала. Думаю, ничего бы не произошло, если бы «пассажиры» были обучены покинуть самолет. Экипаж там был опытный, Бурбенко – бывший зам. командира нашей эскадрильи, обучал многих пилотировать в ночное время, я не один раз летал с ним радистом. В то время он был командиром 3-й эскадрильи истребителей нашего полка и считался лучшим пилотом. Ему и доверили доставить генерала и двух старших офицеров на северный Сахалин, на аэродром Зональный. Это было незадолго до объявления войны японцам, там надо было проверить готовность островного аэропорта для возможной передислокации наших самолетов из Николаевска. Такая, кажется, была их миссия.

Взлетели они нормально, пересекли Татарский пролив и взяли курс на остров. На подлете к Зональному, в 60 километрах, самолет неожиданно

«клюнул» носом вниз. Штурман повернул голову к пилоту и увидел, что Бурбенко изо всех сил тянет штурвал на себя, но самолет «носа» не поднимает. Оба они поняли – что-то случилось с самолетом. Пилот кивнул штурману головой вниз – команда для прыжков: открывай, мол, бомболюки. Разговаривать пилот с ним не мог, внутренняя радиосвязь находилась у генерала. Терентьев тоже получил команду пилота – покинуть самолет. Но он почему-то медлил, был слух потом, что он велел пилоту посадить самолет. Бурбенко повторил приказ. Генерал мог бы прыгать из кабины, где сидел, или перебраться в бомбоотсек к офицерам. Офицеры сидели спиной к генералу, как в ловушке. Можно себе представить их состояние: люки открылись, в них ворвался мощный поток воздуха, они вцепились руками за скамейку и не смогли следить за действиями экипажа. Не смогли сориентироваться. Тем более что генерал сидел, самолет не покидал.

– Наверное он испугался, боялся прыгать, надеялся на посадку... Не знаю. По всей вероятности, не сразу понял ситуацию и радист. Когда самолет наклонился вниз, он подумал, что пошли на посадку, передал на землю: «Идем на посадку, связь кончаю». Потому их так быстро нашли – катастрофа произошла неподалеку от Зонального.

Первым самолет покинул штурман на высоте 1100 метров, за ним – пилот Бурбенко (800 метров). Самолет, набирая скорость, летел вниз к земле с наклоном, он был законтрен. Бурбенко, покидая самолет, не успел даже поправить сползшую с плеча лямку парашюта и сломал руку. Радист Филипповский вынужден был прыгать через нижний люк потому, что проход к верхнему был закрыт генералом. Там люк небольшой, а радист был человеком крупным, ему все же удалось выбраться из падающего СБ. Но беды он не миновал, его парашют открылся позд-

но, коснувшись деревьев, от удара о них радист погиб – единственный из летного состава. Его нашли висющим между деревьев на стропях. Генерал и два офицера погибли при падении бомбардировщика.



Характерная стойка шасси самолета СБ



Дата выпуска колеса шасси – 1938 год

Тела погибших доставили в Николаевск, генерала и офицеров похоронили в городском парке. Как это было, я не знаю, не видел, тогда широко это не афишировалось. Последний раз на их могиле я был в 1967 году. Старшину-радиста Николая Филипповского похоронили на кладбище авиаторов, на высоком берегу залива, напротив аэродрома, неподалеку от села Сергеевка.

– После такого ЧП оперативно была создана комиссия из авиаспециалистов. Она довольно быстро установила причину потери управления самолетом в воздухе. Произошло это от разрушения



Сергей Горбунов

болта демфера. Что это за болт? Сам руль глубины хвостового оперения тяжелый, крепится одной стороной на оси к стабилизатору и свободно качается вверх-вниз, от его положения и зависит подъем и спуск носа самолета. Для уравнивания руля глубины есть устройство, оно равно его весу и называется демфером. Получается такое «коромысло» – на одной стороне руль, на другой – тяжелая болванка, в середине ставится болт. Когда этот болт ломается, болванка падает на днище хвоста, руль глубины заклинивается, самолет становится неуправляемым. СБ ушел с наклоном вниз, пилот ничего не мог поделать. Для проверки болта имеется лючок, механики обязаны его проверять, смазывать – это очень ответственное место самолета. При взлете и посадке на болт падает большая нагрузка. Очевидно, при взлете он мог надломиться, а во время полета разрушился.

– После этого случая арестовали первого механика (фамилии его не помню) и второго – Александра Иосифовича Новицкого. Но после выводов комиссии и обнаруженной причины их сразу освободили из-под ареста, и они продолжали службу. С Новицким я вместе демобилизовался, бывал у него в гостях. Пилот и штурман арестам не подвергались, Бур-

бенко со сломанной рукой сразу попал в госпиталь, но в нашей части я его больше не встречал – 73-й полк перевели на Камчатку, а меня оставили на Сахалине, в Соколе, в отдельном отряде по обслуживанию зенитно-артиллерийского полигона.

Считаю, одна из самых грубых ошибок – передача внутренней связи генералу. Радист в результате остался без нее и не смог вовремя всем сообщить, что надо прыгать, офицеры не знали, что происходит с самолетом. А летчики обучены прыгать и всегда падают на ноги, как кошки. Я бывал в четырех серьезных авариях, но всегда спасался. Очень жаль, что погибли тогда люди в расцвете сил, способностей».

Александр ЧЕРНЯВСКИЙ

(По материалам АО «Редакция «Тихоокеанская звезда» <http://toz.su>)

5. Экипаж загоронения:

| Имя | Звание | Дата рождения | Дата гибели | Место захоронения |
|--|---------------|---------------------------------|-------------|---------------------------------|
| Экипаж самолета в составе трех человек | | | | |
| 1 | ГЕНЕРАЛ-МАЙОР | ТЕРЕНТЬЕВ ЯВЕС ИОСИФОВИЧ | 1906 1945 | Городской парк Кумы-Гульи и др. |
| 2 | ПОЛКОВНИК | МИРОНОВИЧ ГЕОРГИИ АЛЕКСАНДРОВИЧ | 1900 1945 | |
| 3 | ПОЛКОВНИК | ГАЛАДЗЕВИЧ ВАСИЛИИ НИКИТОВИЧ | 1902 1945 | |

7. Кто захоронен над загоронением: *и/л. ИУОП*

8. Фотографии загоронения

9. Схема расположения загоронения

10. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

11. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

12. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

13. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

14. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

15. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

16. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

17. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

18. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

19. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

20. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

21. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

22. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

23. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

24. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

25. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

26. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

27. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

28. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

29. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

30. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

31. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

32. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

33. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

34. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

35. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

36. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

37. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

38. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

39. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

40. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

41. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

42. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

43. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

44. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

45. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

46. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

47. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

48. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

49. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

50. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

51. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

52. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

53. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

54. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

55. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

56. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

57. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

58. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

59. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

60. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

61. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

62. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

63. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

64. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

65. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

66. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

67. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

68. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

69. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

70. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

71. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

72. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

73. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

74. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

75. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

76. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

77. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

78. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

79. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

80. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

81. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

82. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

83. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

84. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

85. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

86. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

87. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

88. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

89. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

90. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

91. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

92. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

93. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

94. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

95. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

96. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

97. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

98. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

99. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

100. Представитель Министерства обороны СССР: *ПОЛКОВНИКОВ И КАДЛАНОВ*

Паспорт захоронения офицеров



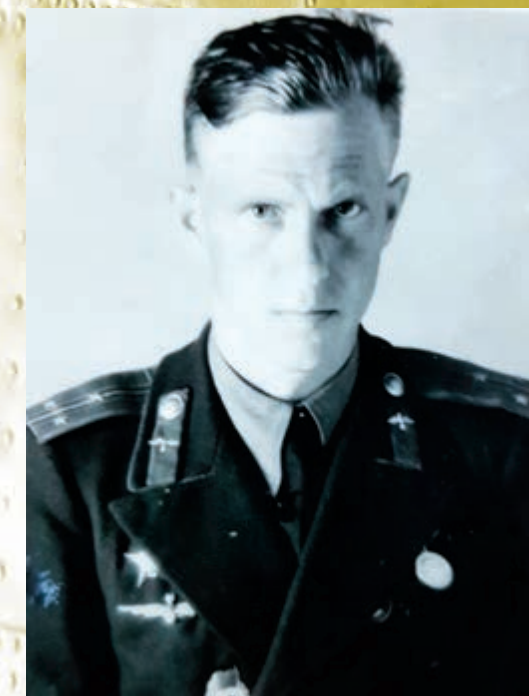
Командир экипажа
Бурбенко
Василий Никитович



Командир 3-й авиаэскадрильи 73-го бомбардировочного полка майор Бурбенко Василий Никитович родился 07.03.1909 г. в с. Хрестиновка Киевской области. Рабочий, образование среднее. Окончил 9-ю военную школу летчиков и летчиков-наблюдателей в г. Харькове в 1933 году, 14-ю военную школу летчиков г. Энгельса в 1935 году.

В боях не участвовал, за выслугу лет в Красной Армии награжден медалью «За боевые заслуги».

Экипаж СБ-2



Штурман
Серов
Михаил Васильевич



Штурман звена лейтенант Серов Михаил Васильевич родился 04.11.1922 года в с. Фроловка Приморского края, образование среднее. Окончил Челябинское военное авиационное училище штурманов в 1940 году.

За участие в войне с Японией награжден орденом Красной Звезды.

СБ-2
Тымовский район



Стрелок-радист
Филипповский
Николай Иванович

Старшина Филипповский Николай Иванович, 1921 года рождения, украинец, из рабочих, член ВКПБ с 1944 года, образование среднее, в РККА с 1941 года.

СБ-2
Тымовский район



Начальник бронетанковых войск
Миронович
Георгий Александрович



Полковник Миронович Георгий Александрович родился 18.04.1900 года в г. Двинске Витебской губернии. В 1920 году окончил 1-е Московские пулеметные курсы. Затем всю последующую военную жизнь связал с автобронетанковыми войсками.

Награжден двумя орденами Красного Знамени и орденом Красной Звезды.

Экипаж СБ-2



Член военного совета 16-й армии
Терентьев
Яков Борисович



Член военного совета 16-й армии, генерал-майор Терентьев Яков Борисович родился в 1906 году в селе Княжуха Сурского района Куйбышевской области. Окончил военно-политическую академию им. В.И. Ленина. С 1939 по 1941 год – заместитель начальника политотдела 25-й армии. С 1941 по 1943 год – начальник политотдела 2-й Краснознаменной армии. С 1943 года – член военного совета 16-й армии. 29.09.1943 года присвоено звание генерал-майор.

Награжден двумя орденами Красной Звезды, орденом Ленина (посмертно).

Экипаж СБ-2



Начальник автодорожного отдела
Галаневич
Константин Анфимович

Начальник автодорожного отдела северной группы войск подполковник Галаневич Константин Анфимович родился 06.04.1902 года в г. Гайсин УССР. В 1928 году окончил Иваново-Вознесенскую пехотную школу им. М.В. Фрунзе.

Вечный полёт

Вечный полёт

PV-1. Ventura Северо-Курильский район, о. Шумшу



Аэродром Байково

СПРАВКА

Американский морской патрульный самолет, разведчик и бомбардировщик. Военная версия пассажирского самолета Lockheed Model 18 Lodestar. Разработан в КБ фирмы Lockheed Aircraft.

На вооружении армии США состоял с декабря 1941 года, флота США – с октября 1942 года.

Самолеты PV-1 в количестве четырех штук были интернированы у американцев в 40-х годах, после их посадок на Камчатку.

После окончания боевых действий самолеты использовали как транспортные для перевозки грузов на Курильские острова и обратно.



Внешний вид самолета Lockheed PV-1 Ventura

В архивных документах 10-й воздушной армии была найдена информация о том, что в 1945 году во время взлета с аэродрома Катаока (Байково) о. Шумшу разбился бомбардировщик B-34 (PV-1 Ventura). Экипаж в составе 6 человек и 4 пассажиров погиб.

Место было найдено с помощью квадрокоптера во время экспедиции на остров Шумшу в июле 2017 года.

На земле были обнаружены остатки сгоревшего фюзеляжа, а также некоторые целые детали обшивки. В месте первого удара о землю была неглубокая воронка, в ней лежал двигатель.

Двигатель откопали, установили ровно на лопасти, выровняли площадку перед ним.

Рядом была установлена памятная табличка.

Когда ее заказывали, сведения об экипаже были только из архивных документов по катастрофе. В базах данных «ОБД-Мемориал» и «Память народа» не было информации. Позже были найдены данные обо всех членах экипажа и их подвигах.

11.10.1945 г. два самолета B-34 были в Елизово (Камчатка), туда и прибыли экипажи.



Место падения Lockheed PV-1 Ventura, 2017 г.

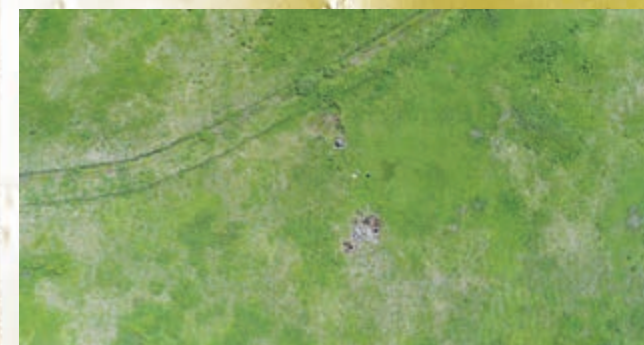
PV-1. Ventura Северо-Курильский район, о. Шумшу



Шильда с двигателя Lockheed PV-1 Ventura № 48928

пажи. Один, под управлением майора Иванова, вылетел с семьями военнослужащих на мыс Васильева (Парамушир), второй чуть позже, под управлением капитана Копыльца, был загружен боеприпасами и вылетел на Катаока (Шумшу). После прибытия на Катаока туда же вернулся майор Иванов с Парамушира. Самолет Копыльца был загружен вещевым имуществом, также были взяты на борт 4 пассажира, для того чтобы вылететь на Камчатку в Ново-Коряки.

По свидетельству майора Иванова, который оставался на аэродроме, у самолета долго не могли запустить один из двигателей. Капитан Копылец взлет произвел нормально, выдержав самолет до необходимой скорости, перевел в угол набора, на высоте 10–15 метров еще увеличил угол набора, убрал шасси, самолет резко перешел в набор высоты



Место падения самолета

и на высоте 40–50 метров, потеряв скорость, перевернулся через левое крыло, в перевернутом положении пролетел несколько секунд, врезался с углом в землю, взорвался и сгорел.

Выводы комиссии по расследованию катастрофы: «Самолет не смог выйти из кабрирования из-за плохой эффективности рулей».

Экипаж

Командир корабля – капитан Копылец Арсений Яковлевич, 1915 г. р.

Второй пилот – младший лейтенант Белоусов Владимир Макарович, 1924 г. р.

Штурман – старший лейтенант Селиванов Василий Григорьевич, 1918 г. р.

Техник-лейтенант – Рикичинский Степан Сергеевич, 1918 г. р.

Стрелок-радист – старший сержант Сиринов Александр Федорович, 1918 г. р.

Старшина технической службы – Химочка Петр Павлович, 1918 г. р.

Пассажиры

Военфельдшер – старший лейтенант Пономарев.

Рядовые Кудрявцев, Осипов.

Гражданка Трофимова (жена одного из офицеров).



Памятная табличка на о. Шумшу

PV-1. Ventura
Северо-Курильский район, о. Шумшу



Командир корабля
Копылец
Арсений Яковлевич

Родился 8 мая 1915 г. в с. Билозирья, Черкасского района, Киевской области. Окончил Рабфак г. Одессы в 1934 году, 1-й курс Геодезического института в 1935 г., 8-ю школу военных пилотов г. Одессы в 1938 г. На Дальнем Востоке с 1942 года. Участник войны с Японией. С 1944 года и до трагической гибели Копылец Арсений Яковлевич был командиром эскадрильи 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Награжден орденом Отечественной войны II степени.

Экипаж PV-1. Ventura

PV-1. Ventura
Северо-Курильский район, о. Шумшу



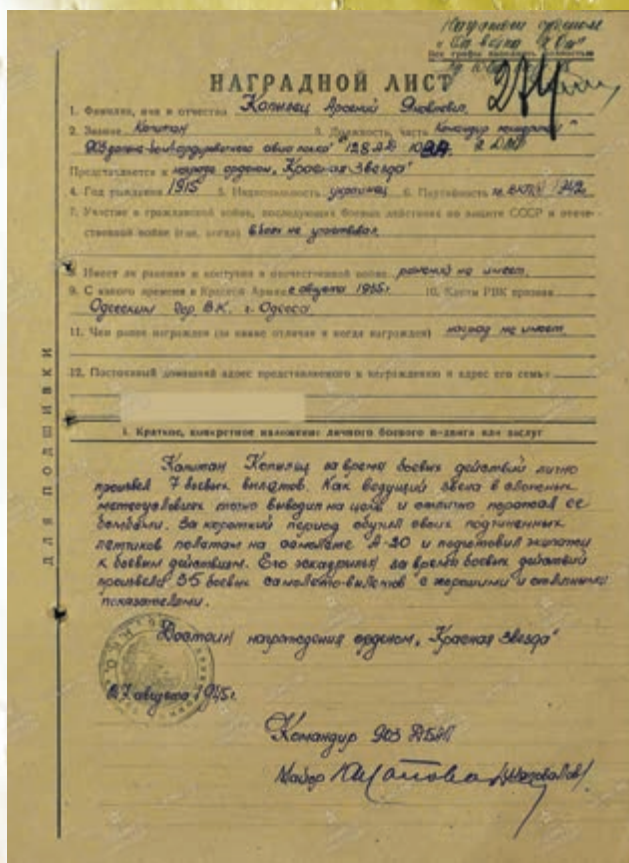
Второй пилот
Белоусов
Владимир Макарович

Родился 18 июня 1921 г. в д. Ходосовичи, Белорусской ССР. В 1940 году окончил Чкаловскую высшую авиационную школу пилотов им. К.Е. Ворошилова. В 903-м дальне-бомбардировочном авиаполку 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта с 1942 года. В рядах Красной Армии с апреля 1940 года. До своей трагической гибели младший лейтенант Белоусов Владимир Макарович был летчиком 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Участник войны с Японией с 9 августа 1945 года.

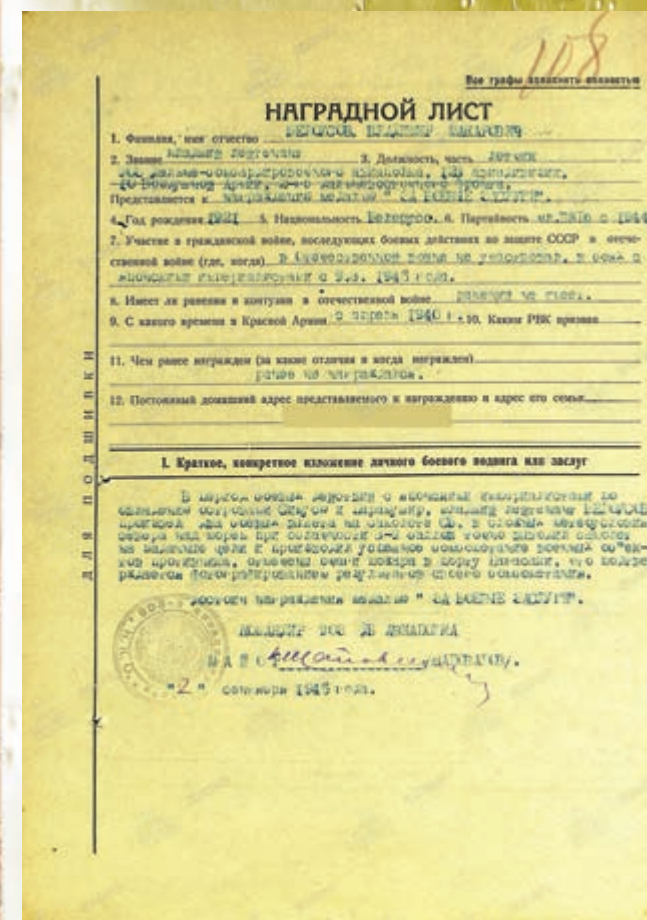
Награжден медалью «За боевые заслуги».

Экипаж PV-1. Ventura



«Во время боевых действий лично произвел 7 боевых вылетов. Как ведущий звена в сложных метеоусловиях точно выводил на цель и отлично поражал ее бомбами. За короткий период обучил своих подчиненных-летчиков полетам на самолете А-20 и подготовил экипажи к боевым действиям. Его эскадрилья за время боевых действий произвела 35 самолето-вылетов с хорошими и отличными показателями» (выписка из наградного листа приказа 10-й воздушной армии 2-го ДВ фронта от 16.09.1945 г.).

Вечный полёт



«В период боевых действий с японскими милитаристами по овладению островами Симуску и Парамушир младший лейтенант Белоусов произвел 2 боевых вылета на самолете СБ. В сложных метеоусловиях севера над морем при облачности 8–9 баллов точно выводил самолет на заданные цели и производил успешное бомбометание военных объектов противника. Отмечены очаги пожара в порту Нагасаки, что подтверждается фотографированием результатов своего бомбометания» (выписка из наградного листа приказа командира 128-й авиадивизии 10-й ВА 2-го ДВ фронта от 03.09.1945 г.).

Вечный полёт

PV-1. Ventura
Северо-Курильский район, о. Шумшу



Штурман
Селиванов
Василий Григорьевич

Родился 27 апреля 1918 г. в селе Дуровка Тамалинского района Саратовской области. В 1937 году окончил 10 классов, в 1940 году окончил Краснодарское высшее авиационное училище. В рядах Красной Армии с сентября 1939 года. С 1942 года и до трагической гибели Селиванов Василий Григорьевич – стрелок-бомбардир и штурман звена 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Участник войны с Японией.
 Награжден орденом Красной Звезды.

Экипаж PV-1. Ventura

Вся графа заполнять обязательно

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя отчество *Селиванов Василий Григорьевич*

2. Звание *Ст. лейтенант*

3. Должность, часть *Штурман 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта*

4. Год рождения *1918* 5. Национальность *русский* 6. Партийность *член ВКП(б) с 1942 г.*

7. Участие в гражданской войне, воздушных боевых действиях по защите СССР в Отечественной войне (год, место), в послевоенной войне *в воздушной войне с японцами с 08.09.45*

8. Имеет ли ранения и контузы в Отечественной войне *раненых не имеет*

9. С какого времени в Красной Армии *с сентября 1937* 10. Класс РВК *приван*

11. Чем ранее награжден (за какие отличия и когда награжден) *орденом не награжден*

12. Поставленный домашний адрес представляемого к награждению и адрес его семьи

1. Кратко, конкретное название личного боевого подвига или заслуг

Самый успешный бомбардировщик в составе звена при выполнении боевых заданий штурманом эскадрильи лично произвел 7 боевых вылетов на самолете А-20. Эскадрилья произвела 34 боевых вылета, имея хорошие результаты. Как штурман эскадрильи в трудных метеоусловиях погоды точно выводил группу на заданную цель и метко поражал ее бомбами, что подтверждено результатом осмотра целей после занятия их нашими войсками» (выписка из наградного листа приказа командира 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта от 03.09.1945 г.).

Ветеран награжден орденом Красной Звезды

Наказание 103-го авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта

Лейтенант Мухоморов

10 октября 1945 года



«За время боевых действий работал в должности штурмана эскадрильи. Лично произвел 7 боевых вылетов на самолете А-20. Эскадрилья произвела 34 боевых вылета, имея хорошие результаты. Как штурман эскадрильи в трудных метеоусловиях погоды точно выводил группу на заданную цель и метко поражал ее бомбами, что подтверждено результатом осмотра целей после занятия их нашими войсками» (выписка из наградного листа приказа командира 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта от 03.09.1945 г.).

Вечный полёт

PV-1. Ventura
Северо-Курильский район, о. Шумшу



Техник
Рикичинский
Степан Сергеевич

Родился в 1918 году в Есильском районе Северо-Казахстанской области. В 1939 году окончил Омский сельскохозяйственный техникум. В рядах Красной Армии с октября 1939 года.

В 1940 году поступил в Иркутское военное авиационное техническое училище, окончил его в 1942 году. С февраля 1945 года до трагической гибели техник-лейтенант Рикичинский Степан Сергеевич был техником авиационного звена 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Участник войны с Японией с 9 августа 1945 года. Награжден медалью «За боевые заслуги». Похоронен в селе Ново-Коряки, Камчатского края.

Экипаж PV-1. Ventura

Вся графа заполнять обязательно

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя отчество *Рикичинский Степан Сергеевич*

2. Звание *Техник*

3. Должность, часть *Техник эскадрильи 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта*

4. Год рождения *1918* 5. Национальность *русский* 6. Партийность *член ВКП(б) с 1944*

7. Участие в гражданской войне, воздушных боевых действиях по защите СССР в Отечественной войне (год, место), в послевоенной войне *в воздушной войне с японцами с 09.08.45*

8. Имеет ли ранения и контузы в Отечественной войне *раненых не имеет*

9. С какого времени в Красной Армии *с октября 1939* 10. Класс РВК *приван*

11. Чем ранее награжден (за какие отличия и когда награжден) *орденом не награжден*

12. Поставленный домашний адрес представляемого к награждению и адрес его семьи

1. Кратко, конкретное название личного боевого подвига или заслуг

В период боевых действий с японскими милитаристами работал в должности техника авиационного звена, лично обслужил 8 боевых самолетов вылетов. Своей самоотверженной работой сумел отлично организовать технический состав звена по изучению и обслуживанию материальной части самолета А-20, которая поступила на вооружение части в период боевых действий. В звене произведено 18 боевых самолетов вылетов. Материальная часть готовилась своевременно и отказов не имела».

Техник награжден медалью "За боевые заслуги"

Исполнитель *С.А. Мухоморов*

10 октября 1945 года



«За период боевых действий с японскими милитаристами работал в должности техника авиационного звена, лично обслужил 8 боевых самолетов вылетов. Своей самоотверженной работой сумел отлично организовать технический состав звена по изучению и обслуживанию материальной части самолета А-20, которая поступила на вооружение части в период боевых действий. В звене произведено 18 боевых самолетов вылетов. Материальная часть готовилась своевременно и отказов не имела».

Вечный полёт

PV-1. Ventura
Северо-Курильский район, о. Шумшу



Стрелок-радист
Сиринов
Александр Федорович

Родился в 1918 году предположительно в Усинском районе Молотовской области.

В рядах Красной Армии с сентября 1939 года.

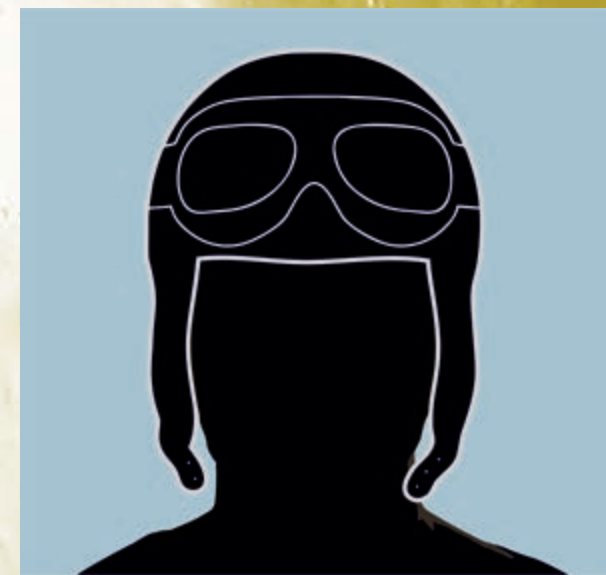
Участник войны с Японией с 9 августа 1945 г.

До трагической гибели старший сержант Сиринов Александр Федорович был воздушным стрелком-радистом 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Награжден медалью «За боевые заслуги».

Экипаж PV-1. Ventura

PV-1. Ventura
Северо-Курильский район, о. Шумшу



Старшина технической службы
Химочка
Петр Павлович

Родился в 1918 году.

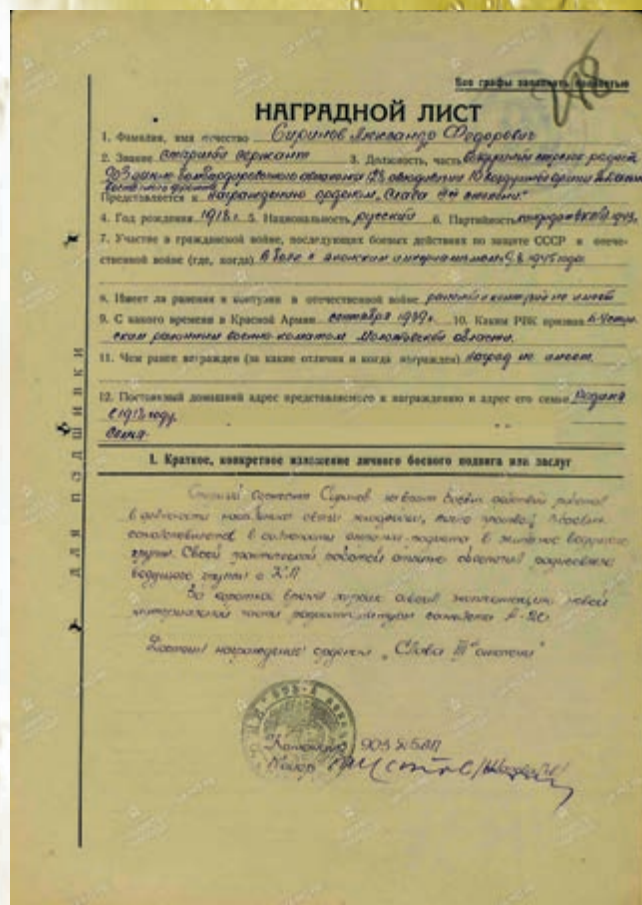
В рядах Красной Армии с июня 1940 года.

Участник войны с Японией с 9 августа 1945 г.

До трагической гибели старшина технической службы Химочка Петр Павлович был механиком по радио 2-й авиаэскадрильи 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

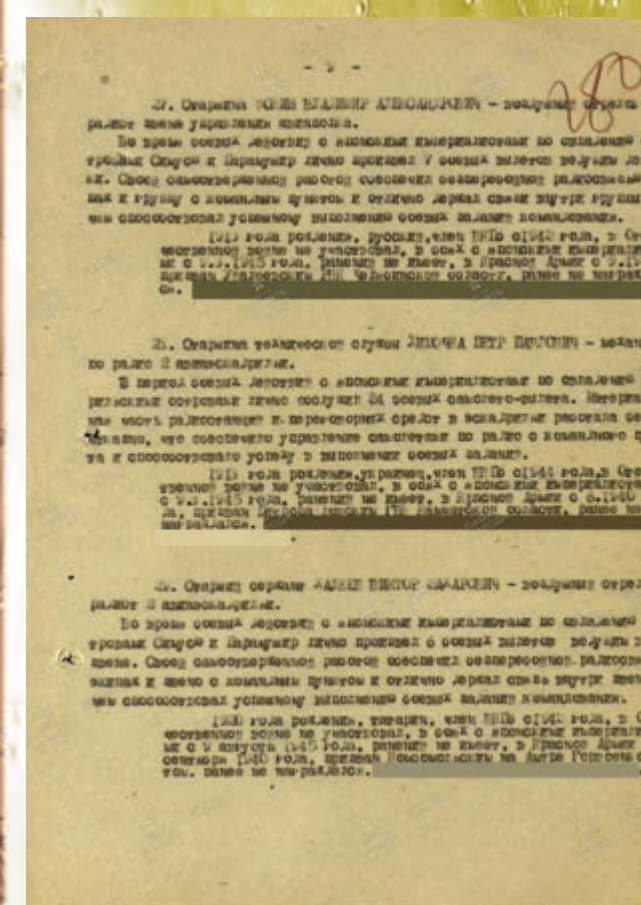
Награжден медалью «За боевые заслуги».

Экипаж PV-1. Ventura



«Старший сержант Сиринов за время боевых действий работал в должности начальника связи эскадрильи, лично произвел 3 боевых самолетовылета в должности стрелка-радиста в экипаже ведущего группы. Своей практической работой отлично обеспечил радиосвязь ведущего группы с К.П. За короткое время хорошо освоил эксплуатацию новой материальной части радиоаппаратуры самолета А-20» (выписка из наградного листа приказа командира 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го ДВ фронта от 12.09.1945 г.).

Вечный полёт



«В период боевых действий с японскими империалистами по овладению Курильскими островами лично обслужил 34 боевых самолетовылета. Материальная часть радиостанций и переговорных средств в эскадрилье работала безотказно, что обеспечило управление самолетами по радио с командного пункта и способствовало успеху в выполнении боевых заданий» (выписка из наградного листа приказа командира 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й ВА 2-го ДВ фронта от 02.09.1945 г.).

Вечный полёт

PV-1. Ventura Северо-Курильский район, о. Шумшу



Борис Ильченко и Льюис Паттесон

История с разбившимся «американцем» получила недавно новый оборот. Активист регионального отделения Владимир Исупов давно ведет переписку с россиянином, долгое время живущим в США. Борис Ильченко изучает военную историю и, в частности, интересуется налетами американских самолетов на Курильские острова во время Второй мировой войны. Благодаря ему удалось выяснить следующее.

Самолет, погибший осенью 1945 года на Шумшу, имеет на самом деле не тот заводской номер, что указан в архивных документах, а похожий, который, вероятно, перепутали при заполнении актов. В акте расследования указан номер 48923. Правильный номер американской машины, интернированной в июле 1944 года, – 48928. И вот «американская история» этой машины, которую удалось найти Борису Ильченко в архивах США и которой он поделился.

«22.07.1944 года после бомбежки острова Шумшу самолет младшего лейтенанта Джексона Кларка (Lt. (jg) Jackson W. Clark) был атакован четверкой японских истребителей, которые «поливали» «Вентуру» огнем на протяжении 100 последующих миль. Из правого двигателя

вытекало масло, оставшегося горючего явно не было достаточно на обратный полет. «Вентура» Кларка приземлилась в Петропавловске без происшествий.

Состав экипажа этого самолета был такой: Jackson W. Clark, John F. Mathers, Berwyn J. Miller, Hoyle A. Simes, John Brennan, Herbert C. Row.

Единственная ошибка, которая перекочевала на табличку с архивной записи, – это номер самолета. Самолет, который лейтенант Джексон Кларк посадил в Елизово, был с заводским номером 48928, бортовой номер 7. А самолет с заводским номером 48923, бортовой номер 6, пилотируемый все тем же Кларком, утонул возле острова Атту 12 июня 1944 года. Возвращаясь с очередной бомбежки Курил, Кларку некуда было приземлиться: все аэродромы были затянуты плотным туманом. Израсходовав все горючее, он был вынужден садиться на воду. Экипаж перебрался в надувной плот и вскоре был подобран спасательным судном, а самолет затонул меньше чем за минуту».

«Мой друг, пилот VB-135 Льюис «Пэт» Паттесон, был за штурвалом другой «Вентуры», возвращаясь с той же бомбежки он успел посадить свой самолет на запасной аэродром на острове Симия».



Л. Паттесон

Вечный полёт

PV-1. Ventura Северо-Курильский район, о. Шумшу



Экипаж Вентуры 28928,
на борту видна нарисованная русалка,
«спасшая» летчиков

Пэт прокомментировал катастрофу на Шумшу: «Похоже, что причиной этой катастрофы явилась комбинация перегрузки и плохой центровки. Эти два фактора были критическими для «Вентуры». На Курильские операции мы всегда взлетали с перегрузкой в почти 3000 фунтов (1360 кг), и центр тяжести должен был находиться максимально близко к лонжерону крыла. Поэтому во время взлета весь экипаж перемещался в штурманский отсек и напоминал спортсменов, обнимающихся перед началом матча. А Джексон Кларк, как и я, родом из Техаса. Мы познакомились с ним еще в Далласе, на флотской медкомиссии. Потом мы вместе прошли полный курс летной подготовки, выпустились в одном классе и вместе же попали в эскадрилью VB-135. Так и летали, пока он не ушел на вынужденную в Петро (Петропавловск-Камчатский). А вот после его возвращения из России мы ни разу не виделись. Я помню, что ему предложили хорошую работу в Пентагоне, и потом он некоторое время оставался в резерве, но после этого мы потеряли контакт. Пожалуй, все мы тогда были слишком заняты возвращением в гражданскую жизнь, работу и во все то, что мы оставили, уходя на войну...»

P.S. Также на борту погибшего самолета была изображена русалка, которую нарисовали американские летчики после своего спасения в водах Тихого океана. По легенде, именно русалка спасла их от неминуемой гибели в июне 1944 года возле острова Атту, когда они приводнились на воду.

Подробная информация по американским самолетам, которые во время боевых вылетов совершали посадки на Камчатке, выложена на сайте Бориса Ильченко <https://www.norpacwar.com>.



Экипаж Вентуры 28923

СПРАВКА

903-й бомбардировочный Краснознаменный авиационный полк с начала мая 1942 г. входил в состав 128 сад.

Базировался на аэродроме Коряки, Камчатского края.

Принимал участие в Курильской десантной операции (18.08 – 01.09.45).

Приказом ВГК № 0159 от 14.09.45 г. за успешные боевые действия в Курильской десантной операции полк награжден орденом Красного Знамени.

Вечный полёт

Ту-2
Макаровский район, урочище Маркова



Самолет Ту-2

СПРАВКА

Ту-2 (по кодификации НАТО: *Bat* – «Летучая мышь») – двухмоторный советский высокоскоростной фронтовой бомбардировщик времен Второй мировой войны.

В 2016 году на форуме «Сахалинский поисковик» появилась информация о том, что в Макаровском районе, в районе речки Марковки, были найдены куски алюминия, похожего на авиационный. Через некоторое время удалось выбраться и проверить информацию. На поле были обнаружены разорванные куски авиационного алюминия, несколько гильз калибра 12,7 мм для пулемета УБ, храповик от мотора М-82ФН, штурвал и прицел ПБП-1. Все это, а также помощь коллег с форума «Тризна» дало основание полагать, что перед нами фронтовой бомбардировщик Ту-2.

В последующие осенние выезды были обнаружены пряжки от парашютной системы, вокруг разбросано большое количество разорванных гильз и звеньев пулеметной ленты от универсального пулемета Березина, рядом же нашли турель (станок БУШ-1). Все это указывает на то, что пряжки могут принадлежать штурману, т.к. такая турель стояла у него.

Весной 2017 года мы продолжили работу на месте катастрофы самолета,



Пряжки от парашютной системы



Парашютная пряжка, вытяжное кольцо парашюта, лючок и рукоятка пулемета УБ



Гильза 12,7 мм от пулемета УБ



Технологический лючок с номером 14/29

Ту-2
Макаровский район, урочище Маркова

важно было найти номерную информацию: номер самолета или хотя бы номер двигателя. И один из выездов увенчался успехом, были найдены штурманские часы-секундомер и лючок с, предположительно, номером самолета. Цифры на лючке – 14/29 – вполне могут оказаться искомым номером самолета. С помощью



Штурманские часы-секундомер



Турельная установка БУШ-1



Штурвал

форумчанина Бориса (linnet) была получена следующая информация: «Ту-2 с № 14/29 был выпущен 28.03.1945 г. с моторами № 8292897 и № 8292846, а 31.03.1945 г. отправлен в 334-ю БАД, которая потом участвовала в войне с Японией». После войны 334-я бомбардировочная авиационная дивизия дислоцировалась на аэродроме п. Смирных. Также в поселке Леонидово дислоцировался 345-й бомбардировочный авиационный полк.

В начале 2018 года на администрацию города Макарова вышел Клавдорский Лев Васильевич с просьбой отыскать захоронение брата – летчика, погибшего в районе поселка О-Утори. Администрация района вышла на историка-краеведа Николая Васильевича Вишневого, а он, в свою очередь, связался с нами. Таким образом, удалось установить данные командира самолета Ту-2, им оказался Клавдорский Георгий Васильевич. По словам



Учащийся Павловского-на-Оке аэроклуба Клавдорский Г.В., 1940 год

Ту-2
Макаровский район, урочище Маркова

Льва Васильевича, присланной им копии извещения о смерти, а также справке из ЦАМО РФ погибший экипаж похоронили севернее японского поселка О-Утори.

Благодаря фамилии командира экипажа в ЦАМО РФ удалось найти все данные об этой катастрофе.

По архивным документам установлено, что «4 июня 1946 года в 9:31 экипаж 3-й авиационной эскадрильи 132-го дальнебомбардировочного авиационного Берлинского ордена Кутузова и Александра Невского полка произвел взлет с аэродрома Камисикука (п. Леонидово) на самолете Ту-2, заводской номер 5-29, установил связь с наземной радиостанцией и стал выполнять задание. Произвел бомбометание на полигоне и в 10:12 лег на курс по заданному маршруту.

В 10:10 разведчик погоды, командир авиационной эскадрильи гвардии капитан Терещенко, шедший по тому же мар-



Клавдорский Г.В.

шруту, передал из района Мототомари (п. Восточный): «По маршруту самолеты не выпускать».

Руководитель полетов – заместитель командира авиаполка майор Трохин в 10:20 по радио передал младшему лейтенанту Клавдорскому: «По маршруту не ходить, возвращайтесь».

В 10:23 был получен ответ от экипажа: «Понял, по маршруту не ходить» и продолжил полет.

Пришел в район Мототомари и, встретив впереди дым от лесных пожаров, стал терять высоту, в район Сиритори (г. Макаров) пришел на высоте 200–300 метров.

Далее, увидев впереди дым, произвел правый вираж. Во время виража, очевидно, решил идти по заданному маршруту, лег на прежний курс и с этим



Работа с местными жителями



Бандура А.Н., Вишневикий Н.В.

Ту-2
Макаровский район, урочище Маркова

курсом вошел в район дымов при плохой видимости. Севернее пункта О-Утори самолет перешел в крутое снижение с левым разворотом и в таком положении упал на землю в 2 км севернее п. О-Утори, где после удара произошел сильный взрыв бензобаков. По сообщениям очевидцев, моторы работали нормально, поведение самолета в воздухе также было нормальным. Самолет упал между железной и шоссеиной дорогами, в 20 метрах западнее шоссеиной дороги. Экипаж погиб».



Памятная табличка



с. Харьковцы. Мемориал

07.07.2018 года на месте гибели экипажа самолета Ту-2 была установлена памятная табличка. Небольшая возвышенность рядом с тем местом, где произошел удар самолета о землю, хорошо видна с грунтовой дороги, на ней и была установлена табличка, в основание которой сложены фрагменты самолета и пересажена рядом растущая лилия-саранка. Церемония завершилась холостыми выстрелами в воздух в честь погибших летчиков и минутой молчания.

Исследование предполагаемого места захоронения экипажа неподалеку от места катастрофы продолжается, и поисковики не оставляют надежды, что оно будет найдено.

В августе мы получили два письма от родственников члена экипажа, стрелка-радиста Харлаенко Федора Зотовича.

*Здравствуйте мои дорогие!
Дополнительно удалось немого узнать о жизненном пути Харлаенко Федора Зотовича.
В 1937г. закончил 7 классов в с. Вилковичи Тернополь-Дзильницкого района, Киевской области.
Примерно в 1940г. закончил 10 классов в с. Вилковичи вечерней школы Тернополь-Дзильницкого района Киевской обл. Расположенное 7км от Харьковцов.
Затем учился в с. Бобринца Киевского района Черкасской области на агроном. В каком году закончил неизвестно.
Затем учился в военной училище (неизвестно в каком и где) по специальности стрелок-радист (в какой период неизвестно).
Редотелом писем из фронта писал регулярно.
На снарядках предназначенных для битвы с врагом написал надпись «За сестру!» которая находилась в кабине Терманше, как и много других малодетских. Пока только только краткие сведения удалось собрать о жизненной судьбе Харлаенко Федора Зотовича.
С уважением к Вам Анатолий Федорович 22.08.2018*



Харлаенко Федор Зотович (справа)

«Меня зовут Власенко Наталия. Моя родная бабушка Харлаенко Евдокия Изотовна (1925 г.р.) является родной сестрой Харлаенко Федора Изотовича (Зотовича), о котором Вы делаете запрос.

К сожалению, всех, кто мог бы что-то более детальное сообщить о Федоре Зотовиче, в живых уже нет.

Наш родственник Анатолий Федорович, на которого пришел запрос, записывал эту информацию с моих слов по телефону, человек в возрасте, мог не расслышать и допустить ошибки. Поэтому я решила, что будет правильнее предоставить четкую информацию, которой я располагаю.

В свое время, когда была жива моя бабушка Евдокия и, рассматривая фотографию Федора Зотовича, я решила спросить ее и записать хоть какую-то информацию о нем, помимо того, что он был летчиком и погиб, для истории своей семьи.

Чтоб информация не затерялась, я ее записала с обратной стороны фото. Вот что тогда было записано с ее слов.

Родился Харлаенко Федор Изотович (Зотович) в 1923 году в Украине, с. Харьковцы, Переяслав-Хмельницкого района, Киевская область. Родители: Харлаенко Зот (Изот) Андреевич и Харлаенко Полина Васильевна.

Село Подолье (ранее Витовцы) Барышевского района Киевской области – вечерняя школа. Село Бобрицы Каневского района Киевской области – учился на агронома, зимой добирался туда на лыжах. Военное училище, учился на летчика-радиста. К сожалению, информация мною была тогда не записана, где именно и когда. Возможно, моя бабушка и располагала ею.

Ушел сразу в начале войны на фронт. Погиб в населенном пункте Кетон (Сахалин), попал в дымовую завесу.

Моя бабушка во время войны была немцами отправлена в Германию на несколько лет для трудовых работ.

Со слов моей бабушки, во время нахождения ее в Германии в письмах своим родителям Федор Зотович перед боевыми вылетами для сражения с немцами на снарядах писал краской: «За сестру!».

Его ФИО также высечено на памятнике Героям ВОВ в селе Харьковцы, где родился Харлаенко Федор Зотович, из чего можно сделать вывод, что в военных архивах есть какая-то информация о нем.

Это все факты, которыми я располагаю из нашей семейной истории.

Спасибо за Вашу работу. Если будет необходимость, обращайтесь незамедлительно».

10.08.18 г.

Письмо Льва Клавдорского. Февраль 2018 года

«Здравствуйте, высылаю переписанное письмо (очень плохо сохранилось), которое привезли однополчане брата вместе с вещами, может, поможет найти дополнительную информацию.

«Дорогая мамаша!

Примите от нас, офицеров и друзей Юры, соболезнования по поводу смерти Вашего сына Юры, нашего никогда не забываемого друга и товарища.

Мамаша! Сегодня специально отправляем к Вам своего товарища Левинсона Александра с Юриными вещами. Вещи, что были у Юры, мы полностью отправляем. Также от друзей шлем 3000,00 рублей. Прошу с получением денег и вещей написать мне как непосредственному командиру и другу Юры – Науменко Федору П. Адрес мой: полевая почта 405567.

Мамаша, хочу еще сообщить Вам, что по почте мы Вам будем высылать деньги в сумме 6000,00 рублей, но будем высылать от имени Вашего сына Юры, два-три перевода. Подробности смерти Вашего сына расскажет Александр.

С большим уважением и горем к Вам лейтенант Науменко, лейтенант Молчанов, лейтенант Муратов, лейтенант Сироткин, лейтенант Волчонкин».

Приехавшие летчики были молодые юноши – летчик Саца Левинсон в звании лейтенанта, второй летчик был в звании сержанта, они отдохнули две ночи, но просили не раскрывать вещи при них. Мне в ту пору было 15 лет. Я окончил 7 класс и собирался ехать в техникум во Владимир. Разговор о смерти Юры вел старший брат Володя. Ранее я писал все, что запомнил.

Еще могу дополнить картину следующими воспоминаниями. Брат участвовал в Берлинской операции 1945 году, награжден медалью «За взятие Берлина». После подскоками они летели в Москву на подготовку парада Победы. В свободное время писал домой: «Буду «проходить» над домом (Муромом), смотрите». И вот 11.07.1945 над Муромом был сильный рев самолетов, которые форсажем летели на восток.

Впоследствии мы получали письма из Казани, Свердловска, Омска, потом сообщения прервались.

Потом мы узнали, что брат служит на Сахалине».

СПРАВКА

132-й Берлинский орденов Кутузова III степени и Александра Невского тяжелый бомбардировочный авиационный полк был сформирован 01.06.40 г. на аэродроме Кировоград как 132-й СБАП и вошел в состав 45-й САД. С июня 1944 г. до конца войны 132-й БАП входил в состав 334-й БАД.

Указом Президиума ВС СССР от 22 октября 1944 г. «За прорыв сильно укрепленной глубокоэшелонированной обороны немцев на реке Западная Двина» 132-й БАП был награжден орденом Кутузова III степени. За отличие в боях при взятии города Берлин 11.06.45 г. полку присвоено почетное наименование «Берлинский». Указом Президиума ВС СССР от 30.05.45 г. «За успешное бомбардирование укреплений противника в районах Розенберг, Браунсберг и ликвидацию отрезанной группировки противника в районе Кенигсберга» 132-й БАП награжден орденом Александра Невского.

За годы Великой Отечественной войны полк совершил 2889 боевых вылетов и сбросил 7244 бомбы. Боевые потери – 116 человек (летчиков – 48, штурманов – 44, стрелков-радистов – 71, техников – 3) и 74 самолета (СБ-2 – 22, Ар-2 – 9, Пе-2 – 19, Ту-2 – 24).

После окончания боевых действий в Европе полк в составе 326-й БАД перебазировался на аэродром Домна в Читинской области, где с 16.07 по 05.08.45 г. вел оперативную разведку объектов японских войск в Китае. 09.08.45 г. экипажи полка приняли участие в бомбардировке военных объектов в г. Чангунь.

С 24.09.45 г. по май 1951 г. полк базируется на аэродроме Китон (п. Смирных) в составе ВВС ДВО. В июне 1951 г. полк в составе 326-й БАД передислоцируется на аэродром Барановичи (Белоруссия).

Ту-2
Макаровский район, урочище Маркова



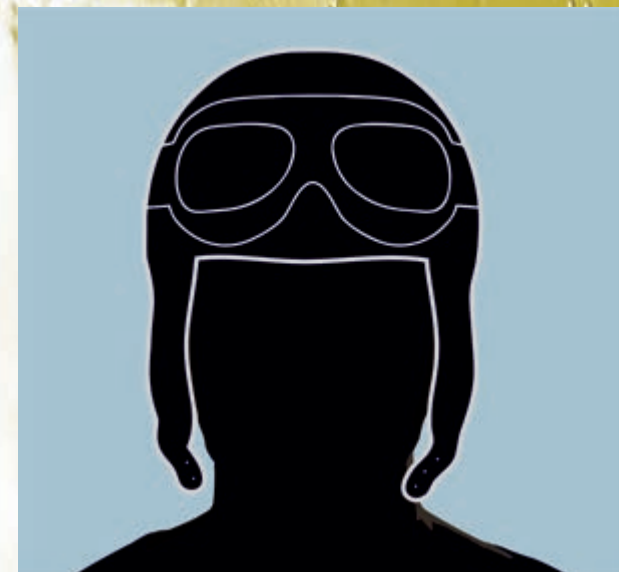
Командир корабля
**Клавдорский
Георгий Васильевич**



Младший лейтенант Клавдорский Георгий Васильевич родился в г. Муроме Владимирской области в 1923 году. Окончил Энгельсское военное авиационное училище летчиков им. М.М. Расковой в 1944 году и сразу же поступил на службу в 132-й БАП.

За умелые действия против немецко-фашистских захватчиков награжден орденом Красной Звезды, но из-за ошибки в наградном листе и приказе, его не получил. Тот, кто оформлял документы, ошибся в имени и отчестве, указав «Василий Михайлович Клавдорский».

Экипаж Ту-2



Штурман
**Усольцев
Алексей Борисович**



Лейтенант Усольцев Алексей Борисович родился в с. Ахалик Тункинского района Бурят-Монгольской АССР в 1922 году. Окончил Краснодарское высшее военное авиационное училище летчиков, а в 1944 году и был направлен в 132-й БАП на должность штурмана.

За успешное выполнение боевых заданий награжден орденом Красной Звезды.

Вечный полёт

Ту-2
Макаровский район, урочище Маркова



Стрелок-радист
**Харлаенко
Федор Зотович**

Младший сержант Харлаенко Федор Зотович. Родился в с. Харьковцы Переяславского района Киевской области в 1923 году.

Удалось найти двоюродного брата стрелка-радиста Федора Харлаенко – Анатолия Федоровича, который проживает в Украине. Он предоставил фотографии младшего сержанта.

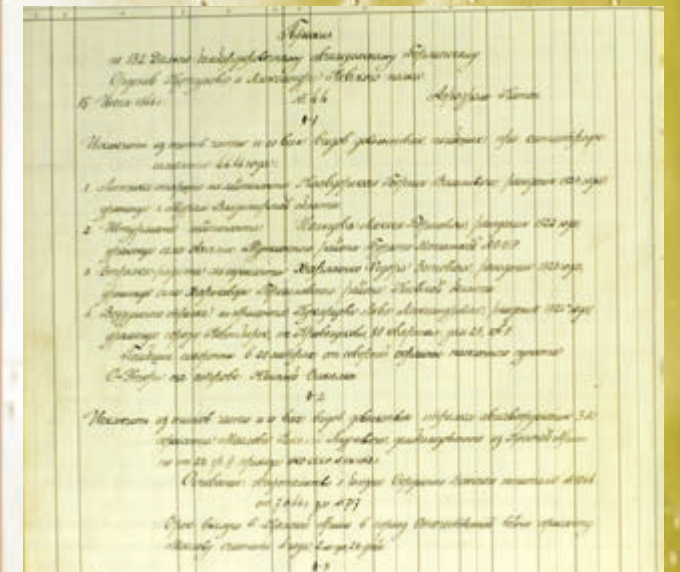
Экипаж Ту-2



Воздушный стрелок
**Кукарцев
Лев Александрович**

Младший сержант Кукарцев Лев Александрович. Родился в г. Новосибирске в 1925 году.

На сайте школы № 12 г. Новокузнецка было найдено школьное фото воздушного стрелка Льва Кукарцева.



Вечный полёт

Ли-2 Макаровский район



Самолет Ли-2

СПРАВКА

Советский военно-транспортный самолет, производство которого было начато в 1942 году в Ташкенте на базе пассажирского самолета ПС-84 (1939 г.), созданного, в свою очередь, на базе лицензионного производства американского Douglas DC-3.

Свое обозначение Ли-2 получил по имени главного инженера Бориса Павловича Лисунова, руководившего строительством самолета.

Во время Великой Отечественной войны на Ли-2 регулярно перевозили людей, грузы к партизанам, осуществляли парашютное десантирование. Ли-2 хорошо знали и любили в войсках, все без исключения модификации называя «Дуглас».



Экспедиция В.С. Корниенко и его учеников к месту падения Ли-2

С 2013 года активисты Сахалинского отделения «Поискового движения России» начали выяснять обстоятельства авиакатастрофы военного самолета Ли-2, произошедшей в 1946 году в Макаровском районе недалеко от поселка Нитуй (современное название – с. Новое).

Информация, полученная от местных жителей, помогла установить связь с человеком, который первым обнаружил следы авиакатастрофы.



В.С. Корниенко на месте крушения

Вячеслав Сергеевич Корниенко работал учителем физкультуры и военного дела в школе с. Нового. В середине 1970-х случайно, во время охоты, им были обнаружены обломки самолета:

«На месте крушения сначала мы увидели фюзеляж, одно крыло, двигатель, а чуть дальше в зарослях разглядели еще один двигатель и крыло самолета. Между ними было голое место (выгорело так, что ни былинки не росло). Ребята начали вести раскопки».

Нашли останки летчиков, обгоревшие орден Красной Звезды и медаль «За победу над Германией». Во вторую экспедицию нашли орден Отечественной войны I степени, медали «За победу над Германией», обгоревшую ракетницу, кинжал со сгоревшей ручкой и компасом на тыльной металлической части рукоятки.

Ли-2 Макаровский район

Найденные останки захоронили на местном кладбище как безымянные.

Вскоре по номеру ордена Красной Звезды через наградной отдел в Москве удалось установить данные членов экипажа:

1. Харин Д.Е., 1923 г. р., командир корабля, гвардии лейтенант.
2. Бочаров Е.Д., 1922 г. р., второй пилот, лейтенант.
3. Тюльнев Е.П., 1923 г. р., штурман, гвардии младший лейтенант.
4. Шпыхов Н.Е., 1915 г. р., техник, лейтенант.



В.С. Корниенко с учениками возле могилы членов экипажа Ли-2. Конец 1970-х гг.

Табличка с этой информацией была установлена на памятник, уменьшенную копию которого поставили на месте крушения.



Почетный караул у памятника погибшему экипажу Ли-2. Конец 1970-х гг.



Табличка с памятника на месте захоронения экипажа Ли-2. Современное состояние

В апреле 2017 года в адрес Сахалинского отделения «Поискового движения России» пришел ответ на запрос информации о катастрофе Ли-2 4 июля 1946 года.

В архивной справке, полученной из ФГКУ «Центральный архив Министерства обороны», раскрываются подробности авиакатастрофы военно-транспортного самолета Ли-2 № 19304:

«В приказе командующего 10-й воздушной армией № 0214 от 31.07.1946 г. значится:

«В 16 часов 05 минут Харин вылетел с аэродрома Хабаровск, имея на борту 1200 кг груза запасных частей для авиамастерских, с задачей произвести посадку на аэродроме Долинск. Харин трижды запросил по радио разрешение на посадку в Камисикука, на что получил запрет. Однако, пытаясь пройти в Камисикука, пробивает облачность над морем в районе Найро до высоты 10–15 м. Выскочив из облачности на малой высоте, только случайно не столкнулся с водой. Харин перевел самолет в набор высоты с левым разворотом. Через 8–10 минут полета в облаках с видимостью 50–100 м увидел слева сопку и лес. Разворачива-

Ли-2 Макаровский район

ясь от сопки, через несколько секунд с набором высоты ударяется в следующую сопку. Экипаж в составе 6 человек (так в документе) погиб, 4 пассажира получили ожоги, самолет сгорел».



Двигатель АШ-62ИР

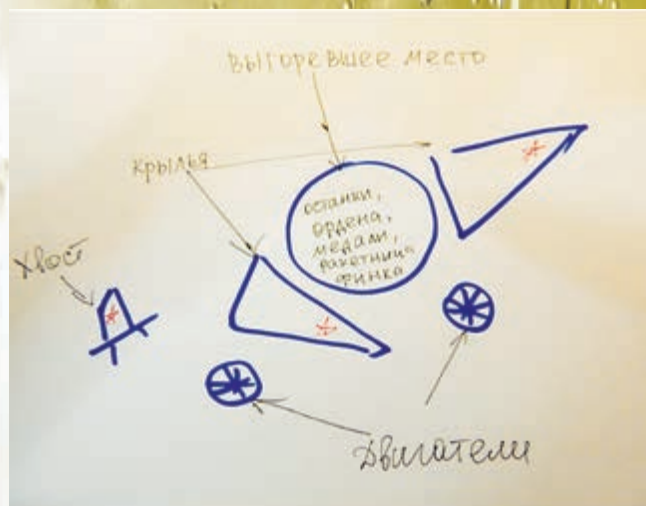
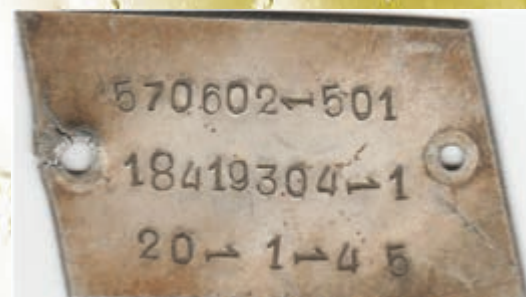


Схема расположения обломков Ли-2, найденных на месте крушения.
Рисунок Корниенко В.С.



Номер самолета 19304

В приказе 54-й транспортной авиационной дивизии № 070 от 05.08.1946 г. значится:

«04.07.1946 г. самолет Ли-2 340-го транспортного авиационного полка, пилотируемый командиром корабля лейтенантом Хариным, вылетел из Хабаровска на оперативное задание с задачей произвести посадку на аэродроме Отани с грузом, принадлежавшим авиамастерским аэродрома Камисикука. С маршрута лейтенант Харин несколько раз запросил разрешение на посадку на аэродроме Камисикука, на что трижды получил запрещение и указания идти в Отани, т.к. в районе аэродрома Камисикука были плохие метеоусловия».

В 19:09 экипаж дал радиограмму: «Иду в Отани», а в 19:17 запросил Отани о слышимости. На этом связь прекратилась.

По докладом пассажиров самолета выявлено:

«Самолет на маршруте на высоте 4000–5000 метров, затем в районе Торо стал резко снижаться и на Н-2000 вошел в облачность. Через 8–10 минут полета при снижении до 5–10 метров (так в документе) экипаж заметил море. Летчик развернул самолет и перед собой увидел сопку, снова развернул самолет вправо, увидел другую сопку, в которую и врезался».



Вячеслав Корниенко со школьниками во время похода

Ли-2 Макаровский район



Киль Ли-2, найденный экспедицией В.С. Корниенко. 1970-е гг.

«При катастрофе экипаж в составе 6 человек (так в документе) погиб, 4 пассажира получили травматические повреждения, самолет сгорел».

В материалах расследования катастрофы значится:

«4 июля 1946 года в 19 часов 20 минут на восточном побережье Южного Сахалина при ударе о вершину сопки потерпел катастрофу самолет Ли-2, 5 человек (так в документе) экипажа сгорели в обломках самолета. Находящиеся на борту самолета пассажиры: летчик Большаков, ст. сержант Гончаренко и сержант Бухалов получили тяжелые травмы, гражданка Духанова ожоги лица и обеих предплечий второй степени...»

В учетно-послужной карте Тюльнева Е.П. записано на основании сообщения в/ч 22672 1958 г.: похоронен в 16 км западнее г. Нейтон (севернее горы Нейтон-Яма). В учетно-послужной карте Харина Д.Е. записано: останки захоронены в пос. Новое на Сахалине (из письма Марковец А.Ф. от 15.11.1968 г.).



Орден Красной Звезды, найденный на месте катастрофы. Фотография 1970-х гг.

22 июля 2018 года на месте катастрофы была установлена памятная табличка.

Место столкновения самолета с одной из сахалинских сопки находится в 15 км западнее п. Новое, на границе Поронайского и Макаровского районов, в глухой тайге. Добраться до него не просто, сначала 15 км пути пролегают по бездорожью, которое осилит только подготовленный автомобиль, следующий отрезок уже необходимо преодолевать пешком, а это еще 10–15 км по речкам, сопкам и склонам.



По реке Иня

Ли-2 Макаровский район



Алексей Сви́дёрский

Павел Иванович Шелудько

Ранее, когда ученики школы с. Новое ходили пешком к месту трагедии, поход занимал несколько суток. День школьники шли в одну сторону, ночевали у подножия роковой сопки, день проводили на месте гибели самолета, затем снова ночевка, и потом уже обратный путь домой.

Поисковики познакомились с двумя проводниками, которые с радостью согласились помочь добраться до нужного места. Один из них – Алексей Сви́дёрский, хорошо знает дорогу через перевал к реке Нитуй, а другой – Павел Иванович Шелудько, уже был на месте трагедии несколько раз.

Утром в субботу две машины и семь человек команды отправились в путь через п. Восток. Накануне прошедший дождь сделал дорогу скользкой, ведь она почти вся глиняная, но благодаря подготовленным автомобилям и слаженной команде удавалось проходить сложные места без особых проблем, однако дорога заняла слишком много времени. К речке Нитуй спустились уже к вечеру. О походе к самолету в этот день пришлось забыть. Решено было разбить лагерь и на следующий день часов в 7 выходить вверх по реке, затем по ручью.

Рано утром поисковики отправились к намеченной цели. За три десятка лет, когда там был последний раз Павел Иванович, местность сильно изменилась.

Много выросло деревьев, а поляны, ранее бравшиеся за ориентиры, заросли, и поисковикам пришлось пройти немало лишних километров, чтобы попасть к намеченной цели уже под вечер.



Место катастрофы

Место авиакатастрофы представляет собой склон, протянувшийся с востока на запад. Самолет, летевший с северо-востока, при развороте под углом врезался почти в самый верх склона. От удара левая консоль и двигатель отлетели на ровную верхушку сопки, правая консоль – вниз по склону, а киль со стабилизатором перелетел на южный склон. Топливо из баков загорелось, пламя поглотило экипаж и фюзеляж самолета, который полностью сгорел. Удивительно, что пассажиры, получившие травмы и ожоги, выжили. Каким образом они выбрались к населенному пункту, остается загадкой. На месте трагедии целыми остались консоли крыла, стойки шасси и двигателя, а также хвостовая часть самолета. От всего остального только оплавленный алюминий. А самолет был внушительных размеров: размах крыла почти 29 метров, длина самолета почти 20 метров.

Путь к месту катастрофы был долгим – почти 12 часов от места базового лагеря. Поисковикам нужно было успеть вернуться до темноты к месту дислокации, т.к. ночной путь по речке и скользким камням мог быть крайне опасным.

Ли-2 Макаровский район



Впереди гора Монетная

С собой на место трагедии активисты принесли памятную табличку и установили ее рядом с уменьшенной копией памятника, который стоит на могиле летчиков в п. Новое. Этот маленький обелиск поставили в начале 80-х годов жители села Новое, среди которых был и Павел Иванович (один из проводников), а также учитель местной школы Корниенко Вячеслав Сергеевич, который нашел этот самолет осенью 1968 года.

К сожалению, долгий путь к самолету не позволил сделать все, что задумывалось. Необходимо тщательно отработать место, постараться найти останки экипажа, которые не смогли в 60–70-х годах найти школьники с. Новое вместе со своим учителем. По его словам, останков в то время они нашли не очень много. Также необходимо покрасить памятник. Это работа нескольких дней. Главное, теперь есть координаты места столкновения самолета с сопкой, известен самый короткий путь к нему, и работа будет продолжена в 2019 году.

Ранее удалось найти родных командира корабля Дмитрия Харина, которые проживают в с. Шелаево Иркутской области, там же он и учился в школе. А весной 2018 года учитель Шелаевской школы Любовь Михайловна Борисенко вместе с Татьяной Покатович и учениками поехали в бывшую деревню Лапино Красноярского края, где родился Дмитрий, и прислали на Сахалин по почте землю и корни черемухи и смородины с места, где стоял его дом. Помогла всех найти Екатерина Лашкевич, ее тетя была когда-то невестой Николая Харина, родного брата Дмитрия.

За захоронением летчиков ухаживают школьники с. Новое, а также учитель Лут Наталья Борисовна. Вместе с ней, 7 июля 2018 года активисты покрасили памятник, убрали траву, посадили рядом с захоронением корни черемухи и смородины, а также высыпали землю с родины командира корабля на могильный холмик экипажа. Заранее была изготовлена табличка с информацией о том, что произошло, а также с фотографиями командира корабля и штурмана. Ее закрепили ниже таблички, которая была изготовлена и установлена вместе с памятником почти 50 лет назад.



Табличка на памятнике, установленном в 80-е годы

Ли-2 Макаровский район



Командир корабля

**Харин
Дмитрий Евдокимович**

Родился 05.11.1923 года в деревне Лапино Долговского района Красноярского края. В рядах Красной Армии с мая 1941 года. Окончил Омскую военную авиашколу пилотов в 1943 году. Принимал участие в Великой Отечественной войне и в войне с Японией. С июля 1945 года гвардии лейтенант Харин Дмитрий Евдокимович находился в составе 340-го авиационного транспортного полка 10-й воздушной армии в должности летчика.

Награжден медалью «За оборону Ленинграда» (акт вручения медали по 513-й отдельной зенитной авиабатареи ПВО БФ), орденами Отечественной войны I и II степени, орденом Красной Звезды.

Экипаж Ли-2

«За период Отечественной войны совершил 67 боевых вылетов ночью на бомбардирование военных объектов, живой силы и техники противника. Из них 4 боевых вылета на промышленные объекты Финляндии: город Хельсинки, Турку, Котка. Летает днем и ночью в качестве правого летчика. Имеет общий налет 365 часов, из них ночью 225» (выписка из наградного листа, приказ 53-й авиадивизии дальнего действия от 8.05.1944 г.).



«За период Отечественной войны совершил 89 ночных боевых вылетов. Проявляя мужество и отвагу, смело и уверенно, в сложных метеоусловиях водил свой корабль к линии фронта. Хорошо владеет своей специальностью и проводил свой корабль через закрытый облачностью Хинганский хребет и доставлял ценный груз наступающим частям» (выписка из наградного листа, приказ войскам 12-й воздушной армии ВВС КА от 27.08.1945 г.).



«...С первых дней войны с Японией неоднократно ставленные ему боевые задачи по переброске войскам и штабу бензина, нужной для оперативно-стратегических целей радио- и т/т аппаратуры и других средств связи всегда выполнял в срок, не считаясь с отдыхом, и часто в трудных атмосферных условиях» (выписка из наградного листа, приказ войскам Забайкальского фронта от 17.09.1945 г.).



Вечный полёт

Ли-2 Макаровский район



Помощник командира корабля

**Бочаров
Евгений Викторович**

Родился в 1922 году в Саратове.

В рядах Красной Армии с апреля 1941 года.

Окончил Омскую военную авиашколу пилотов в 1942 году. Принимал участие в войне с Японией.

С апреля 1945 года лейтенант Бочаров Евгений Викторович находился в составе 340-го авиационного транспортного полка 10-й воздушной армии в должности летчика.

Награжден орденом Красной Звезды.

Экипаж Ли-2



«Отлично овладел материальной частью и техникой пилотирования, что способствовало выполнению боевой задачи. За время боевых действий в войне с Японией производил вылеты с офицерами оперативного управления штаба фронта для связи с подвижными передовыми войсками. С 9 августа по 21 августа 1945 г. имеет 20 вылетов с налетом 24 часа. Полеты производил в сложных метеоусловиях и при срочном вылете произвел посадку ночью без света.

За боевую подготовку себя и звена, за своевременное обеспечение связью и доставкой спец. почты фронта достоин правительственной награды – ордена Красной Звезды» (выписка из наградного листа приказа ВС 2-го Дальневосточного фронта от 2.09.1945 г.).

№ 911-25

Наградной лист

Фамилия, имя и отчество: Бочаров Евгений Викторович

Воинское звание, должность, часть: Лейтенант авиационного транспортного полка 2564 Стр. авиационный полк связи

1. Год и место рождения: 1922 г.

2. Национальность: Русский 3. Партийность: за. ВЛКСМ с 1941 г.

4. С какого времени (месяц, год) состоит: а) в Красной Армии: с 1941 г. апрель
б) в должности офицерского состава: с апреля 1943 г.

5. Участие в боях (театр и фронт): Участие в боях с Японией с 9.8.45 г.

6. Имеет ли ранения и контузы: Ранений, контузов не имеет

7. Чем ранее награжден и когда: Наград не имеет

8. Какие ПДБ приказан: 3. Орден

9. Постоянный домашний адрес: а) представляемого и награжденного
б) его семьи

1. КРАТКОЕ, КОНКРЕТНОЕ изложение личного боевого подвига или заслуг

Отлично овладел материальной частью и техникой пилотирования, что способствовало выполнению боевой задачи. За время боевых действий в войне с Японией производил вылеты с офицерами оперативного управления штаба фронта для связи с подвижными передовыми войсками. С 9 августа по 21 августа 1945 г. имеет 20 вылетов с налетом 24 часа. Полеты производил в сложных метеоусловиях и при срочном вылете произвел посадку ночью без света.

За боевую подготовку себя и звена, за своевременное обеспечение связью и доставкой спец. почты фронта достоин правительственной награды – ордена Красной Звезды.

Командир (подпись): С. С. [Подпись]

23 августа 1945 г.

Вечный полёт

**Ли-2
Макаровский район**



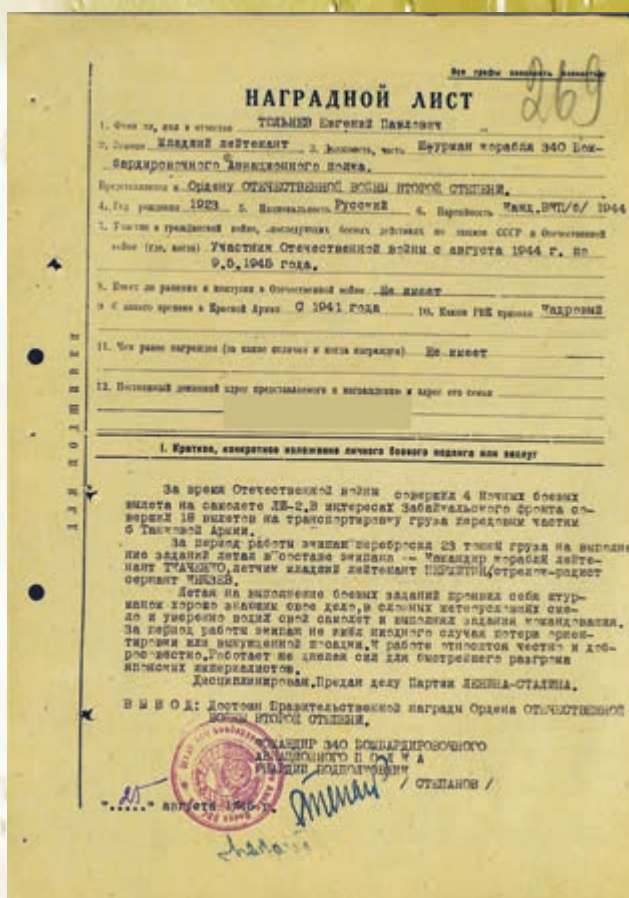
Штурман
**Тюльнев
Евгений Петрович**

Родился 13.12.1923 года в городе Чернигове, УАССР. В рядах Красной Армии с июля 1941 года. Окончил Олсуфьевскую авиашколу, Челябинскую авиашколу штурманов и радистов в 1943 году. Являлся слушателем курсов летной школы в Москве. Принимал участие в Великой Отечественной войне на Украинских фронтах и в войне с Японией.

С июля 1945 года младший лейтенант Тюльнев Евгений Петрович находился в составе 340-го авиационного транспортного полка 10-й воздушной армии в должности штурмана.

Награжден орденом Отечественной войны II степени.

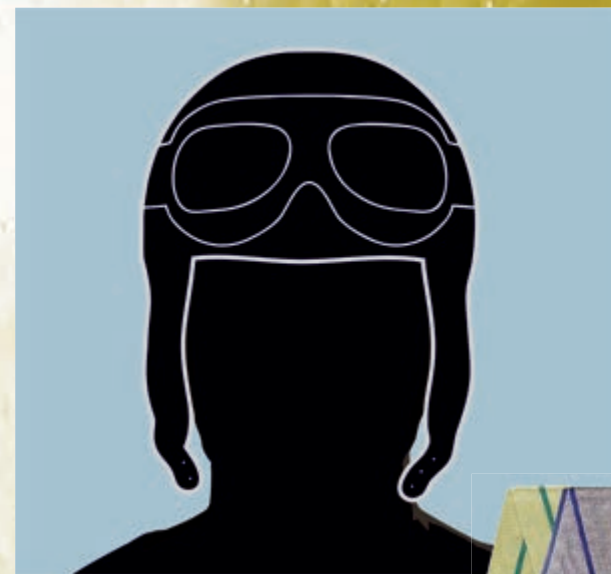
Экипаж Ли-2



«За время Отечественной войны совершил 4 ночных боевых вылета на самолете Ли-2. В интересах Забайкальского фронта совершил 18 вылетов на транспортировку груза передовым частям 6-й танковой армии. Летая на выполнение боевых заданий, проявил себя штурманом, хорошо знающим свое дело, в сложных метеословиях смело и уверенно водил свой самолет и выполнял задания командования. За период работы экипаж не имел ни одного случая потери ориентировки или вынужденной посадки. К работе относится честно и добросовестно. Работает, не жалея сил, для быстрого разгрома японских империалистов» (выписка из наградного листа приказа войскам 12-й воздушной армии ВВС КА от 27.08.1945 г.).

Вечный полёт

**Ли-2
Макаровский район**



Бортовой техник
**Шпыхов
Николай Егорович**



Родился в 1915 году в Орловской области. В рядах Красной Армии с 1937 года. Окончил курсы механиков в летном центре г. Баку. Принимал участие в Великой Отечественной войне и в войне с Японией. С июля 1945 года младший техник-лейтенант Шпыхов Николай Егорович находился в составе 340-го авиационного транспортного полка 10-й воздушной армии в должности бортового техника.

Награжден медалями «За отвагу» (приказ войскам Волховского фронта от 3.01.1942 г.), «За оборону Ленинграда» (акт вручения медалей по 54 АД ДД от 25.12.1944 г.), орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны I и II степени.

Экипаж Ли-2

«...В ночь с 14 на 15 октября 1944 года при выполнении заданий с посадкой в глубоком тылу противника на аэродром «Три Дуба» самолет на обратном маршруте был атакован истребителем противника. Шпыхов пулеметным огнем мужественно отражал атаки истребителя. Когда атаки были отбиты и самолет вышел из-под удара, Шпыхов, применяя свое мастерство техника, помогал вести самолет командиру корабля на одном моторе на свой аэродром...» (выписка из наградного листа приказа 54-й бомбардировочной авиационной Орловской дивизии от 04.07.1945 г.).



«За время Отечественной войны совершил 25 ночных боевых вылетов. В интересах Забайкальского фронта совершил 12 вылетов на транспортировку груза передовым частям Красной Армии. За период работы экипаж перебросил 15,5 тонны груза, вывез с линии фронта 2,5 тонны тары и 17 военнослужащих» (выписка из наградного листа приказа войскам 12-й воздушной армии ВВС КА от 27.08.1945 г.).



«В трудных геолого-атмосферных условиях с начала и до конца войны с Японией самолет, за которым вел технический контроль товарищ Шпыхов, с честью выполнял все задания. Неустанно находился на борту самолета и во время ночной стоянки, совершенно не имея светлого времени, производил качественный осмотр и регулировку самолета» (выписка из наградного листа приказа войскам Забайкальского фронта от 07.09.1945 г.).



Вечный полёт

Ил-2
Анивский район, урочище Ольховатка



Самолет Ил-2

Активистами «Поискового движения России» была проведена архивная работа по установлению обстоятельств гибели летчиков, захороненных в Анивском районе, близ урочища Ольховатка.

На захоронении указаны два летчика. Солдатов Михаил Иванович и Караваев Петр Михайлович, оба служили в одном экипаже во 2-й эскадрилье 60-го штурмового авиационного полка 16-й смешанной авиационной дивизии ВВС ТОФ.

10 июля 1946 года на стрелково-бомбардировочном полигоне Таранай во время выполнения тренировочного полета на высоте 600 метров у самолета Ил-2 загорелся мотор. Самолет с потерей высоты 150–200 метров, креном 50–60 градусов развернулся к берегу и врезался в землю. Летчик и воздушный стрелок погибли.

По воздушному стрелку, сержанту Караваеву Петру Михайловичу, новых сведений, кроме уже известных, не имеется. Родился в 1926 году.

К сожалению, работа с архивами имеет свои сложности. Не на все письменные запросы приходят ответы, а работа непосредственно в архиве занимает много средств и времени. Дела по авиации выдаются для изучения всего три раза в неделю. Некоторые дела секретны и вообще не выдаются. На некоторых военнослужащих не выдают учетно-послужных карт, либо они просто отсутствуют.



Стрелок-радист
**Караваев
Петр Михайлович**

Экипаж Ил-2



Место захоронения летчиков

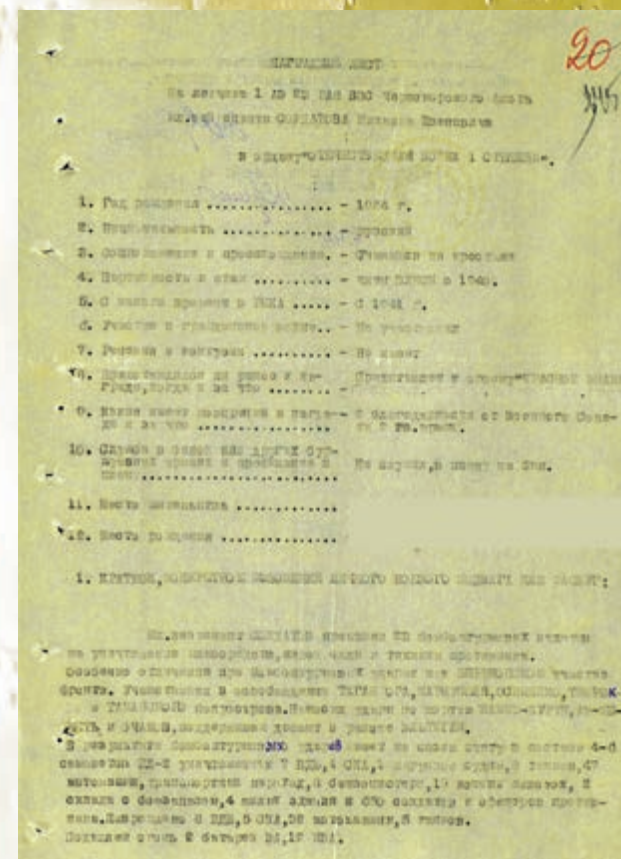
Вечный полёт

Ил-2
Анивский район, урочище Ольховатка



Летчик
**Солдатов
Михаил Иванович**

Экипаж Ил-2



Солдатов Михаил Иванович родился 09.01.1924 года в д. Гранки Пензенской области. С 1941 года – курсант Военно-морского авиационного училища им. И.В. Сталина, затем курсант Военно-морского минно-торпедного авиационного училища им. С.А. Леваневского. В рядах ВВС с 1943 года.

Звание лейтенанта получил в 1945 году. Был заместителем командира 2-й эскадрильи 60-го авиационного полка 16-й смешанной авиационной дивизии ВВС ТОФ.



Участник Великой Отечественной войны, награжден орденом Красного Знамени и орденом Отечественной войны I степени во время службы на Черноморском флоте в 1944 году.

Вечный полёт

Арадо-196а Корсаковский район, залив Анива

На территории одной из воинских частей г. Южно-Сахалинска есть памятник погибшим пограничникам. На нем список фамилий военнослужащих, погибших в разные годы при исполнении служебных обязанностей. Первыми значатся две фамилии без инициалов: Золотарев, Прокудин, и над ними дата – 18.09.1947 г.

Было известно, что эти два летчика из одного экипажа гидросамолета Арадо-196а, пропавшего без вести в заливе Анива во время охраны границы. Больше никаких сведений не было, но благодаря Центральному пограничному архиву ФСБ России завесу тайны удалось приоткрыть.

По архивным данным установлено, что 13 сентября 1947 года в 12 часов 35 минут экипаж самолета Арадо-196а, хвостовой № 3, 7-го Отдельного морского авиаполка Пограничных войск МВД СССР в составе старшего летчика младшего лейтенанта Золотарева Василия Яковлевича и штурмана экипажа лейтенанта Прокудина Николая Федоровича вылетел на охрану государственной границы для разведки залива Анива и пролива Лаперуза с фотографированием маршрута, должен был выполнить упражнение № 16, раздел № 1 КБП-47 г., после чего произвести бомбометание и стрельбу на полигоне.



Экипаж перед заданием

Маршрут полета должен был быть следующий: исходный пункт маршрута Тобути (о. Буссе) далее до Камня Опасности в проливе Лаперуза, затем через мыс Сиретоко (мыс Анива) вдоль западного побережья полуострова вернуться в конечный пункт маршрута Тобути.

На подлете в район мыса Крильон из пролива Лаперуза стал подходить густой туман, и экипажу скорректировали полет. Им надлежало не идти до Камня Опасности, а уходить на другую контрольную точку, лететь в сторону мыса Сиретоко и далее вдоль побережья на гидроаэродром. Последний радиообмен с экипажем состоялся после прохода мыса Сиретоко в 13 часов 33 минуты.

К назначенному сроку экипаж не вернулся. Все попытки раций базы, катеров, пограничных застав и комендатур выйти на связь на протяжении двух часов успехом не увенчались. В 15 часов 40 минут на поиски в район мыса Анива вылетел лично командир 7-го ОМАП подполковник В. Сердюков. В это время облачность была 5–10 баллов, видимость более 15 км, несмотря на это, признаков катастрофы, фрагментов самолета обнаружено не было. Поиски продолжались до 21 сентября, но результатов не принесли. Поиск осуществляли с воздуха самолетами: Арадо-196а, МБР-2, По-2 и с воды пограничными катерами. Обследована территория залива Анива, Тонино-Анивского полуострова и Охотского моря.

Возможными причинами гибели экипажа и самолета считаются:

1. Отказ мотора. Производя полет на малой высоте, летчик произвел посадку неблагоприятно, самолет перевернулся, экипаж погиб.

2. Штурман проявил беспечность при отказе мотора и сбросил бомбы, последние разрывом исключили нормальную посадку.

Арадо-196а Корсаковский район, залив Анива

3. Столкновение с берегом маловероятно, т.к. экипаж сам докладывал о низкой облачности и в последних радиogramмах получил указание от командира звена идти над водой.

Приказом командира 7-го Отдельного морского авиационного полка ПВ МВД СССР 11 ноября 1947 года младший лейтенант Золотарев В.Я. и лейтенант Прокудин Н.Ф. исключены из списков личного состава полка, как пропавшие без вести 13 сентября 1947 года.

Самолеты Арадо-196а с моторами БМВ-132 приняты в количестве 6 единиц в г. Владивостоке из авиаремонтных мастерских 10-й ОАЭ ПВ МВД 09.07.1947 г. и перегнаны в п. Нагахана (Озерский).



Арадо-196а над Сахалином

Фотография самолета Арадо-196а в воздухе над Сахалином найдена в сети Интернет и датирована 1949 годом. Но изображенный самолет имеет хвостовой № 3. Тот самый номер, который был у пропавшего без вести самолета. Возможно, это единственная фотография пропавшего самолета, и в момент фотографирования в нем сидит погибший экипаж.



Осмотр трофейного самолета

Фотографии трофейного самолета и самолета на воде взяты из Книги «Авиация органов безопасности: 90 лет на страже Отечества», автор-составитель Новиков В.С., г. Москва, издательство «Граница», 2013 г.

СПРАВКА

Арадо-196а – немецкий, одномоторный двухплавковый гидросамолет-разведчик времен Второй мировой войны, выполненный по нормальной аэродинамической схеме с низкорасположенным крылом.

Вооружение: две крыльевые 20-мм пушки MG FF и один неподвижный 7,9-мм пулемет MG-17 с 500 патронами для стрельбы вперед и один 7,9-мм пулемет MG-15 на подвижной установке с 525 патронами;

2х50 кг бомбы на крыльевых подвесках ETC-50.

Арадо-196а
Корсаковский район, залив Анива



Летчик-инструктор
Золотарев
Василий Яковлевич

Призван 27 марта 1941 года Железнодорожным РВК города Москвы в аэроклуб Железнодорожного района. С 28-го марта 1941-го по июль 1943 года – курсант Черниговской военной авиационной школы пилотов ВВС КА. С июля 1943 по 15 июля 1944 года – курсант 10-й военной авиашколы пилотов первоначального обучения ВВС КА, ст. Сорочинск. Основная специальность – летчик. С 15 июля 1944-го по 20 мая 1947 года проходил службу во 2-м Чкаловском военном авиа-училище ВВС КА в должности летчика-инструктора.

Приказом ВВС ВС от 24 июня 1946 года присвоено воинское звание младший лейтенант. Летал на самолетах УТ-2, По-2, Р-5.

С 20 мая 1947 года – летчик 7-го Отдельного морского авиаполка Пограничных войск МВД СССР.

Арадо-196а
Корсаковский район, залив Анива



Стрелок-радист
Прокудин
Николай Федорович

С февраля по август 1944 года штурман экипажа 11-го запасного бомбардировочного авиаполка. С августа 1944-го по январь 1945 года штурман экипажа 599-го Учебно-тренировочной авиаэскадрильи МВО. Приказом ВВС КА от 16 января 1944 года № 036 присвоено воинское звание младший лейтенант. С января по август 1945 года стрелок-бомбардир 354-го Отдельного авиационного Неманского орденов Суворова и Кутузова полка связи. С августа по 22 ноября 1945 года адъютант Авиационного звена связи Барановичского военного округа.

С 22 ноября 1945-го по 24 июня 1946 года штурман экипажа 7-го Отдельного авиаполка Пограничных войск НКВД, с 24 июня 1946 года – 7-го Отдельного авиаполка Пограничных войск МВД.

12 марта 1947 года приказом МВД СССР № 344 присвоено офицерское звание лейтенант. Летал на самолетах По-2, Р-5, Р-10, ТБ-3, СБ, МБР-2, Бостон А-20.

Экипаж Арадо-196а

Золотарев Василий Яковлевич родился 29 апреля 1923 года в селе Калинино Октябрьского сельского совета Добровского района Рязанской области, русский, из крестьян. В 1939 году окончил 7 классов.



Награжден медалью «За победу над Германией».

Экипаж Арадо-196а

Прокудин Николай Федорович родился 21 декабря 1922 года в селе Летки Старошайговского района Мордовской АССР, русский, из крестьян. В 1940 году окончил 10 классов средней школы. 1 декабря 1940 года добровольно вступил в ряды Красной Армии через Сталинский РВК г. Горького.

В феврале 1944 года окончил Харьковскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров. Основная специальность – штурман авиационный.



Участник Великой Отечественной войны с января по май 1945 года в составе 354-го Отдельного авиационного Неманского орденов Суворова и Кутузова полка связи.

Награжден медалью «За победу над Германией» и медалью «За взятие Кенигсберга».

Вечный полёт

Вечный полёт

Ту-2 Тымовский район, с. Кировское

На кладбище села Зональное есть могила, над ней небольшой прямоугольный памятник, в котором закреплена лопасть винта от самолета. Сломанная табличка с этого захоронения находится в библиотеке с. Ясного. И на ней пять фамилий, с инициалами только одна – Твердохлебов Ф.А. Благодаря информации старейшей жительницы села Кировского Шиловой Валентины Андреевны стало известно о катастрофе самолета, произошедшей в 1947 году в самом селе, очевидицей которой она была. Валентина Андреевна рассказала, что в той катастрофе погибло много людей, один из них был Федор Твердохлебов, она училась вместе с его сыном в школе.

По архивным документам установлено, что «26.12.1947 года в 334-й бомбардировочной авиационной дивизии произошла катастрофа самолета Ту-2 № 29/34, пилотируемого заместителем командира дивизии по летной части полковником Твердохлебовым, по причине конструктивно-производственного дефекта мотора АШ-82ФН № 93155, выпущенного заводом № 29».



Самолет Ту-2

«После взлета с аэродрома Зональное и набора высоты 200–300 метров летчик производил левый разворот. В это время отказал левый мотор по причине разрушения головки первого цилиндра и поломки пружины насосного элемента НБ-3у седьмого цилиндра. Отказ мотора привел к резкому увеличению крена самолета до 80°. Летчик, парируя кренящий момент, вынужден был дать штурвал и правую ногу, с одновременным уменьшением ПК правому мотору, что предо-



Твердохлебов Ф.А.

твратило возможность перевернуться самолету на спину и сорваться в штопор. Но самолет вошел в глубокое скольжение с быстрой потерей высоты, т.к. тяга мотора отсутствовала.

Летчик перед землей вывел самолет из скольжения, но высота оказалась недостаточной, и самолет с правым креном в 15–20°, с углом скольжения 20–25° ударился правой плоскостью о землю. Экипаж погиб и похоронен 27.12.1947 года на кладбище п. Зональное».

Состав экипажа

Летчик, заместитель командира 334-ой БАД по летной части полковник Твердохлебов Федор Авксентьевич; штурман, старший штурман 334-й БАД майор Волков Михаил Георгиевич; начальник метеослужбы 6-го бомбардировочного авиационного корпуса майор Билык Павел Петрович; воздушный стрелок-радист, старший сержант Лихачев Павел Иванович; механик, старший сержант Никифоров.

По полученной информации поисковики обследовали поле, на которое, предположительно, упал бомбардировщик, на распаханном поле быстро нашлись

Ту-2 Тымовский район, с. Кировское

мелкие рваные фрагменты авиационного алюминия. Рядом расположено здание детского сада.

По согласованию с отделом культуры МО ГО «Тымовский» рядом с полем, на котором произошла катастрофа, 30 октября 2018 года поисковики установили стенд, на котором разместили информацию о произошедшей трагедии, с фотографиями экипажа самолета и наградными листами. На открытии стенда присутствовало большое количество жителей района, дети и ветераны.

И конечно же, предстоит работа по восстановлению памятника на могиле погибших, с установкой таблички с полными данными всего экипажа.



Установленный стенд и поле, на которое упал самолет Ту-2



Захоронение на кладбище п. Зональное



Твердохлебов
Федор Авксентьевич
в годы войны

Экипаж Ту-2

Родился 02.02.1903 года в Ростовской области.

В 1930 году окончил 1-ю военную школу летчиков им. А.Ф. Мясникова. С 1937 по 1940 год – инструктор по технике пилотирования в ВВС Особой Краснознаменной Дальневосточной Армии. В 1940 году поступил на Липецкие высшие авиационные курсы усовершенствования. С 1943 по 1945 год – командир 3-го перегонного авиационного полка, 1-й перегонной авиационной дивизии. Лично перегнал более 110 иностранных самолетов Р-39, Р-40, А-20, А-25.

С февраля 1945 года – заместитель командира 326-й БАД, затем 334-й БАД.

За участие в Великой Отечественной войне, успешное выполнение заданий по перегонке авиационной техники и войне с японскими милитаристами награжден двумя орденами Красной Звезды, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны II степени и медалями.

Ту-2
Тымовский район, с. Кировское



Старший штурман
Волков
Михаил Георгиевич



Волков Михаил Георгиевич родился 20.09.1909 года в с. Зиняково, Горьковской области. С 1931 по 1937 год проходил службу в 49-й СП 17-й СД МВО. А в 1937 году поступил и в 1938 году успешно окончил 9-ю высшую военную школу летчиков и летчиков-наблюдателей. Служил в 72-м смешанном авиационном полку МВО, затем в 72-м скоростном бомбардировочном авиационном полку. С 1944 года штурман 454-го БАП, затем 334-го БАД.

За участие в Великой Отечественной войне награжден тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, медалью «За отвагу».

Экипаж Ту-2



Начальник метеослужбы
Билык
Павел Петрович

Билык Павел Петрович родился 16.07.1916 года в с. Перекоповка Черниговской области УССР. В 1940 году окончил военный факультет при Московском гидрометеорологическом институте. Служил начальником метеослужбы в управлении 6-го бомбардировочного авиационного корпуса.

Вечный полёт

Ту-2
Тымовский район, с. Кировское



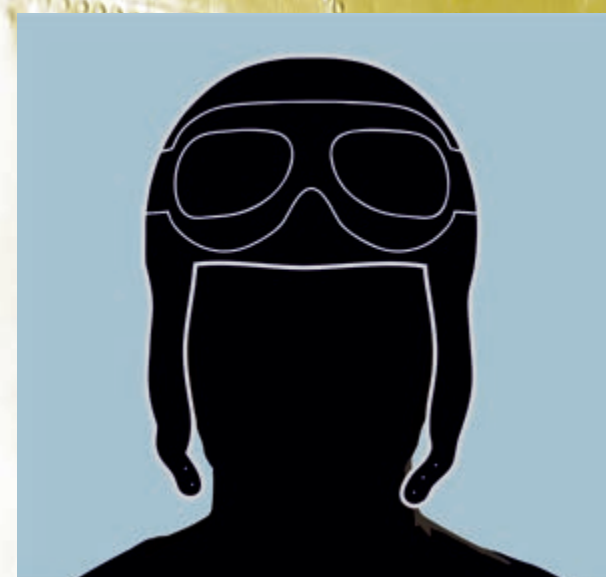
Стрелок-радист
Лихачев
Павел Иванович



Лихачев Павел Иванович родился в 1925 году в Куйбышевской области, служил в 132-м БАП 334-й БАД в должности стрелка-радиста.

За участие в боевых операциях награжден орденом Красной Звезды и орденом Отечественной войны II степени.

Экипаж Ту-2



Механик
Никифоров

О старшем сержанте Никифорове подробной информации найти не удалось.

Вечный полёт

P-63C KingCobra **Анивский район, урочище Ольховатка**

С помощью проведенной архивной работы активисты «Поискового движения России» установили обстоятельства гибели военнослужащих, могилы которых находятся в районе урочища Ольховатка Анивского района. В настоящее время за могилами ухаживают школьники п. Таранай. На нескольких захоронениях есть данные, остальные безымянные.

Благодаря архивным документам, полученным в ЦВМА РФ, удалось узнать о гибели летчика морской авиации в районе п. Ольховатка, Анивского района.

11 сентября 1948 года лейтенант Коробов Иван Федорович после выполнения задания при заходе на посадку в 4 километрах южнее села Таранай и в 3 километрах северо-восточнее аэродрома на высоте 400 метров с выпущенными шасси сорвался в левый плоский штопор и врезался в землю. Летчик погиб, самолет разбит. Самолет P-63C KingCobra, № 4270384.

Грунтовый аэродром Ольховатка находился 3 км южнее п. Таранай на западном побережье залива Анива. На нем с 1945 года по середину 50-х годов дислоцировался сначала 58-й истребительный авиационный полк, затем 42-й истребительный авиационный полк ВВС Тихоокеанского флота. В разное время на нем базировались: Ил-2, УЛа-11, P-63C KingCobra.

В данное время взлетно-посадочной полосы не существует, на этом месте расположены сельскохозяйственные поля.



Место, где раньше располагался аэродром Ольховатка



Место захоронения летчика

Вечный полёт

P-63C KingCobra **Анивский район, урочище Ольховатка**



Летчик
Коробов
Иван Федорович

P-63C KingCobra



Самолет P-63C KingCobra

Вечный полёт

Коробов Иван Федорович родился 21.12.1922 года в д. Селезнево Смоленской области. Участник Великой Отечественной войны, служил в 81-й стрелковой пехотной бригаде, был ранен в 1942 году. В 1943 году поступил в 3-ю школу летчиков при ВВС ВМФ и окончил ее в 1944 году, после чего был направлен в ВВС ТОФ, где проходил службу во 2-й эскадрилье 58-го истребительного авиационного полка 18-й авиационной дивизии ВВС ТОФ в звании лейтенанта.

СПРАВКА

Белл P-63 «Кингкобра» (англ. Bell P-63 KingCobra) – американский истребитель-бомбардировщик.

Являлся развитием самолета Белл P-39 Эйркобра (Bell P-39 Aircobra), к удлиненному фюзеляжу которого было добавлено новое крыло с ламинарным обтеканием, имевшее срезанные законцовки консолей. Увеличенное крыло, более мощный двигатель, модернизированные системы привели к полной перекомпоновке всей машины и созданию в последующих модернизациях нового фюзеляжа.

Около 2400 самолетов были поставлены в СССР по ленд-лизу во время Второй мировой войны.

P-63C KingCobra **Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Луга**

Около 10 лет назад активисту Движения Алексею Охрименко передали шильду с заводским номером самолета Bell P-63C KingCobra, которая была найдена среди груды обломков. Все это время были попытки установить имя летчика и узнать, что случилось.

Благодаря архивным документам удалось выяснить следующее: «14 октября 1948 года командир звена 3-й авиаэскадрильи 528-го истребительного авиационного полка Иван Коновалов вылетел с аэродрома Большая Елань для отработки техники пилотирования и на аэродром базирования не вернулся. В сложных метеоусловиях столкнулся с сопкой на высоте 815 метров...» Сама г. Луга имеет высоту 884,7 метра.



Коновалов
Иван Андреевич



Табличка с заводским номером самолета

Иван Андреевич Коновалов родился 15 сентября 1919 года в селе Бобровник Зеньковского района Полтавской области. Окончил два курса рабфака в 1935 году, аэроклуб – в 1937 году, затем поступил во Вторую Вольскую военную авиашколу механиков и окончил ее в 1941 году, затем поступил в Руставинскую военную авиационную школу летчиков, которую окончил в январе 1944 года. Участвовал в Великой Отечественной войне, а также в заключительном этапе Второй Мировой войны, награжден медалью «За победу над Японией». Женат, жена Мария Павловна 1927 г.р.

На Сахалин переведен 7 июля 1946 года, служил в должности командира звена третьей авиационной эскадрильи 528-го истребительного авиационного полка 29-й истребительной авиационной дивизии 10-й воздушной армии.

22 мая 1948 года самолет Bell P-63C KingCobra, с заводским номером 44-112, был закреплен за старшим лейтенантом Коноваловым.

Практически к самому месту катастрофы можно доехать на внедорожнике, по сопкам проходит противопожарная дорога. Но в основном ее используют туристы для пеших походов на Лугу, а также мото- и квадроциклисты.

P-63C KingCobra **Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Луга**

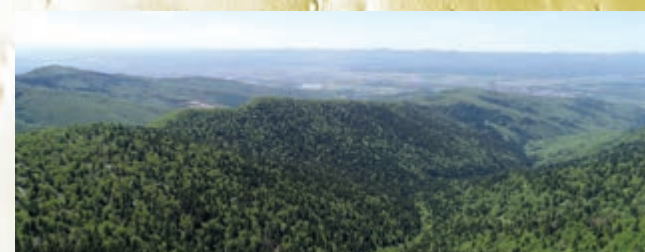
11 июня 2018 года сахалинские поисковики приехали к подножию склона, где случилась трагедия, и установили памятную табличку в том самом месте, где самолет столкнулся с сопкой. Это место, заросшее бамбуком и кедром, до сих пор напоминает о трагедии 70-летней давности, множество покореженного авиационного алюминия, поврежденные лопасти винта с редуктором – это всё, что осталось от истребителя-бомбардировщика американского производства.

Сам же Иван Коновалов был похоронен на старом кладбище г. Южно-Сахалинска в 1948 году, но, к сожалению, на сегодняшний день его могилу найти не удалось. Также не удалось пока найти и родных летчика.

В июне 1946 года началось перевооружение истребительных частей 10-й воздушной армии Дальневосточного военного округа на новую материальную часть – самолеты KingCobra, которые передавались из состава 12-й воздушной армии. С июня по октябрь 1946 года на Южный Сахалин перегаляли 242 самолета.



Редуктор винта



СПРАВКА

528-й Краснознаменный истребительный авиационный полк сформирован 1 сентября 1941 года на аэродроме Мирная на базе 47-го и 304-го истребительных авиационных полков.

Участвовал в Сунгарийской и Маньчжурской операциях – с 9 августа 1945 года по 2 сентября 1945 года.

За образцовое выполнение заданий командования в боях против японских войск на Дальнем Востоке при форсировании рек Амур и Уссури, овладении городами Цзямусы, Мэгрень, Бэйаньчжень, южной половиной острова Сахалин, а также островами Самусю и Парамушир из гряды Курильских островов и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года на основании Приказа ВГК № 372 от 23 августа 1945 года 528-й истребительный авиационный полк награжден орденом Боевого Красного Знамени.

Пе-2

Забияка Г.И. Корсаковский район, Анивский залив



23 марта 1949 года трагически погиб экипаж самолета ПЕ-2 № 7-472 под командованием командира 3-й авиационной эскадрильи 568-го минно-торпедного авиационного полка 16-й смешанной авиационной дивизии ВВС 7-го ВМФ, капитана Георгия Ивановича Забияки.

Согласно официальной версии самолету при возвращении из полета не хватило топлива, остановились двигатели, и он совершил вынужденную посадку на воду в заливе Анива, в 1,5 км от берега. Экипаж покинул самолет, летчики, находясь в воде, погибли от переохлаждения.

Экипаж ПЕ-2 с воинскими почестями был похоронен на кладбище города Корсакова. В 1995 году на могиле был установлен новый памятник, за могилой организован уход, она с 1996 года включена в перечень муниципальных памятников Корсаковского района.

В составе погибшего 23.03.1949 года экипажа были:

Командир – капитан Забияка Георгий Иванович.

Штурман – старший лейтенант Шабунин Павел Власович.

Стрелок-радист – сержант Ильин Иван Парменович.



— Ну, хорошо, если это так для вас интересно, пожалуйста. Только—между нами!—многозначительно произнес штурман экипажа Аркадий Боевский.— А то, вдруг узнают немцы...— и все трое засмеялись громким, разрывательным смехом.

— Да!— скажет какой-нибудь чудом уцелевший дохленький Ганс,— ты потопил транспорт, ты поджег нефтезавод... И главное, не перечисляйте, что мы уничтожили. Собственно, мы тут не при чем, это он, Забияка.— И Аркаша показал на ангара, в котором стоял «Петляков-2», с надписью на фюзеляже «Забияка». Рядом нарисован орден боевого Красного Знамени и три красных звездочки.

Орденосный экипаж свайпера-пикировщика Георгия Забияки за годы войны участвовал во всех главных операциях Черноморского флота. Отважными налетами на Констанцу, Платешти, Сулину, Тульчу, бомбоударами по военным транспортным кораблям Румынии начал экипаж свою боевую деятельность. Участвуя за тем в обороне Одессы, Первона-

уничтожая вражеские корабли в портах и на коммуникациях, нанося сокрушительные удары по живой силе и технике врага, экипаж вписал много славных страниц в боевую историю Краснознаменного полка и Черноморской авиации. Имя Георгия Забияки вошло в плеяду легендарных имен части.

На личном боевом счету экипажа—три сбитых самолета, семь потопленных транспортов, двадцать шесть быстроходных десантных барж, сто восемьдесят автомашин, восемь складов с боеприпасами, три портовых сооружения...

— Да! Договаривались же не рассказывать об этом... Узнают немцы...

— Пусть узнают... Они уже давно знают, что такое советская авиация.

— Да и при чем тут мы,— смеется Аркадий.— Мы тут не при чем: я навожу на цель, стрелок разлетит наш Визюша подравнит, а Жора нажмет кнопку... это он — Забияка — «Петляков-2» пикирует прямо на цель...

А. Васильев.

Статья в газете



В минуты отдыха

Пе-2

Забияка Г.И. Корсаковский район, Анивский залив



Выпускники ВМАУ им. Сталина



Боевой экипаж



Герои войны

Вечный полёт

Вечный полёт

Пе-2
Забияка Г.И. Корсаковский район, Анивский залив



Курс ВМАУ им. Сталина

Пе-2
Забияка Г.И. Корсаковский район, Анивский залив



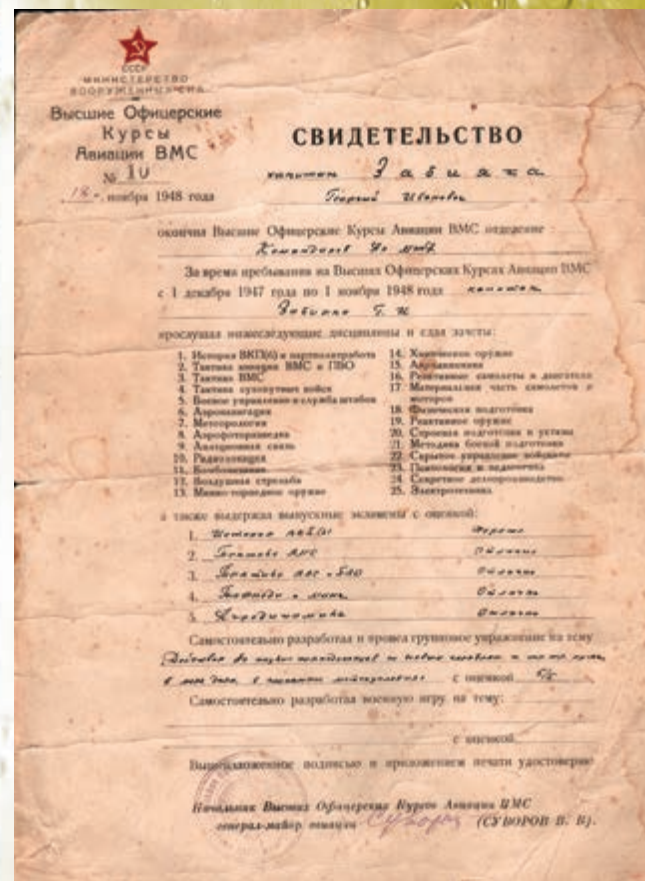
Однокурсники



С супругой Верой Ивановной



Статья в газете «Вперед, за Родину!»



Свидетельство об окончании курсов



Боевые товарищи

Вечный полёт

Вечный полёт

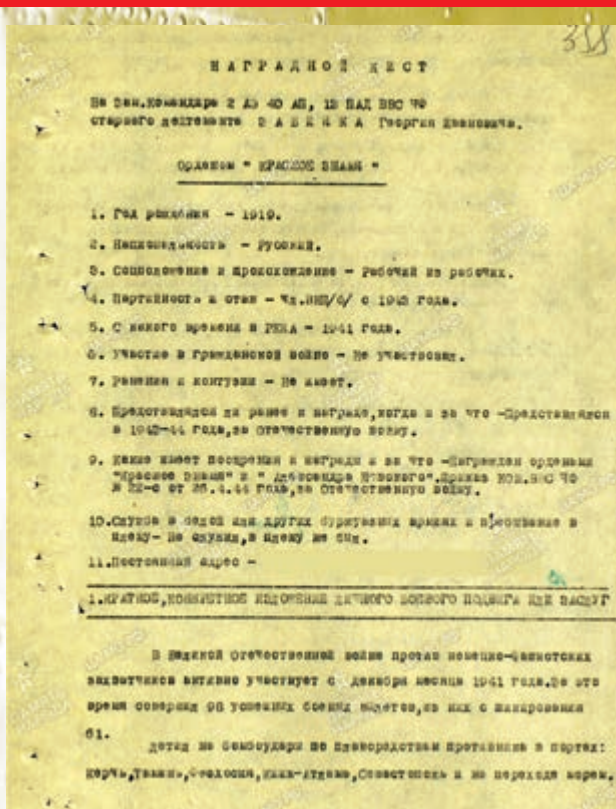
Пе-2
Забияка Г.И. Корсаковский район, Анивский залив



Летчик
Забияка
Георгий Иванович

Командир экипажа капитан Г.И. Забияка, родился в г. Краснодаре 07.09.1919 года. Войну начал в 1941 году летчиком-бомбардировщиком в звании младшего лейтенанта в составе ВВС Черноморского флота. Принимал участие в обороне города Одессы. Освоив новый пикирующий бомбардировщик Пе-2, стал снайпером бомбовых ударов по кораблям и наземным целям противника. Яркий и талантливый летчик, участник Великой Отечественной войны и советско-японской войны, был известен отважной, уверенной и дерзкой летной практикой. Участник обороны и освобождения Крыма, участник освобождения Южного Сахалина, сделал более 400 боевых вылетов. На его счету три сбитых самолета, одна подводная лодка, семь потопленных транспортов, двадцать шесть быстроходных десантных барж, сто восемьдесят автомашин, восемь складов с боеприпасами, три портовых сооружения.

Экипаж Пе-2



Г.И. Забияка был награжден орденом Александра Невского, двумя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, но самой яркой особенностью его военной летной службы стал **именной самолет «Забияка»**, заслуживший добрую известность в истории советской авиации.

Текст подготовлен благодаря изысканиям Ярош Ирины Николаевны.

Фотографии предоставлены Забиякой Виктором Георгиевичем, сыном Георгия Ивановича.

Вечный полёт

Пе-2
Забияка Г.И. Корсаковский район, Анивский залив



Штурман
Шабунин
Павел Власович

Родился 15.01.1920 года в Свердловской области, Махневский район, Мучайский сельсовет, д. Раска. На Тихоокеанском флоте служил с 1943 года, в должности стрелка-бомбардира. В 1945 году штурман 2-й авиаэскадрильи 55-го авиационного полка ТОФ. С 1947 года штурман звена 2-й авиационной эскадрильи 568-го минно-торпедного авиационного полка 16 смешанной авиационной дивизии ВВС 7-го ВМФ.

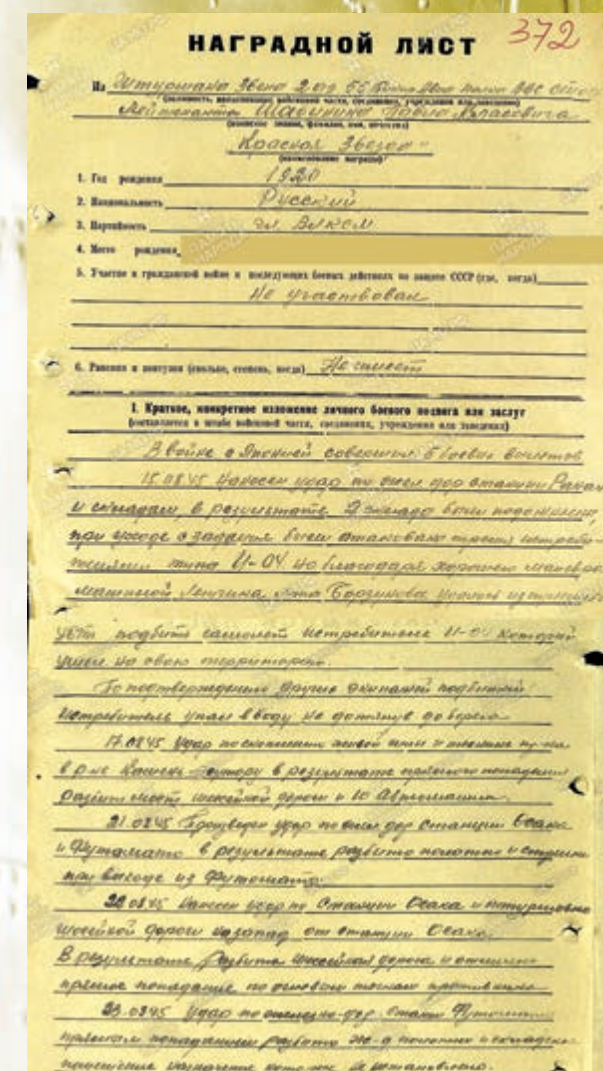


Экипаж Пе-2



Стрелок-радист
Ильин
Иван Парменович

Сержант Ильин Иван Парменович, 1925 года рождения. Родился в Кемеровской области. Призвался в армию 28.05.1943 года.



Вечный полёт

Ту-2 Тымовский район, урочище Вальзы

Благодаря главе с. Ясное Тымовского района Бакшееву Александру Иннокентьевичу удалось узнать о фрагментах самолета в районе урочища Вальзы, рядом с рекой Поронай. Были сведения, что на месте до сих пор лежит двигатель самолета, а его фрагменты разбросаны по округе.

В распоряжении поисковиков была архивная справка, в которой говорилось следующее:

«26 ноября 1949 года потерпел катастрофу самолет ТУ-2, 454-го бомбардировочного авиационного полка 334-й бомбардировочной авиационной дивизии.

Взлет с аэродрома Зональное в 12-25 по местному времени. После выполнения задания и возвращения на свой аэродром, по показаниям очевидцев, находящихся в районе катастрофы – пункт Вальза, на высоте 500–600 метров заглохли моторы и самолет начал покачиваться с крыла на крыло, идя на снижение. По показаниям экипажа самолета Ли-2 195-го ГАП, наблюдавшего в воздухе, самолет ТУ-2 на высоте 100–150 метров резко перешел в левый штопор, и в 13-10 в 3 км северо-западнее Вальзы упал в лес.

Причины катастрофы не установлены, предположительно, катастрофа произошла в результате отказа рулевого управления или вследствие приступа



Горбунов потери



На кладбище п. Зональное

эпилепсии летчика лейтенанта Горбунова. Экипаж похоронен 29 ноября 1949 года на кладбище 3 км южнее поселка Зональное».

На кладбище п. Зональное найдена небольшая разрушенная пирамидка из алюминия, на трех сторонах которой виднеются фамилии, написанные красной краской. Удалось прочесть одну из них: Ильин Анатолий Васильевич. Таким образом, захоронение найдено.

23.10.2018 поисковики, уточнив месторасположение фрагментов самолета, отправились на его поиски. До места катастрофы от трассы Южно-Сахалинск – Оха сначала пришлось добираться по



Руль высоты

Ту-2 Тымовский район, урочище Вальзы



Руль направления (шайба)

вполне хорошей лесной дороге, которая только в трех местах была заболочена и затем упиралась в железнодорожную ветку Южно-Сахалинск – Ноглики. Затем пешком около двух километров по заболоченной тундре, которая постоянно «покачивалась» под ногами.

Место падения удалось обнаружить благодаря охотнику, пожелавшему остаться неизвестным, который находился в зимовье, неподалеку от места падения самолета. После вопроса о том, видел ли он фрагменты самолета, охотник ответил утвердительно и сразу же привел к месту, которое находилось в 200 метрах от зимовья.

На месте катастрофы, в болоте, удалось обнаружить фрагменты фюзеляжа и кабины летчика и штурмана, консолей крыла, части стабилизатора, «шайбы» руля направления. То, что это фрагмен-



Фрагмент мотогондолы

ты самолета Ту-2, не вызывало сомнений. На многих сохранившихся элементах есть бирки, почти на всех продублирован один и тот же номер – 6-22, который вполне может оказаться заводским номером самолета. Также на бирках был выбит год производства – 1948-й. Дви-



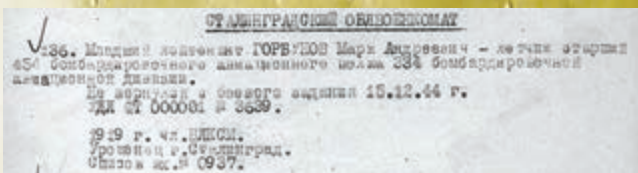
Зимовье

Ту-2
Тымовский район, урочище Вальзы

гателей обнаружить не удалось. Скорее всего, как и в других случаях, они, вместе с крупными фрагментами, сданы на металл в прошлые годы. После окончания работ на месте падения поисковики взяли с собой фрагмент руля направления, для того чтобы использовать его в создании памятника на захоронении экипажа, который планируется изготовить и установить в 2019 году.

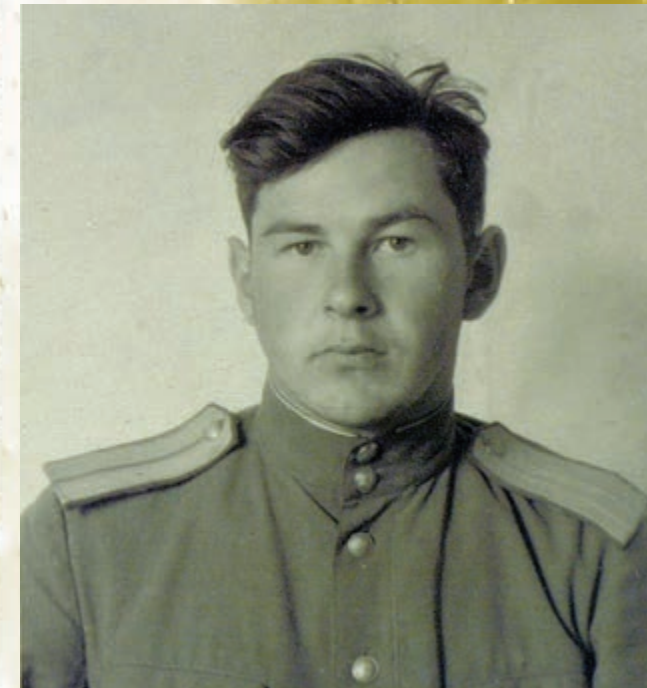


Шильды с номерами



Не вернулся с боевого задания

Ту-2
Тымовский район, урочище Вальзы



Штурман
Ильин
Анатолий Васильевич



Штурман лейтенант Ильин Анатолий Васильевич, 25.08.1925 года рождения. Уроженец города Нижнеудинска Иркутской области. Окончил Харьковское военное авиационное училище стрелков-бомбардиров в апреле 1944 года.

Участник Великой Отечественной войны с марта 1945 года по 03.09.1945 года. В 454-м БАП с марта 1945 года.

Награжден медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией», «За взятие Кенигсберга».

Экипаж Ту-2



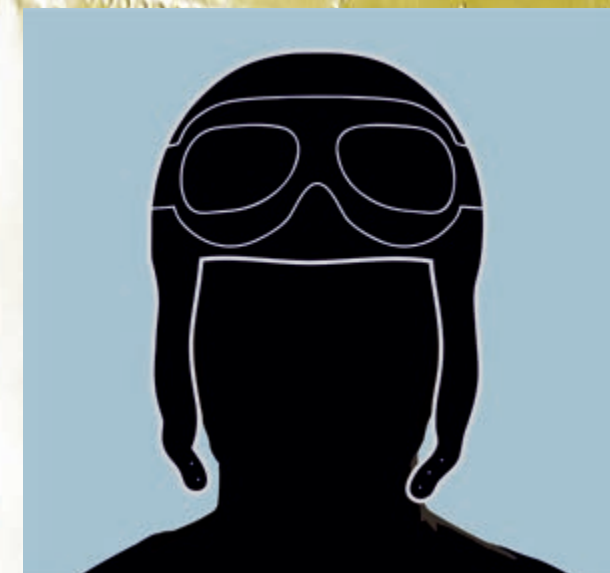
Летчик
Горбунов
Марк Андреевич



Лейтенант Горбунов Марк Андреевич, 15.05.1919 года рождения, уроженец города Сталинграда, образование 10 классов, 2 курса сельхозинститута, окончил Омскую военную авиационную школу пилотов в июле 1941 года. Участник Великой Отечественной войны с 05.07.1944 года по 15.12.1944 года. Имел ранение в голову и контузию при сбитии истребителями противника 15.12.1944 года над г. Либава. Находился в плену в г. Либава с 15.12.1944 года по 09.05.1945 года. Освобожден частями Красной Армии. В 454-м БАП с февраля 1944 года, имел 8 боевых вылетов.

Награжден орденом Отечественной войны I степени, медалями «За победу над Германией» и «За победу над Японией».

Экипаж Ту-2



Стрелок-радист
Шаталин
Михаил Степанович

Стрелок-радист старший сержант Шаталин Михаил Степанович, 18.04.1927 года рождения. Уроженец г. Барнаул Алтайского края. Призван 10.06.1944 года Барнаульским РВК. Окончил Челябинское военное авиационное училище штурманов и стрелков-радистов в 1947 году. В 454-м БАП с августа 1947 года.

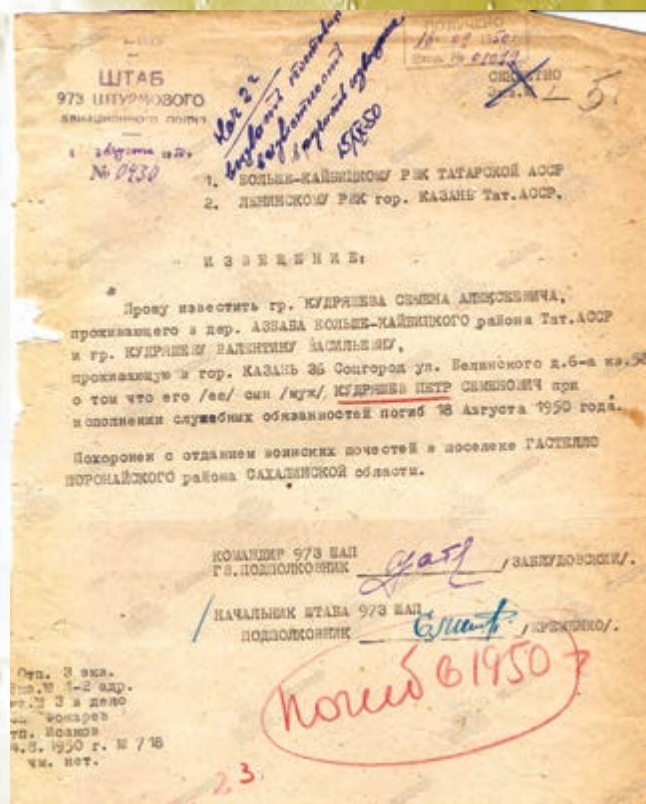
Фотографию стрелка-радиста найти не удалось.

Вечный полёт

Вечный полёт

Ил-10 Макаровский район, с. Новое

Эта история началась несколько лет назад, когда во время поиска информации о погибшем экипаже самолета Ил-2КР в ОБД-Мемориал поисковикам попался один документ. Это было извещение о смерти, подписанное командиром и начальником штаба 973-го ШАП (штурмового авиаполка), в котором упоминался Кудряшов Петр Семенович, погибший 18.08.1950 года и похороненный в п. Гастелло. Но кем служил Петр Семенович и при каких обстоятельствах погиб, было неизвестно. Несколько запросов в ЦАМО РФ оставались без ответа, точнее приходили отписки, в которых были стандартные фразы, что архив такие справки не дает, приезжайте и работайте сами с документами. Причем все послевоенные катастрофы еще не рассекречены, а значит, к ним необходим специальный допуск, который еще нужно суметь получить, поэтому шансы узнать судьбу военнослужащего были минимальны.



Извещение о гибели

В феврале 2018 года пришло письмо, от человека, о котором поисковики говорят только добрые слова. Это начальник 1-го отдела ЦАМО РФ Тихонов Андрей Владимирович, только он на все запросы, попадающие к нему от поисковиков, давал полные ответы. В этот раз в архивной справке было много информации о погибших летчиках на территории Сахалинской области, и в том числе стало известно, что произошло с Петром Кудряшовым.



Разговор с Ковальцом Николаем Ивановичем

Ил-10 Макаровский район, с. Новое

В приказе 973-го ШАП от 19.08.1950 года говорится: «18 августа 1950 года в 15 часов 50 минут при исполнении служебных обязанностей погиб начальник воздушно-стрелковой службы полка майор Тимофеев Николай Георгиевич с воздушным стрелком сержантом Доровским Петром Федоровичем и командир звена 3-й авиаэскадрильи старший лейтенант Кудряшов Петр Семенович с воздушным стрелком сержантом Дергаевым Федором Ивановичем. Похороны произвести 20 августа 1950 года на кладбище п. Гастелло».

В книге чрезвычайных происшествий значится: «На полигоне выполнялись стрельбы по конусу, буксируемому командиром звена старшим лейтенантом Кудряшовым Петром Семеновичем. Майор Тимофеев, в момент разворота буксировщика на 180 градусов, на повышенной скорости, с внешней стороны, с превышением на 15 метров обогнал самолет-буксировщик и, выйдя на прямую, был предупрежден старшим лейтенантом Кудряшовым. Пытаясь погасить скорость и занять исходное положение для стрельбы с левой стороны, майор Тимофеев создал угол кабрирования с последующим резким вводом в левый



Фрагменты самолета



Воронка

разворот, имея при этом интервал 20 метров. В момент разворота с внутренним скольжением плоскостью ударил по кабине самолет-буксировщик. Экипажи самолетов погибли».

Получив эту архивную справку, предстояло найти место падения двух штурмовиков Ил-10. Было предположение, что полигон для стрельб мог находиться в районе п. Гастелло, также ранее там были найдены в разных местах фрагменты самолетов этой модели. Помог случай. Весной 2018 года удалось пообщаться со старожилом села Новое Макаровского района Ковальцом Николаем Ивановичем. Николай Иванович сказал, что были фрагменты самолетов, которые столкнулись в воздухе. И столкнулись они еще до приезда Николая Ивановича в с. Новое. А он приехал в 1952 году.

С первой попытки найти места падения самолетов не получилось. Был об-

Ил-10 Макаровский район, с. Новое

следован довольно большой периметр, указанный жителем села Новое. Тогда было решено выехать на место вместе с Николаем Ивановичем, чтобы он указал место, где видел фрагменты. Это всегда удача, когда очевидцы могут точно указать необходимое место. Ранее дорога на север от с. Новое проходила несколько правее ныне существующей. В 80-х годах фрагменты одного самолета лежали прямо рядом с дорогой, второй же упал ближе к Охотскому морю.



Место падения

Житель с. Новое Шелудько Павел Иванович помог в поиске места падения самолета возле моря. В районе береговой полосы в болотистой местности была обнаружена глубокая воронка, вокруг которой было найдено большое количество разорванного алюминия. Сама воронка очень сильно «фонила» сигналами.

Затем в районе автодороги в 600 метрах от моря были найдены различные фрагменты алюминия, разорванные боеприпасы, силовые элементы крыльев самолета, а также листы бронекорпуса.

Разброс фрагментов самолета – метров 50 на 30, крупных частей очень мало. На тех, что остались на месте, следы резки. В свое время все, что было возможно, сдали на металл местные жители. Фрагментов с заводским номером, позволяющих установить, чей именно самолет упал в этом месте, пока не найдено. На месте также обнаружили каркас парашютной сумки.

Место захоронения летчиков на кладбище п. Гастелло пока не найдено, много памятников на могилах без табличек, это затрудняет поиск.

20 октября 2018 года на месте падения одного из самолетов вместе с Павлом Ивановичем и его внуком была установлена памятная табличка с информацией об экипаже, самой катастрофе и фотографиями летчиков.



Ил-10

СПРАВКА

Ил-10 (по кодификации НАТО: *Beast* – «Зверь») – советский штурмовик конструкции КБ Ильюшина заключительного периода Великой Отечественной войны, создан в 1944 году путем глубокой модернизации самолета Ил-2.

Ил-10 Макаровский район, с. Новое



Установка таблички



Памятная табличка

Ил-10
Макаровский район, с. Новое



Начальник ВСС
Тимофеев
Николай Георгиевич



Начальник ВСС (воздушно-стрелковой службы) майор Тимофеев Николай Георгиевич родился в 1913 году в г. Сталинграде. В 1939 году окончил Сталинградское военно-авиационное училище летчиков, в 1943-м окончил курсы Липецкой высшей летно-тактической школы ВВС. Участник Великой Отечественной войны.

Награжден орденом Красного Знамени, орденом Красной Звезды и орденом Отечественной войны I степени.

Жена Вера Федоровна и дочери Алла и Нина проживали в п. Гастелло. По иронии судьбы, фамилия Веры Федоровны – Кудряшова.

Экипаж Ил-10



Командир звена
Кудряшов
Петр Семенович

Командир звена 3-й авиаэскадрильи, старший лейтенант Кудряшов Петр Семенович родился в 1921 году в д. Азбаба Татарской АССР. В 1941 году окончил Сталинградское военно-авиационное училище летчиков.

Жена Валентина Васильевна проживала в Казани.

Вечный полёт

Ил-10
Макаровский район, с. Новое



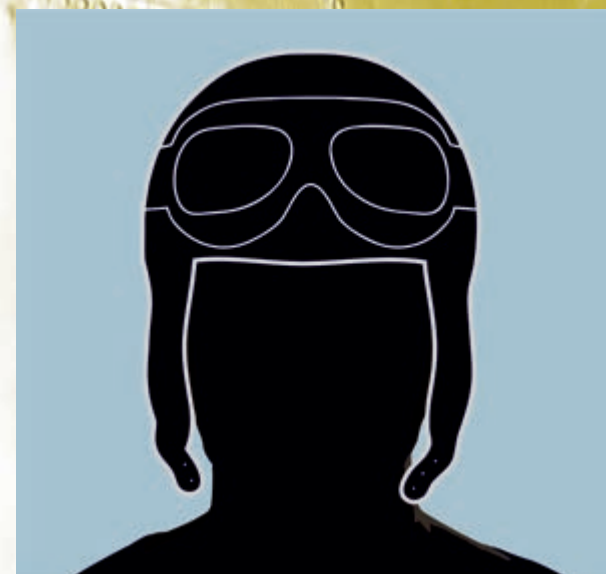
Воздушный стрелок
Доровский
Петр Федорович



Воздушный стрелок сержант Доровский Петр Федорович родился в 1927 году в д. Горкино, Татарской АССР. В 1945 году окончил 53-ю школу младших авиаспециалистов.

Награжден медалью «За победу над Японией».

Экипаж Ил-10



Воздушный стрелок
Дергаев
Федор Иванович



Воздушный стрелок сержант Дергаев Федор Иванович родился в 1926 году в с. Юзовка Мордовской АССР. В 1944 году окончил 58-ю школу воздушных стрелков-радистов.

Награжден медалью «За победу над Японией».

Вечный полёт

Як-11
Поронайский район, п. Возвращение

В декабре 2017 года, к активистам «Поискового движения России» с помощью электронной почты обратился житель Украины Яременко Игорь с просьбой уточнить место захоронения и обстоятельства гибели Леонида Музыченко в августе 1950 года. В результате расспросов стало известно, что последние письма приходили из г. Поронайска и в них также упоминался аэродром Матросово/Возвращение.



Фотография, присланная Игорем Яременко

Родственники прислали фотографию военнослужащего. На ней молодой человек в гимнастерке, сверху на нем надета летная теплая куртка. Также родственники прислали фото с похорон, на котором один из сослуживцев был в кителе летчика, а на крышке гроба лежала фуражка. Стало ясно, что скорее всего, погибший – военный летчик, офицер. Чуть позже родные нашли еще одно фото и присла-



Похороны

ли его, на фотографии лейтенант ВВС Советской Армии. Это была ценная информация, ведь на аэродроме Матросово/Возвращение в те годы дислоцировался 368-й истребительный авиаполк. Сразу же был сделан запрос в архив, и через некоторое время пришел ответ:

«19.08.1950 года в 22 часа 30 минут, при ночных полетах по кругу, потерпел

Як-11
Поронайский район, п. Возвращение

катастрофу при заходе на посадку на свой аэродром самолет Як-11, в котором находились: летчик-инструктор заместитель командира 3-й авиаэскадрильи капитан Нестереня Яков Григорьевич, 1919 г.р., и летчик, старший лейтенант Музыченко Леонид Афанасьевич, 1920 г.р.».



1200 метров до ВПП

«Экипаж после взлета перед третьим разворотом доложил о выпуске шасси и запросил разрешение на посадку. Выход из 4-го разворота экипаж произвел на высоте 200 метров и на удалении 4 км от аэродрома, после чего, включив фару, начал снижаться. На команды руководителя полетов о прекращении снижения экипаж не реагировал. Самолет, снизившись до 15–18 метров, на удалении 1500 метров до начала ВПП начал задевать за вершины деревьев, в результате отбив

| Вид самолета | Пилотажная часть | Чел. экипажа | № экипажа | Дата |
|-------------------|--|--------------|-----------|----------|
| Як-11 | 368 ИАП | 2 | 2895 | 19.08.50 |
| Летчик-инструктор | Капитан Яков Григорьевич Нестереня | 1 | | |
| Летчик | Старший лейтенант Леонид Афанасьевич Музыченко | 1 | | |
| Летчик | Старший лейтенант Леонид Афанасьевич Музыченко | 1 | | |

19.08.1950 года в 22 часа 30 минут, при ночных полетах по кругу, потерпел катастрофу самолет Як-11, в котором находились: летчик-инструктор заместитель командира 3-й авиаэскадрильи капитан Нестереня Яков Григорьевич, 1919 г.р., и летчик, старший лейтенант Музыченко Леонид Афанасьевич, 1920 г.р.

УПК Л. Музыченко

сначала правое, затем левое крыло, и в 1200 метров от ВПП ударился о землю и сгорел. Летчик-инструктор капитан Нестереня Яков Григорьевич в момент удара о землю был выброшен из самолета вместе с креслом. В тяжелом состоянии был доставлен в больницу с. Леонидово. Леонид Музыченко похоронен на кладбище гарнизона Матросово».

Место падения самолета Леонида Музыченко найдено. В том месте, где произошла катастрофа, сейчас находятся бывшие совхозные поля, сделаны мелиорационные каналы. Ровно в 1200 метрах от ВПП обнаружены смятые фрагменты авиационного алюминия. Кроме того, на поисковиков вышел внук Леонида, тоже Леонид Музыченко. Он предоставил дополнительные фотографии деда, в том числе и фотографию его могилы, которая находится не далеко от захоронения летчика Алексея Дахно, погибшего в 1959 году.



Як-11

СПРАВКА

Як-11 (по классификации НАТО: Moose – «Лось») – советский учебно-тренировочный истребитель. Экипаж – 2 человека. Использовался для обучения курсантов в истребительных училищах. Имел один поршневого двигателя воздушного охлаждения, вооружение состояло из одного 12,7 мм синхронизированного пулемета УБС.

Як-11
Поронайский район, п. Возвращение

368-й истребительный авиационный Берлинский ордена Александра Невского полк ПВО 146-й истребительной авиационной Хинганской дивизии ПВО был расформирован 23 июля 1960 года.

Аэродром Матросово был построен японцами в годы Второй мировой войны. На месте японского поселка Оки появился поселок Возвращение, давший второе название аэродрому. На аэродроме имеется бетонная взлетно-посадочная полоса 1200x80 метров, а также ее продолжение в виде грунтовой полосы, в данный момент заросшее мелколесьем, гравийные рулежные дорожки. В послевоенные годы на аэродроме дислоцировался 368-й истребительный авиационный Берлинский ордена Александра Невского полк, на вооружении которого стояли самолеты Ла-11, Як-9, Як-11, МиГ-15бис, МиГ-17,



Курсанты первой летной группы Керченского аэроклуба

Наши зять Леош от
курсантов 1-й летной группы
керченского аэроклуба Инструктора
ком/зв. т. Иванова.
Леош Вацлавич М.
Пилич Нина
Борисов Александр
18/6-39г.

Як-25м. В 50-е годы с него взлетали самолеты на войну в Корею. С него же вылетали на перехват американских самолетов-разведчиков, один из таких вылетов в 1952 году закончился воздушным боем и гибелью американского самолета В-29. Летчики Владимир Леснов и Борис Жиряков были награждены государственными наградами.

После расформирования полка аэродром был передан в структуру Военно-морского флота и в дальнейшем использовался как запасной и для обучения летчиков взлету и посадке на грунтовые ВПП. Есть сведения, что в зимнее время на него садились самолеты Ту-16. В настоящее время аэродром заброшен, постройки разрушены.



Сослуживцы

Як-11
Поронайский район, п. Возвращение



В гарнизоне



Лейтенант Музыченко Леонид Афанасьевич



Летчик

Музыченко
Леонид Афанасьевич

Экипаж Як-11

Музыченко Леонид Афанасьевич, старший лейтенант 368-й истребительного авиационного полка родился 13.09.1920 г. в Киевской области, д. Дубово.

Работал в г. Керчи, на коксохимическом заводе слесарем. Призвался Керченским РВК в 1940 году. Окончил Качинскую Краснознаменную военную авиационную школу летчиков ВАШЛ в 1944 году.

С 9 октября 1944 года участвовал в Великой Отечественной войне в составе 774-й и 518-го ИАП.

Старший лейтенант с 1949 года.

Награжден медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией» и «30 лет Советской армии и Флота».

Жена Анна Андреевна и сын Евгений 1948 года рождения.

Ил-2КР Корсаковский район



СПРАВКА

Советский штурмовик времен Великой Отечественной войны, созданный в ОКБ-240 под руководством Сергея Владимировича Ильюшина. Самый массовый боевой самолет в истории, было выпущено более 36 тысяч штук.

Конструкторы называли разработанный ими самолет «летающим танком». Пилоты-истребители Люфтваффе прозвали Ил-2 «бетонным самолетом» (нем. *Betonflugzeug*). По утверждению некоторых советских авторов, солдаты вермахта называли его «чумой» (нем. *Schwarzer Tod*, дословно: «черная смерть»).

У Ил-2КР полностью сохранились конструкция и вооружение серийного двухместного «Ила» с АМ-38Ф. Изменения были внесены только в состав обо-



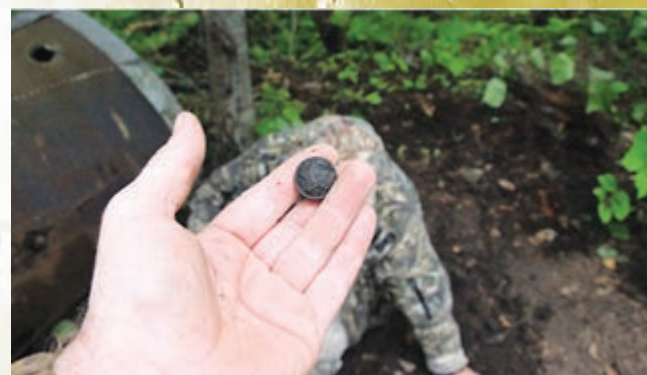
Отреставрированный штурмовик Ил-2, 2017 г.

рудования, в топливную систему и в схему бронирования. Радиостанцию РСИ-4 заменили на более мощную РСБ-3-БИС с большей дальностью действия, которую разместили в средней части фонаря кабины экипажа непосредственно за бронеспинкой пилота над уменьшенным по высоте задним бензобаком. Для фиксации результатов разведки в хвостовой части фюзеляжа установили фотоаппарат АФА-И (допускалась установка АФА-ИМ). Внешне самолеты Ил-2КР отличались от серийных Ил-2 лишь наличием радиоантенны, установленной на переднем неподвижном козырьке фонаря кабины пилота.

Обломки легендарного советского штурмовика Ил-2КР были обнаружены в районе реки Ивот в 2009 году активистом «Поискового движения России» Алексеем Охрименко. С 2012 года поисковиками начата архивная работа по уточнению обстоятельств крушения самолета и судьбы экипажа.



Часть крыла и хвостовое оперение обнаруженного штурмовика



Пуговица с кителя пилота

С 2012 по 2017 год было проведено несколько экспедиций к месту падения самолета, в результате которых были обнаружены пряжки от парашютной системы, от пристяжной системы пилота, кительные пуговицы, обгоревшая пряжка от офицерского ремня, а также фрагментированные останки одного из членов экипажа.

В 2014 году легендарный штурмовик Ил-2КР, больше 60 лет пролежавший в сахалинской тайге, в сопках в районе реки Жуковки Корсаковского района, совершил свой последний полет, взяв курс на реставрацию.

30 октября 15 активистов общественной организации «Поисковое движение России» при помощи компаний «Авиашельф» и «Азия Транс», безвозмездно предоставивших транспорт, провели операцию по вывозу обломков боевого самолета. Около 10 километров по воздуху и примерно 60 по земле – и вот Ил-2КР уже в Южно-Сахалинске.

Планируется, что после длительного восстановления штурмовик длиной около 12 метров и шириной около 15 украсит площадь Победы, заняв место рядом с мемориальным комплексом.



Парашютные пряжки и пуговицы от кителя

Ил-2КР Корсаковский район



Транспортировка двигателя



Установка памятной таблички на месте катастрофы самолета

В мае 2017 года, прямо перед Днем Победы, поисковики получили ответ из Центрального архива Министерства обороны, в котором была долгожданная информация о найденном самолете.

Самолет Ил-2КР, № 8598 был выпущен на 30-м авиационном заводе 4 июня 1945 года. До момента катастрофы на нем поменяли два двигателя. Катастрофа произошла, когда на нем стоял третий двигатель АМ38Ф № 2519186.

Ил-2КР Корсаковский район



Летчик
**Реуцов
Павел Сергеевич**

Родился 19.06.1922 года в селе Алексеевском Ильинского района Ивановской области. В рядах Красной Армии с июня 1941 года. Окончил Балашовскую военную Академию школы пилотов в 1945 году. С мая 1948 года – старший летчик 243-й отдельной корректировочной разведывательной авиационной эскадрильи 29-й воздушной армии Дальневосточного военного округа с дислокацией в п. Гастелло.

Награжден медалями «За победу над Германией», «30 лет Советской армии и Флота».

27 декабря 1950 года (посмертно) летчику Павлу Сергеевичу Реуцову присвоено звание старшего лейтенанта.

У него осталась жена Реуцова Мария Алексеевна 1926 года рождения и дочь Ольга 1947 года рождения.

Экипаж Ил-2КР



Штурман
**Попов
Александр Петрович**



Родился 1.09.1926 года в селе Уян Куйтунского района Иркутской области. В рядах Красной Армии с июня 1943 года. Окончил Харьковское военное авиационное училище штурманов в 1947 году. С декабря 1949 года – штурман 243-й отдельной корректировочной разведывательной авиационной эскадрильи 29-й воздушной армии Дальневосточного военного округа с дислокацией в п. Гастелло. Награжден медалью «30 лет Советской армии и флота». 27 декабря 1950 года (посмертно) штурману Александру Петровичу Попову присвоено звание старшего лейтенанта.

У него осталась жена Попова Анна Степановна 1927 года рождения и сын Александр 1948 года рождения.

Вечный полёт

Ил-2КР Корсаковский район

Из исторического формуляра 243-й ОКРАЭ: «30.11.1950 года при проведении контрольно-комплексных полетов экипаж в составе: летчик – лейтенант Реуцов, штурман – лейтенант Попов на самолете Ил-2КР потеряли ориентировку, вступили в работу с радиопеленгатором, с выполнения задания не вернулись».

Из политдонесения 243-й ОКРАЭ от 21 декабря 1950 года: «30 ноября 1950 года экипаж в составе летчика – лейтенанта Реуцова и штурмана – лейтенанта Попова не вернулись с выполнения летного упражнения: полет за облаками, по причинам:

1. Резкого ухудшения метеообстановки после получаса взлета экипажа.

2. Запланирован неслетанный экипаж для выполнения сложного задания, т.е. экипаж совершал совместный полет впервые.

3. Штурман положился только на радиосредства и не использовал компасную навигацию, в результате потерял ориентировку.

4. Штурман не проверил точность работы радиосредства, поэтому не обнаружил ошибку, даваемую радиопеленгатором, который вывел самолет от себя в море.

Причина неиспользования РПК экипажем неизвестна».

P.S. До уточнения места падения экипаж Ил-2КР числился пропавшим без вести.



Двигатель штурмовика Ил-2КР
№ АМ38Ф



Особенность данного экземпляра в том, что у него была бронированная кабина не только пилота (фотография сверху), но и стрелка (фотография снизу)



Штурманские часы-секундомер

Вечный полёт

Ил-2КР Корсаковский район

В 2017 году удалось установить связь с родственниками.



На долгую добрую память Клавдии (жена брата),
05.11.43 года

Удалось узнать, что Павел Сергеевич родился в семье зажиточного крестьянина. В хозяйстве было много лошадей. Не желая расставаться со своими лошадьми, отец Павла Сергей Игнатьевич вступил в колхоз на том условии, что будет работать там конюхом. В семье, помимо Павла, было еще два сына: Николай и Иван, и три сестры: Анна, Мария и Александра. Все дети в семье были грамотные. Брат Иван был с детства болен, выучился на счетовода и работал в местном колхозе. Брат Николай, окончив курсы трактористов, работал бригадиром тракторной бригады в Гарской МТС и плотничал в свободное время.

О своем дяде племянница Павла Зинаида Николаевна Реуцкова рассказала следующее:



Реуцков Павел Сергеевич



На долгую память Клавдии Ивановне
и ее детям от Маши и Оленьки Реуцковых
(жена и дочь)

«Павел Сергеевич приехал в родное село Алексеевское в последний раз в военной форме и сказал, что его переводят на Сахалин. Во время катастрофы его жена Мария была беременна близ-

Вечный полёт

Ил-2КР Корсаковский район

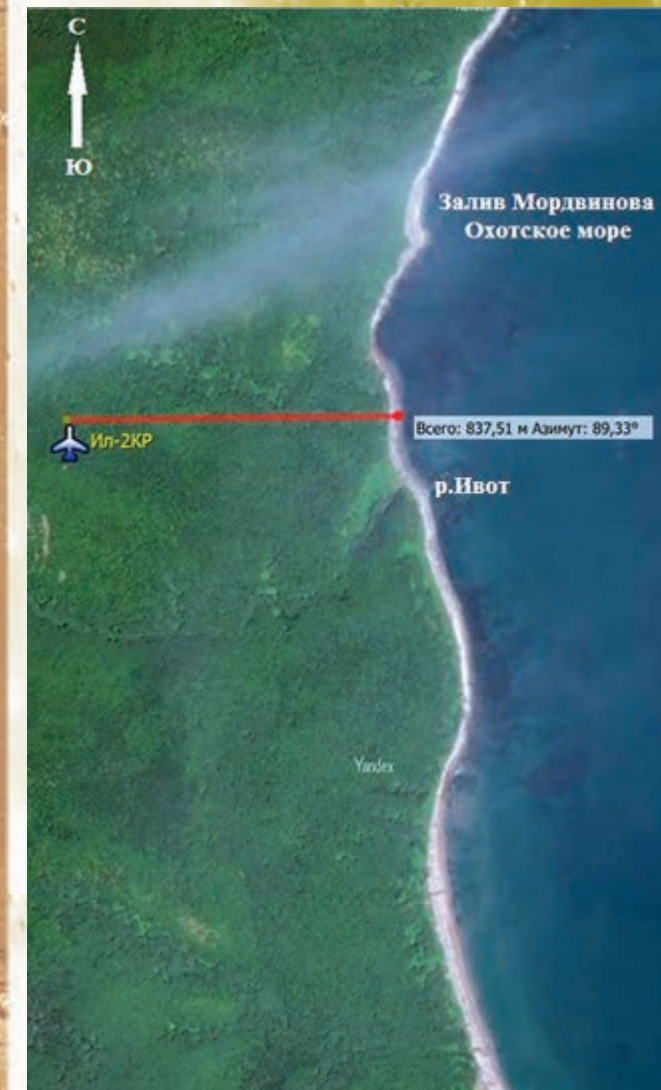


На память сестричке от Павлика
(сестре Анне) 27.08.45 г.
(Павел возле своего самолета Ил-2КР)

нецами, но дети родились мертвые, сама жена впала в кому и где-то через год она вышла на связь с нами, но потом пропала. Возможно, дочь Павла, Ольга, воспитывалась в детском доме. Командование сообщило, что самолет упал в воду и связь с экипажем продолжалась по радию до тех пор, пока они не утонули, захлебнувшись водой. О дальнейшей судьбе дочери Павла Ольги ничего не известно».

На самом деле, самолет не долетел до поверхности воды более 800 метров, а упал на склоне сопки, где его спустя десятилетия и нашли.

Семейные фотографии
и информацию предоставила
дочь брата Николая –
Реуцкова Зинаида Николаевна



Спутниковая карта
с местом падения самолета



Красная звезда на крыле самолета

Вечный полёт

Ил-2КР Корсаковский район

Новый поворот в расследовании этой авиакатастрофы произошел в конце октября 2018 г. На электронную почту сахалинского отделения «Поискового движения России» пришло письмо от дочери летчика Павла Реуцкова. Находясь в Белгороде всего на несколько дней, она случайно в Интернете прочитала информацию о трагедии, в которой погиб ее отец 30 ноября 1950 года. Это стало полной неожиданностью для поисковиков, так как родственники Павла предполагали, что судьба оставшейся без отца и, возможно, без матери, Ольги Реуцковой могла сложиться крайне печально. В своих письмах дочь командира экипажа Ил-2 рассказала о своей жизни после гибели отца и некоторые подробности авиакатастрофы, произошедшей в районе р. Ивот. Жене Павла Реуцкова – Марии Алексеевне сейчас 93 года и она до сих пор ждет вестей о своем муже, не вернувшемся из полета. Мария и Павел познакомились в г. Кадников Вологодской области, в 13 километрах от г. Сокол, где в 1940-х годах находился аэродром. Семья переехала сначала в Архангельск, а затем на Сахалин, получив назначение в Гастелло, где 17 ноября 1947 года родилась дочь Ольга.



Дочь Ольга



Семья Реуцковых

Накануне гибели мужа Марии Алексеевне приснился нехороший сон, который, к несчастью, оказался пророческим.



Мария Алексеевна, жена



Павел Сергеевич

В день гибели экипажа Ил-2КР 30 ноября 1950 года был снежный буран, штурман, по словам Марии Реуцковой, был не тот, с которым обычно летал ее муж. Трагедия произошла около полудня, вечером того же дня в дом Реуцковых пришли летчики Еретнов П. и Котов А. и сказали, что Павел Сергеевич сел на вынужденную посадку. Позже пришел Синецкий П. и передал последние слова Павла Сергеевича: «Планирую над морем, горячее кончилось, мотор обледенел, потом шум и все...» Несмотря на то, что было понятно, что экипаж самолета, скорее всего, погиб, жене летчика не выдавали свидетельство о смерти, отобрали служебную квартиру, отказали в пенсии по потере кормильца, мотивируя это тем, что пенсии не будет, пока не будут обнаружены останки экипажа и воздушного судна. Через несколько месяцев после трагедии Мария Александровна Реуцкова сама, самостоятельно поехала на прием к Белоконов С.Е., командующему 29-й воздушной армией, и только тогда, в процессе разговора, когда она объяснила ситуацию, просила поисков и расследования, Белоконов вызвал адъютантов, и ее отвели в радиорубку и дали прослушать запись разговора. И только тогда ей сразу выдали справку о гибели мужа.

Павел Сергеевич передал на землю, что у них кончилось топливо, мотор обледенел, видимость нулевая, что они па-

Ил-2КР Корсаковский район



Выпуск Балашовской ВАШП(Л), 1945 год

дают в море. Далее на записи был слышен крик штурмана и глухой удар.

Мария Алексеевна не была в коме, как думали родственники Павла, и не потеряла детей после произошедшей трагедии. После гибели мужа она собрала все свои силы и продолжила жить, сохраняя память о погибшем муже и не веря в его окончательную гибель, надеясь, что он каким-то образом остался жив и был спасен. Она надеется, что, возможно, наступит такое время, когда Павел Сергеевич отзовется и появится в ее жизни вновь. Как произошло в октябре 2018 года через 68 лет после крушения самолета. Через три года Мария Реуцкова вышла замуж за командира авиаэскадрильи 529-го ИАП 146-й ИАД Шестака Николая Васильевича. После Сахалина семья была переведена для дальнейшего прохождения службы в западную Белоруссию, г. Волковыск, а затем – в Полтаву, по месту призыва в армию, где и проживает до сих пор. Несмотря на то что прошло много времени со дня трагической гибели, Ольга Реуцкова не переставала искать информацию о своем отце, делала



Мария Алексеевна, жена



Учебный процесс

запросы в различные архивы и получала отрицательные ответы. И сейчас жена, дочь и внук погибшего летчика Павла Реуцкова надеются сделать генетическую экспертизу найденных в ходе поисковых работ костных останков, чтобы, возможно, наконец поставить точку в истории гибели родного человека, навсегда исключив его из списков пропавших без вести.

Эта история еще не закончена, поисковики продолжают свою работу. Необходимо отыскать останки погибших и захоронить их с воинскими почестями. А также найти родственников Александра Попова, чтобы сообщить им о месте гибели. И конечно же, крайне важно сохранить одну из страниц нашей истории – легендарный штурмовик Второй мировой войны Ил-2.



Ольга Павловна с сыном Андреем



Внук Павла Реуцкова – Андрей Шахов

Вечный полёт

Вечный полёт



Самолет Як-9

СПРАВКА

Як-9 – советский одномоторный самолет истребитель-бомбардировщик Великой Отечественной войны. Был разработан КБ под управлением Александра Сергеевича Яковлева. Являлся самым массовым советским истребителем Великой Отечественной войны.

Город Оха. Всем охинцам известно название «Новостройка», так назывался аэродром. Здесь с середины 40-х годов дислоцировался 583-й ордена Красной Звезды полк.

На вооружении полка стояли поршневыми самолеты Як-9, позже реактивные МиГ-15, МиГ-15 Ути, МиГ-17.

Полк входил в 296-ю истребительную авиационную «Хинганскую» дивизию. В январе 1949 года она была переименована в 146-ю истребительную авиационную «Хинганскую» дивизию. В январе 1957 года после передачи дивизии в состав войск ПВО дивизия получила наименование «146-я истребительная авиационная «Хинганская» дивизия ПВО».

С 1956 по 1958 год 146-й ИАД командовал летчик-ас, дважды Герой Советского Союза Григорий Андреевич Речкалов.

Как следует из исторической справки, полк внес значительный вклад в боевую историю страны. За образцовое выполнение заданий командования в боях против японских войск на Дальнем Востоке

при форсировании рек Амур и Усури, овладение городами Цзямусы, Мэгрень, Бэйаньчжень, южной половиной острова Сахалин, а также островами Самусю и Парамушир из гряды Курильских островов и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года на основании Приказа ВГК № 372 от 23 августа 1945 года 583-й истребительный авиационный полк награжден орденом Красной Звезды.

Весь послевоенный период полк постоянно дислоцировался на Дальнем Востоке, с октября 1945 года по 1 июля 1946 года на аэродроме Тамбовка Амурской области, а с июля 1946 года по 1960 год на аэродроме Новостройка в Охе. В 1952 году в полк поступили истребители МиГ-15, а в 1955 году – МиГ-17, и летчики успешно освоили полеты на новой технике.



Захоронение летчиков

На городском кладбище тишина и покой... И мало кому из местных жителей известно, что здесь находится много захоронений военных летчиков, погибших при исполнении воинского долга. Два таких захоронения особенно выделяются из остальных. За оградой с самолетами и пятиконечными звездами – два бюста летчиков в летных шлемах. На основании фамилии и даты:



Евсиков Леонид Лукьянович



Плужников Борис Кузьмич

Летчик-истребитель капитан Евсиков Леонид Лукьянович родился 04.08.1923, погиб при исполнении служебных обязанностей 18 января 1951 г.

Летчик-истребитель капитан Плужников Борис Кузьмич родился 08.04.1919, погиб при исполнении служебных обязанностей 25 сентября 1951 г.

Про эти захоронения активисты знали давно, изучали Интернет в поисках хоть какой-то информации, но, кроме наградных листов Плужникова Бориса Кузьмича и информации из Книги Памяти Сахалинской области о том, что Евсиков Леонид Лукьянович погиб в 1942 году, другой информации не было.

Позже, выяснилось, что житель г. Охи Дмитрий Сагунов также интересовался историей этих летчиков. Так, в одной из соцсетей состоялось заочное знакомство Дмитрия и активистов «Поискового движения России», и продолжилась уже совместная работа по установлению точной информации. Не остались в стороне и неравнодушные жители Охи, которые размещали в соцсети различные воспоминания, догадки, предположения, помогали в организации встреч со старжилами города, из разговоров с которыми становилось понятно, что к этим могилам со стороны гражданского населения было особое, очень уважительное отношение. По их воспоминаниям, летчики «уводили» до последнего свои самолеты за черту города, тем самым избегая возможных жертв среди жителей.

Поисковая работа шла во всех направлениях. И только через 2 года был получен ответ из Центрального архива Министерства обороны РФ.

Из архивной справки: «18.01.1951 года на аэродроме Оха потерпел катастрофу самолет Як-9, пилотируемый командиром звена 1-й авиаэскадрильи 583-го ИАП 146 ИАД капитаном Евсиковым. Капитан Евсиков выполнял задание по



буксировке конуса на высоте 1500 метров, роспуск конуса производил над аэродромом по команде руководителя полетов – командира полка подполковника Логинова. После нормального выпуска конуса, по наблюдению с земли, самолет перевернулся влево вверх колесами с последующим переходом в правый штопор. По команде руководителя полетов «сбросить конус, выводить самолет из штопора», летчик ответил – «сбросил», но конус от самолета отделился только на высоте 500–600 метров. После того как отделился конус, самолет вышел из штопора и перешел в левую глубокую спираль. Выйдя из спирали на прямую на высоте 50 метров, самолет перешел в пикирование и с углом 70 градусов, ударился о землю. Самолет и летчик сгорели. В районе падения самолета на оставшейся правой части руля высоты и руле поворота обнаружены вмятины от фала конуса».

По материалам архивной справки и показаниям очевидцев, стало ясно, что наиболее вероятно, роспуск конуса летчик производил на малой скорости, с разворотом влево, стремясь не допустить порыва фала. Потеря скорости и аэродинамический удар в момент наполнения воздухом конуса привели к тому, что самолет перевернулся на спину, при этом фал распущенного конуса лег на руль высоты. Без скорости и с отклонен-



ным рулем высоты самолет перешел в штопор. Попытки летчика вывести самолет в нормальное положение увеличением скорости мотора привели к переходу самолета в крутую спираль.

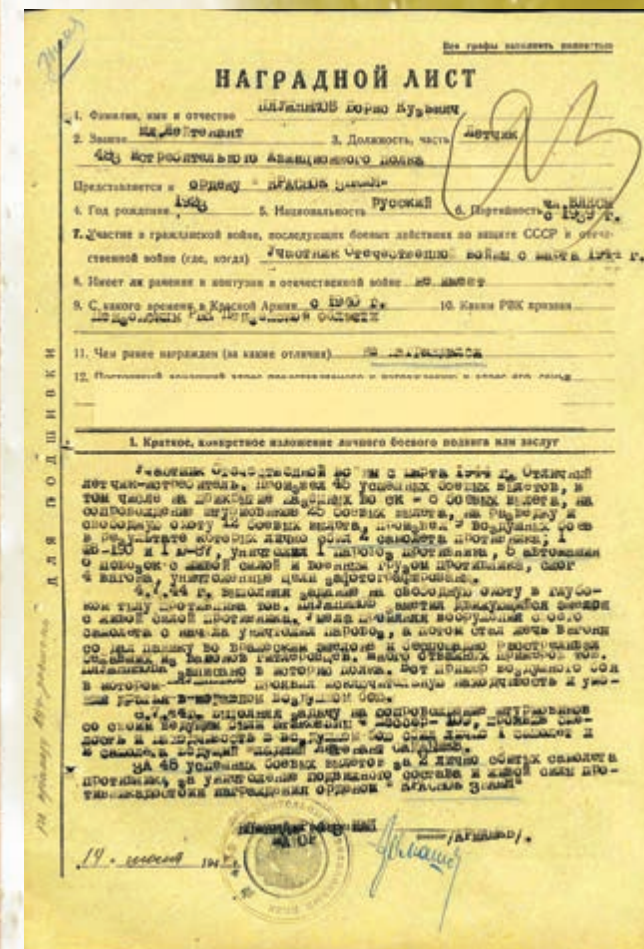
В ходе поисковых мероприятий удалось выяснить, что Евсиков Леонид Лукьянович был яркой личностью с богатым боевым прошлым. Имеет награды: медаль «За победу над Германией», медаль «За боевые заслуги», медаль «30 лет Советской Армии и Флота».

Биографические данные

Родился Евсиков Леонид Лукьянович 08.04.1919 в Кемеровской области, д. Ново-Орловка. Окончил школу в 1935 году. В 1940 году призван в Красную Армию и поступил на учебу в Омскую военную авиационную школу пилотов. В 1943 году прошел трехмесячные курсы летчиков-инструкторов ВВС КА. В 1945 году – слушатель Бирмской ВАШП. Затем служил в 20-м запасном авиационном полку Сибирского военного округа, 49-м отдельном учебно-тренировочном авиационном полку. В июле 1946 года прибыл на Сахалин в составе 583-го ИАП.

Был женат. Жена Елена Ивановна, 1923 года рождения.

Не менее яркой и героической оказалась личность второго летчика, захороненного рядом. Удалось выяснить, что



это участник Великой Отечественной войны, воевавший на 1-м Белорусском фронте, 1, 2, 3-м Прибалтийских фронтах, Ленинградском фронте.

Из архивной справки: «25.09.1951 года при выполнении полетного задания произошла катастрофа самолета Як-9м, пилотируемого командиром звена 2-й авиаэскадрильи 583-го ИАП 146-й ИАД капитаном Плужниковым. Капитан Плужников вылетел повторно с заданием на буксировку конуса в зоне. В зоне по конусу стреляло два летчика – командир 1-й АЭ майор Федоров и заместитель командира 1-й АЭ старший лейтенант Ташков».

После окончания стрельбы на 28-й минуте полета капитан Плужников передал: «Конус сбросил, бьет масло, обеспечьте посадку». При появлении самолета у

аэродрома летчик сообщил, что посадку будет производить нормально.

При заходе на посадку на третьем развороте, на высоте 150–200 метров, самолет загорелся и со скольжением пошел к земле под углом 40 градусов. Самолет, задев за линию электропроводов и левой консолью за здание, упал и сгорел. Летчик погиб.

Капитан Плужников выполнял задание на не закрепленном за ним самолете, взятом в другой авиаэскадрилье. Накануне дня полетов при осмотре самолета были обнаружены дефекты, которые устранялись с нарушениями».

Биографические данные: Плужников Борис Кузьмич, родился 04.08.1923 года в г. Пензе. В 1940 году окончил школу в г. Одессе. 25.12.1940 года поступил в Котопскую ВАШП им. П.Д. Осипенко. С 17.05.1941 года курсант Одесской ВАШП, которая на тот момент дислоцировалась в г. Фрунзе. После окончания летного училища проходил службу в 20-м запасном авиационном полку Сибирского военного округа, 483-м ИАП 336-й ИАД. 23.09.1948 года переведен на Сахалин, в 583-й ИАП.

Имеет награды: орден Красного Знамени, орден Отечественной войны II степени, орден Отечественной войны I степени, «За победу над Германией», медаль «30 лет Советской Армии и Флота».

Женат. Ирина Сидоровна, 1924 г.р. Дочь Любовь, 1949 г.р.

Исходя из архивной справки и воспоминаний очевидцев, можно сделать вывод, что капитан Плужников ценой своей жизни спас дома и, возможно, жизни жителей Охи, направив свой горящий самолет на единственный незастроенный пятючок земли, пустырь возле школы № 1, только лишь слегка консолью крыла задев здание. На этом месте сейчас стоит памятник жертвам Нефтегорского землетрясения.



Самолет МиГ-17

СПРАВКА

МиГ-17. Советский реактивный истребитель, разработанный ОКБ Микояна и Гуревича в конце 1940-х годов. Первым из серийных истребителей допускал достижение скорости звука, но для боевых полетов считался околосоновым. Предназначался для замены МиГ-15.

АРХИВНАЯ СПРАВКА

В донесении командующему Северо-Тихоокеанской флотилии от командира 105-го авиационного корпуса от 01.06.1954 г. говорится:

«21 мая 1954 года, в 14 час. 49 мин., предположительно, произошло столкновение двух самолетов МиГ-17, пилотируемых командиром звена 1-й авиаэскадрильи старшим лейтенантом Зиновьевым Александром Павловичем и заместителем командира 3-й авиаэскадрильи по летной подготовке капитаном Сухановым Вениамином Ивановичем.

Место падения самолета старшего лейтенанта Зиновьева обнаружено 22 мая в семи-восьми километрах восточнее Южно-Сахалинска. Самолет, пилотируемый капитаном Сухановым, обнаружен 29 мая в районе г. Майорской.

Летчики похоронены на кладбище г. Корсакова».



Фрагмент бронеспинки



Три поколения Зиновьевых



Памятная табличка

26 августа 2017 года на месте гибели старшего лейтенанта Зиновьева активисты Сахалинского отделения «Поискового движения России» установили памятную табличку. В памятной церемонии приняли участие родные Александра Павловича, которые преодолели крутой и высокий подъем на гору Красную. Дочь Татьяна Александровна, внук Александр и правнук Николай возложили цветы к установленной табличке и зажгли лампаду, освященную в церкви г. Корсакова.



Номер самолета старшего лейтенанта Зиновьева



Памятный знак установлен



Номер двигателя ВК-1Ф: Ф362048



Поисковики и семья погибшего летчика



Федотова (Зиновьева) Татьяна Александровна

МиГ-17
Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Красная



Летчик
Зиновьев
Александр Павлович

Награжден медалями «За победу над Германией», «30 лет Советской Армии и Флота».

В 1950 году в училище г. Ейска был выявлен факт незаконного присвоения чужой фамилии и восстановлена фамилия Зиновьев.

С января 1951 года по январь 1954 года летчик, затем штурман 3-й авиаэскадрильи 59-го истребительного авиаполка ВВС 7 ВМФ. С января по 21 мая 1954 года – командир звена 1-й авиаэскадрильи 50-го истребительного авиаполка 15-й истребительной авиадивизии ВВС Тихоокеанского флота с дислокацией в г. Корсакове.

МиГ-17
Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Красная

Выпуск ВМАУ г. Ейска.
 Зиновьев и сокурсники в последний день сдачи гос. экзамена по технике пилотирования
 03.10.1950 г.
 (из семейного архива Зиновьевых)



Выпуск ВМАУ г. Ейска.
 Зиновьев и сокурсники.
 23.10.1950 г.
 (из семейного архива Зиновьевых)



Экипаж МиГ-17

Родился 19 июля 1926 года в семье рабочего в с. Ерлыково БАССР. В 1941 году в г. Уфе при школе № 10 закончил 7 классов, после чего поступил в железнодорожное училище, которое закончил в 1942 году. После был переведен на ПРЗ в качестве ученика токаря и работал до 1944 года. Для ухода в армию в 1944 году незаконно достал документы в ремесленном училище г. Уфы и уехал в армию под фамилией Парфирьев Юрий Михайлович. В 1944 году поступил в I Подготовительное военно-морское авиационное училище ВМС в г. Куйбышеве, с 1947 по 1950 год был курсантом Военно-морского авиационного училища им. Сталина в г. Ейске.



Семья Зиновьевых.
 Александр слева в нижнем ряду.
 1932 г.

Свидетельство военного летчика А.П. Зиновьева



Вечный полёт

Вечный полёт

МиГ-17

Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Красная

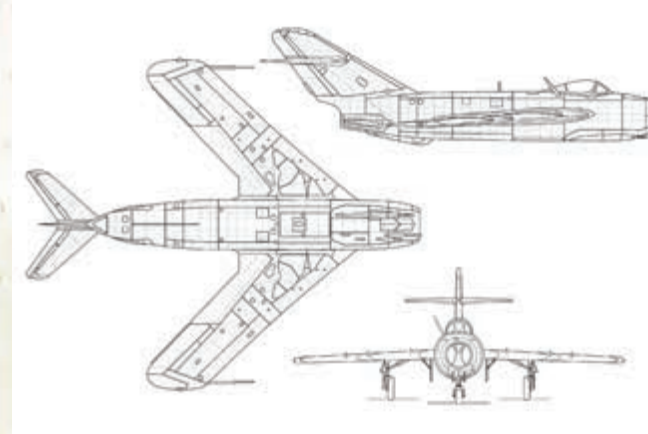


Летчик
Суханов
Вениамин Иванович

Родился 23.09.1920 года в деревне Суханово Курганской области. С 1938 года курсант Военно-морского авиационного технического училища им. Молотова. С июня 1941 года, будучи авиационным механиком, служил на Черноморском флоте, также летал на боевые вылеты в должности техника в 8-м АП 62-й АБ ВВС ЧФ. В июне 1944 года перучился на летчика-штурмовика, летал на самолетах: И-5, И-15, УТИ-4. Погиб 21 мая 1954 года при столкновении двух самолетов МиГ-17 в воздухе. До трагической гибели капитан Суханов Вениамин Иванович был заместителем командира 3-й авиаэскадрильи по летной подготовке 59-го истребительного авиаполка 15-й истребительной авиадивизии ВВС Тихоокеанского флота с дислокацией в г. Корсакове.

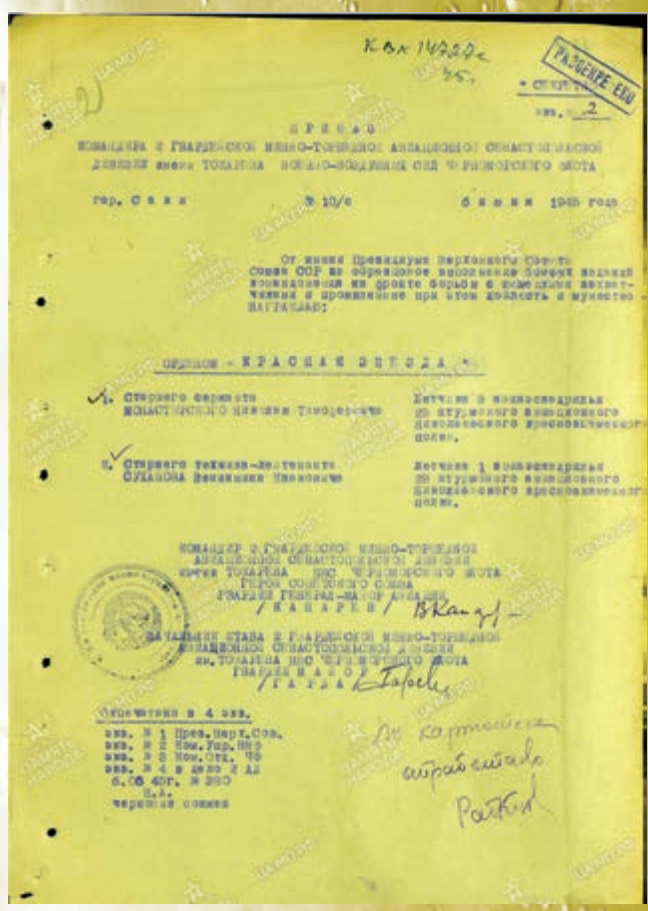
МиГ-17

Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Красная

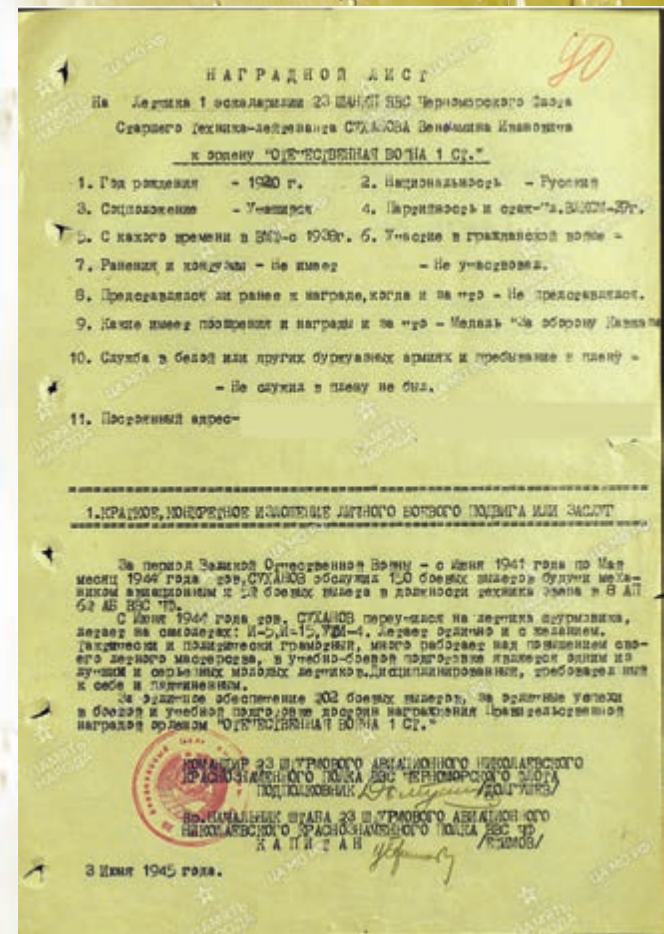


Места захоронений летчиков

Экипаж МиГ-17



В рядах Красной Армии с 1938 года. Участник Великой Отечественной войны. Награжден медалями «За оборону Севастополя» (приказ от 30.08.1943 г.), «За оборону Кавказа» (приказ от 01.05.1944 г.), орденом Красной Звезды (приказ от 06.06.1945 г.).



Вечный полёт

Вечный полёт



Як-25м

СПРАВКА

Як-25м (изделие 120, по кодификации НАТО: Flashlight – «Фонарик») – советский двухместный истребитель-перехватчик. Экипаж + 2 человека. Использовался для перехвата нарушителей границ. Имел два турбореактивных двигателя, пушечное вооружение калибра 37 мм. Як-25 в модификации М – основная серия с РЛС РП-6 «Сокол». Выпущено 406 истребителей на заводе № 292.

Активистам регионального отделения «Поискового движения России» давно было известно, что в районе бывшего аэродрома «Матросово/Возвращение» на заброшенном кладбище бывшего населенного пункта Возвращение есть могила летчика. Поисковику Михаилу Хашбе и туристу Денису Голубкову удалось узнать, что за захоронением ухаживает один из старейших жителей села Забайкалец Смагин Алексей Герасимович вместе со своей супругой Любовью Васильевной. О том, что на могиле летчика находится табличка с фамилией Дахно, поисковики узнали от Игоря Самарина, а также из книги «Возвращение Алексея Дахно», которую выпустила Поронайская районная библиотека в 2015 году. Библиограф Волшукова Татьяна Сергеевна вплотную занялась судьбой летчика, и благодаря ее кропотливой работе на свет появилась эта книга.

В конце мая 2018 года в рамках проектов «Дорога к обелиску», «Небо Родины» и «Вечный полет» активисты «Поискового движения России» отправились в с. Забайкалец и вместе с Алексеем Гера-

симовичем поехали на могилу летчика, чтобы привести ее в порядок. В силу своего возраста, Алексею Герасимовичу уже трудно ухаживать за захоронением, но, тем не менее, он очень сильно хотел принять участие в этом мероприятии. За несколько часов поисковики убрали траву, покрасили в несколько слоев оградку и проложили хорошо видимую тропу среди деревьев и кустов, чтобы было удобно идти к месту памяти погибшего летчика.



Аэродром «Возвращение»

Благодаря архивным данным из Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации удалось установить следующее:

«16.04.1959 года произошла катастрофа самолета Як-25м, заводской номер 1728. Экипаж 2-й авиаэскадрильи 368-го истребительного авиационного полка в составе: старший летчик старший лейтенант Дахно Алексей Игнатьевич и летчик-оператор старший лейтенант Зацепин Николай Герасимович погибли в результате внезапного столкновения самолета со стаей птиц».

«В акте расследования катастрофы значится: самолет Як-25м, № 1728, выпущен 31.01.1957 г. заводом № 292».

«Взлет произведен 16.04.1959 в 16 часов 43 минуты по местному времени. Через 35 минут полета, после выполнения задания экипажем, связь прекратилась. Экипаж и самолет не найдены. В ходе поиска найдены отдельные обломки де-



Смагин Алексей Герасимович, 2009 год

талей самолета в заливе Терпения и на берегу залива в районе п. Устье, в 16 км к востоку от г. Поронайска. На отдельных деталях – перья птиц».

Алексей Герасимович Смагин рассказал поисковикам о том, что ему известно. Сам он в 90-е годы работал на аэродроме водителем, тогда это уже была база хранения военной техники. Работая в воинской части, Алексею Герасимовичу довелось немного узнать об этом захоронении, за которым долгие годы ухаживали военнослужащие. Неравнодушные люди часто посещали место памяти военного летчика. На деревянном обелиске была фотография и фамилия летчика.

Эти таблички вместе с деревянным столбиком и нашли в 2009 году работники Поронайской библиотеки, администрации района и школьники, после чего было принято решение об установке нового памятника на захоронении. Тогда же закрепили на нем и новую табличку с фотографией, аналогичные тем, что были ранее, с тем же текстом.

Активистка регионального отделения Мария Стреляева нашла дочь Алексея Дахно – Майю Алексеевну, супругу Изабеллу Павловну, которая вместе с дочерью проживает в г. Ростове-на-Дону, а также его внучатую племянницу Инну

Дахно, живущую в г. Краснодаре. К сожалению, жена и дочь Алексея Дахно не общались с его сестрами около 30 лет, и теперь, благодаря участникам «Поискового движения России», его семья вновь стала единым целым.

Супруга Алексея Игнатьевича Изабелла Павловна прислала в адрес поисковиков трогательное письмо, в котором поделилась воспоминаниями о своем муже. Алексей Дахно ради осуществления своей мечты о небе уехал из родного дома в г. Краснодаре учиться в г. Сызрань. Отец Изабеллы Павловны, тоже летчик, предупреждал зятя об опасности профессии и предлагал ему помочь в переобучении, но Алексей Дахно хотел летать. После окончания обучения муж Изабеллы Павловны был отправлен на службу в г. Одессу и позже был переведен вместе с женой на Сахалин в поселок Возвращение. Недолгое время семья прожила в г. Охе, затем вернулась на предыдущее место службы. После того как Алексей Дахно во время полета пропал без вести, его жена и дочь через некоторое время покинули Сахалин. На новом месте их и застала весть о том, что останки летчика найдены и захоронены на кладбище поселка Возвращение.

Дочь летчика Майя Алексеевна Елисеева (Дахно) прислала фотографии своего отца, сделанные во время учебы



Як-25м
Поронайский район, залив Терпения

и службы, копии его документов, а также запечатленные моменты счастливой и короткой семейной жизни. Нашлось даже несколько фотографий с похорон Алексея Дахно в сахалинском поселке.

В свою очередь, поисковики поделились с Майей Алексеевной публикациями о ее отце и фотографиями нового памятника на могиле летчика. В семье Дахно вести о давней трагедии восприняли с благодарностью, родственники долго готовили жену Алексея Изабеллу Павловну к новостям о беде из ее прошлого. По словам дочери летчика, ее 85-летняя мама хоть и плакала, вспоминая погибшего мужа, но все выдержала, и теперь на столе вдовы рядом с портретом молодого мужа стоит фотография памятника на его могиле.

В честь отца Майя назвала своего сына Алексеем, и в семье как реликвия до сих пор хранится китель старшего лейтенанта военного летчика Алексея Игнатьевича Дахно.

В письме Изабеллы Павловны также были слова благодарности семье Смагиных, Волшуковой Татьяне Сергеевне, Разумову Олегу, Богданову Игорю, батюшке Дмитрию, Павлу Коңкову, Нине Николаевне Ключниковой, Валентине Киронде, Ольге Юн и Насе, З. Мигуновой, Марии Стреляевой, Артему Николаевичу Бандуре, Сергею Белову и поисковикам Сахалина. Жена погибшего летчика низко кланяется всем, кто оказался неравнодушен к истории гибели ее мужа, кто ухаживал за могилой незнакомого человека долгие годы и ухаживает до сих пор.

О летчике-операторе Зацепине Николае Герасимовиче пока не удалось найти новой информации, кроме той, что указана в архивной справке. Возможно, и его останки также были найдены позже, и он также был похоронен на кладбище бывшего поселка Возвращение.



Смагин Алексей Герасимович, 2018 год



Як-25м
Поронайский район, залив Терпения



Старший летчик
Дахно
Алексей Игнатьевич

Дахно Алексей Игнатьевич – старший летчик, старший лейтенант 368-го истребительного авиационного полка родился 20.05.1933 года, в п. Кеслерово Краснодарского края.

Окончил 151-е военное авиационное училище летчиков в 1955 году. Поступил на службу в 665-й ИАП, затем в 368-й ИАП, после чего на 2 месяца убыл в 583-й ИАП, дислоцировавшийся в г. Охе и затем вернулся в 368-й ИАП.

Жена Изабелла Павловна, дочь Майя 1957 года рождения.

Экипаж Як-25м



Летчик-оператор
Зацепин
Николай Герасимович

Зацепин Николай Герасимович, летчик-оператор 368-го истребительного авиационного полка, родился 10.12.1931 года в с. Ново-Никольское, Тамбовской области.

Окончил 151-е военное авиационное училище летчиков в 1955 году. Поступил на службу в 665-й ИАП, затем в 368-й ИАП, затем на 2 года убыл на Курильские острова в 308-й ИАП, затем вернулся в 368-й ИАП.

Николай Герасимович с Дахно Алексеем Игнатьевичем вместе поступили в авиационное училище, вместе окончили его, вместе служили и вместе погибли...

МиГ-17 п. Ново-Александровск



Летчик
Цикин
Владимир Федорович

Цикин Владимир Федорович родился 8 декабря 1933 года в с. Кошки, Кошкинского района, Куйбышевской области. Учился в средней школе № 69 г. Куйбышева. В 1953 году поступил в 9-ю Военную авиационную школу первоначального обучения летчиков ВВС, а в 1955 году поступил во Фрунзенское военное авиационное училище летчиков. После училища, получив звание лейтенанта, поступил в распоряжение 29-й воздушной армии.



21 декабря 1959 года с аэродрома в Ново-Александровске взлетел самолет МиГ-17, за штурвалом которого находился Цикин Владимир Федорович, с выполнения задания он не вернулся.



Самолет МиГ-17

А началось все с сообщения на форуме «Сахалинский поисковик». Девушка по имени Елена рассказала историю, которая ей стала известна. «Знаю (немного) историю катастрофы, произошедшей с военным МиГ-15. Где-то в начале 60-х годов военный летчик Владимир Цыкин совершил ночной вылет с Ново-Александровского аэродрома и не вернулся, «ушел» в западные сопки... (точно не могу назвать район падения). Произошло это зимой, остатки самолета нашли лишь весной. От летчика был найден только унт с пальцем, который и был захоронен на Ново-Александровском кладбище. Так вот, вопрос. Вы знаете об этом крушении что-либо? Найден ли этот самолет?»

И мы принялись искать информацию. Как раз в это время мы занимались поисками самолета в долине реки Старая Утка. Было предположение, что это и есть самолет Владимира Цикина. Нашли место падения не с первого раза, были найдены и бортовой, и заводской номер самолета.

МиГ-17 п. Ново-Александровск

Но ответа в архивах, чей это самолет, пока мы не нашли.

По Цикину Владимиру был сделан запрос в ЦАМО РФ. Ответ пришел через месяц.

Летчик 564-го истребительного авиационного полка 29-й истребительной авиационной дивизии, старший лейтенант Цикин Владимир Федорович не вернулся на аэродром после выполнения полетного задания 21.12.1959 года. Группы для поиска самолета выслались до 14.01.1960 года, но попытки были безуспешны. 07.04.1960 года старшего лейтенанта исключили из списков офицерского состава Советской Армии как без вести пропавшего и, возможно, погибшего при катастрофе самолета.

Обломки самолета обнаружили лишь в мае, и 11.05.1960 года исключили Владимира Цикина из списков части, как не вернувшегося с полетного задания и погибшего при катастрофе самолета. Останки летчика были захоронены 21.07.1960 года на кладбище п. Ново-Александровск.

Но нашли ли в действительности самолет, а если нашли, то собрали ли все останки пилота, нам еще предстоит выяснить, когда мы найдем место катастрофы. Сделан дополнительный запрос в архив, на уточнение номера самолета и двигателя МиГ-17 старшего лейтенанта Цикина В.Ф.



Памятная табличка

16.09.2017 года мы привели в порядок место захоронения летчика, покрасив памятник и установив новую табличку с полной и точной информацией.



Место захоронения летчика

Ту-16Р Поронайский район, г. Оловянная

«ТУ-16Р... СТЕЧЕНИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ»

(В память об экипаже Ту-16Р,
бортовой номер 29)

Пролог

13 июня 1985 года при заходе на посадку в СМУ (сложных метеоусловиях), при неудовлетворительном контроле РП (руководитель полета), а также в результате выхода за пределы глиссады (траектория снижения самолета) Ту-16Р 134-й ОГДРАЭ (отдельная гвардейская дальне-разведывательная авиационная эскадрилья), бортовой номер 29, пилотируемый гвардии капитаном Шиколаем А.Н., столкнулся с сопкой Оловянная, имеющей превышение 704 метра, находящейся в 20 километрах на северо-запад от села Гастелло, Сахалинской области.

СПРАВКА

Сформирована 12.05.1941 г. в составе ВВС ВМФ как 50-й САП на базе 2-й и 5-й АЭ 4-го МТАП, 36-й ОБАЭ и 27-й ОАЭ ПВО с дислоцированием на аэродроме Новороссия.

Состав полка: 1-я и 2-я МТАЭ – самолеты ДБ-3, 3-я БАЭ на самолетах СБ на аэродроме Новонежино, 4-я ИАЭ ПВО на аэродроме Новонежино.

В 1941 г. полк включен в состав 29-й АБ (с 20.08.43 – 2-я МТАД).

С 01.09.1941 г. эскадрилья самолетов СБ включена в состав 34-го АП.

15.03.1942 г. переформирован в 50-й МТАП.

13.11.1943 г. выведен из состава 2-й МТАД и 30.11.1943 г. переформирован в 50-й ОДРАП с подчинением командующему ВВС ТОФ. 1-я и 2-я эскадрильи сохранили на вооружении ДБ-3Б, а 3-я вскоре получила одноместные разведчики на базе истребителей.

Преобразован Приказом НК ВМФ № 0460 от 26.08.1945 г. в 50-й гв. ОДРАП.

На 09.08.1945 г. базировался на аэродроме Новороссия. На вооружении имел следующие самолеты: 12 А-20, 6 Ту-2Р, 15 Як-9Р, 10 ДБ-3, 1 В-25, 1 Пе-2.

Участвовал в боях против Японии.

Весной 1952 г. 50-й гв. ОРАП начал переучивание на реактивные самолеты Ил-28Р, к которым в июне 1953 г. добавились МиГ-15Р из расформированной 1918-й ОРАЭ.

В январе 1958 г. 50-й гв. ОРАП ВВС ТОФ начал переучиваться на реактивные разведчики Ту-16Р. В августе этого же года из состава полка была выделена эскадрилья на самолетах Ту-16Р, которая получила собственный номер – 266-я ОДРАЭ, и была перебазирована на аэродром Каменный Ручей, а в середине 1960 г. – на камчатский аэродром Елизово. В 1973 г. 271-й гв. ОДРАП (бывш. 50-й гв. ОДРАП) был переформирован в 134-ю гв. ОДРАЭ.

В 1986 г. 134-я гв. ОДРАЭ была расформирована, а ее личный состав и авиатехника включены в состав 304-го гв. ОДРАП как 3-я АЭ.



Самолет Ту-16

13 июня 1985 г. с приморского аэродрома «Пристань» готовятся к взлету два дальних разведчика, самолеты Ту-16Р. Цель: перегон авиатехники на сахалинский аэродром Леонидово «Ручеек». Первым взлетает экипаж Шиколая А.Н.,

Ту-16Р Поронайский район, г. Оловянная

с десятиминутным отрывом – экипаж Танасийчука С.Г. Но у экипажа Шиколая не все перед полетом идет гладко, заступает в наряд ПМК (помощник командира корабля) Туюшев З.А., вместо него место в правом кресле корабля занимает недавний выпускник летного училища гвардии лейтенант Хайретдинов А.З.



Экипаж Ту-16Р (слева направо)
Шиколай А.Н., Туюшев З.А., Невзоров А.Ю.

Из воспоминаний Туюшева З.А.: «Я был помощником командира корабля экипажа. В тот день вместо меня полетел другой человек. Анвар только пришел служить и не был закреплен за каким-то экипажем. Должен был пройти обучение, зачеты сдавать, потом дают ему допуск к полетам в составе экипажа днем в простых метеоусловиях, потом ночью, потом в сложных и т.д. Все это проходило в нашем отряде, командир – гвардии майор Семенов В.И. В тот день, 12 июня (у меня день рождения), меня поставили в наряд дежурным по части. Из-за этого полетел в моем экипаже лейтенант Хайретдинов».

Но кроме отсутствовавшего из-за наряда ПМК, у экипажа Шиколая отсутствует воздушный стрелок-радист, и это место занимает гвардии прапорщик Нестерчук В.Я.

Таким образом, экипаж самолета на момент взлета выглядел следующим образом: КК (командир корабля) гвардии капитан Шиколай Анатолий Никоно-

вич, ПМК (помощник командира корабля) гвардии лейтенант Хайретдинов Анвар Зайнагатдинович, ШТ (штурман корабля) гвардии капитан Невзоров Анатолий Юрьевич, ШО (штурман-оператор) гвардии лейтенант Брагин Анатолий Иванович, оп. РТР (оператор радиотехнической разведки) гвардии старший лейтенант Нурутдинов Фаат, ВСР (воздушный стрелок-радист) гвардии прапорщик Нестерчук Виктор Яковлевич, КОУ (командир огневых установок) гвардии прапорщик Кузьмин Игорь Яковлевич.

После подготовки к вылету оба Ту-16Р взлетают, первый самолет Шиколая А.Н., с десятиминутным интервалом от него – самолет Танасийчука С.Г. Но в процессе полета из-за необходимости пропуска авиационного полка с аэродрома «Кневичи» самолет Шиколая «ставят в круг».

Из воспоминаний штурмана 134-й ОГДРАЭ Петра Авуева: «Мы неделю не могли вылететь на Сахалин на сборы, организованные Ком Ав. ТОФ для молодых командиров, из-за метеоусловий о. Сахалин, и когда нам дали «добро» на вылет, все были рады, что ожидание закончилось. Но все пошло как-то не так с самого начала. Мы вылетели с 10-мин. интервалом, но над мысом Низменный Шиколая командой РП поставили в круг для про-



Экипаж Ту-16, аэродром Леонидово
(крайний слева – Шиколай А.Н.,
справа налево – Туюшев З.А., Кузьмин И.Я., Невзоров А.Ю.)

Ту-16Р Поронайский район, г. Оловянная



Верхняя пушечная установка ДТ-В7

пуска полка с Кневичей, и вот как-то так с этого все и началось. Потом они изменили режим полета, увеличив скорость полета».

Так Ту-16Р, следуя командам руководителя полетов, уходил с курса, все осложнялось отсутствием штатного ПКК (он был в наряде на аэродроме базирования), сложными метеоусловиями на АС Леонидово, а также особенностями географического расположения аэродрома.



Оператор радиотехнической разведки
Нурутдинов Фаат

Из воспоминаний Туюшева З.А., летчика 134-й ОГДРАЭ: «Там по кругу мы шли на 600 метров. Перед 4-м разворотом начинали снижаться до 500 и входили в разворот. Во время 4-го разворота на приборной доске пилота меняется все: высота, скорость, курс и показания радиокомпа-

са. После выхода на посадочный высота 500 и правее курса гряда гор. В хорошую погоду как каменная стена... Там вправо уклоняться категорически было нельзя».

Но экипаж, слушая РП и выполняя команды на «доворот», летел на эту каменную стену из сопки, а метеоусловия не позволяли визуально определить «уход» самолета с посадочного курса. Развивающаяся ситуация осложнялась тем, что на посадку на аэродром Леонидово заходил пассажирский Ан-12 и руководитель полетов особое внимание уделял посадке именно этого борта, не в полной мере контролируя процесс захода на посадку Ту-16Р.

Петр Авуев: «При приходе на Леонидово началась чехарда с посадкой гражданского борта, быстрая смена эшелонов, в результате чего разогнали скорость, размазали разворот на посадочный с расчетного угла и оказались справа от полосы как раз над грядой сопки. Нижний край облачности был 700 м, а над сопками и того ниже. РП, не видя его на экране посадочного локатора, дал команду на снижение по глиссаде, но было уже поздно: Шиколай к тому времени впился в самую макушку сопки Оловянная. И когда вместо Шиколая стали садиться экипажи с Кневичей, а Толик не отвечал на запросы, стало ясно, что случилось непоправимое».

Поиски

Сразу после того, как стало ясно, что произошла трагедия, была организована поисково-спасательная операция. Были привлечены и другие воинские части, в частности, 528-й истребительный авиационный полк.

Из воспоминаний Петра Авуева: «Сразу были приведены силы АСС, но нашим бортам взлет не дали, поиск начали соседи – истребители со Смирных, но так как облачность понижалась, то ни вертолеты, ни истребители в тот район не заходили. Поиски продолжались три дня. Как только

позволяла погода, вылетали «вертушки», и когда наконец прояснилось, то направили сразу «вертушку» в предполагаемый район по пеленгу 270 градусов, где пропала метка, которую планшетисты приняли за посторонний самолет, так как на Смирных тоже в это время проходили полеты. Обнаружили его с «вертушки», кажется, уже после обеда. Наземную поисковую партию решили отправить на утро следующего дня, техникой помогли соседи с танкового полка, до сопки добирались часа три-четыре, точно не помню уже, по волоку поднялись максимально, куда смогли забраться БМП, на которых мы ехали. До вершины оставалось метров 100–150, и это были самые тяжелые метры, каждый стремился достичь места катастрофы первым, потому что теплилась надежда найти кого-то живым. Картина увиденного привела в ступор, и уже дальше все делалось на каком-то автомате. На верхушке лежало оторванное хвостовое оперение с кабиной. ВСР и КОУ находились в кабине, так, скажем, их тела сохранились, в отличие от передней кабины и кабины РТР. Окажись они левее или правее на 20–30 м, они бы проскочили, и этого бы не произошло. Но стечение обстоятельств привело к этой катастрофе, они вошли крылом под ствол березы, которая росла на самом вершине сопки, за счет этого часть самолета осталась на одной стороне сопки (это шасси). От удара хвост отломился и по инерции перелетел на верх сопки. Сам фюзеляж разломился на несколько частей и загорелся. Но пожар был небольшой, локальный, от которого погиб офицер РТР, его сгоревшее, обуглившееся тело, уменьшенное в несколько раз, лежало рядом с кабиной, и было такое ощущение, что он сам открыл люк своей кабины, возможно, уже горевший, и выпал из кабины в бушевавший рядом огонь, так как в районе его кабины находились кислородные баллоны. Передняя кабина тоже отломилась и сползла вниз по склону сопки. Останки

Ту-16Р Поронайский район, г. Оловянная

членов экипажа передней кабины мы собирали по всему склону в мешки. От командира и штурмана мало что осталось, правый летчик вылетел через разбитое стекло кабины и его в буквальном смысле размазало по сучкам валяжины. О втором штурмане ничего не могу сказать, я не видел его, я искал тело Толика Невзорова, но, к сожалению, находились только фрагменты. Скоро стало темнеть, к этому времени сбор фрагментов был закончен, и мы стали готовить груз к спуску с сопки. Из парашютов кормы сделали носилки, на которые положили тела и останки, и начали спуск с сопки, по совету проводника пошли на другую сторону сопки, там спуск был более пологий. Мы спустились уже по темноте к ручью, где решили сделать привал на ночь, а утром по ручью вышли на дорогу, где остановили проезжающую машину и, загрузив скорбный груз, отправили в ближайшее село, а сами остались ожидать свой транспорт, который остался с другой стороны сопки».

По свидетельствам сослуживцев, среди обломков самолета был найден высоотомер, на котором застыли цифры 700 метров (высота сопки 704 метра). Командир корабля, в последний момент увидевший сопку, взял штурвал «на себя», но им не хватило считанных метров, чтобы избежать трагедии. Командир пытался спасти машину и экипаж.



Сослуживцы на месте гибели спустя год

Ту-16Р Поронайский район, г. Оловянная

Экипаж



Командир корабля гвардии капитан Шиколай Анатолий Никонович родился 22 декабря 1956 года на станции Сара, Гайского района, Оренбургской области.

Окончил школу № 52 г. Оренбурга в 1974 году. Учился на «отлично».

В 1974 году поступил и в 1978 году окончил Оренбургское высшее военное авиационное командное училище летчиков имени И.С. Полбина.



Инструктаж перед вылетом

В 1977 году женился. Жена Шиколай Любовь Петровна. В 1978 году родился сын Максим.

После окончания училища был направлен служить на Тихоокеанский флот, военный гарнизон Романовка, на должность правого летчика Ту-16Р.

В 1981 году был направлен на переучивание на должность командира корабля в г. Николаев, Украинская ССР.

С 1981 года летал в должности командира, летчика I класса.



Помощник командира корабля гвардии лейтенант Хайретдинов Анвар Зайнагатдинович родился 27 января 1963 года в г. Кемерово.

В школу пошел в 1970 году, в 1978 году перешел в 9-й класс. В 1980 году хорошо закончил 10-й класс и поступил в Оренбургское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков имени И.С. Полбина, т.к. с детства мечтал быть летчиком.

Ту-16Р Поронайский район, г. Оловянная



В октябре 1984 года окончил училище офицером с высшим военно-специальным образованием летчика-инженера. По распределению попал в морскую авиацию на Дальний Восток. Служил в воинской части № 62769, с. Романовка, Приморский край.



Штурман корабля гвардии капитан Невзоров Анатолий Юрьевич родился 29 ноября 1955 года в г. Балтийске Калининградской области.



Штурман-оператор корабля гвардии лейтенант Брагин Анатолий Иванович родился 21 января 1962 года в г. Перми.

Оператор радиотехнической разведки гвардии старший лейтенант Нурудинов Фаат Минвагизович родился 20 июня 1962 года в г. Нурулате Татарской АССР.

Воздушный стрелок-радист гвардии прапорщик Нестерчук Виктор Яковлевич родился 8 мая 1952 года в с. Усть-Ламенка Венгерского района Новосибирской области.

Командир огневых установок гвардии прапорщик Кузьмин Игорь Яковлевич родился 15 сентября 1962 года в с. Дин Михайловского района Амурской области.



Вечный полёт

Вечный полёт

Ту-16Р Поронайский район, г. Оловянная

В сентябре 2017 года на сахалинских поисковиков вышел старший брат помощника командира корабля – Сергей Хайретдинов. Он захотел увидеть место трагедии своими глазами и рассказать все матери, которая очень тяжело пережила гибель 22-летнего сына.

19 октября Сергей Хайретдинов приземлился на Сахалине и 20 октября вместе с поисковиками отправился в поселок Гастелло. Добраться до места катастрофы чрезвычайно сложно. Даже на высокопроходимом внедорожнике с опытным водителем это сделать не получится. Директор Гастелловского лесхоза Любовь Черных выделила поисковикам гусеничный тягач, а главный лесничий Поронайского лесничества Артем Лендов сопровождал до места трагедии, на котором сам побывал около 20 лет назад.



Киль и стабилизатор самолета



Двигатель РД-3М

Но даже такая техника не смогла преодолеть все препятствия дороги. Из-за недавнего оползня последние несколько километров поисковикам пришлось идти к месту гибели пешком, пробираясь сквозь лес.



Катапультное кресло



По пути к месту гибели самолета

– Место катастрофы – зрелище не для слабонервных, на северной стороне сопки, практически наравне с самой высокой точкой Оловянной растут деревья со срезанными макушками. Их срубил самолет перед столкновением. Ту-16 – это большой воздушный корабль. Только размах крыльев его достигает 33 метров, а длина самолета – почти 35 метров. Эта машина, когда врезалась в сопку, развалилась на части. Хвост самолета оказался на самой вершине сопки, а двигатели и часть фюзеляжа перелетели сопку и оказались на ее южной стороне. Все члены экипажа погибли мгновенно. Судя по всему, командир корабля увидел сопку в последний момент и не смог избежать столкновения.

Когда поисковики пришли на место, они оставили на некоторое время Сергея Хайретдинова одного с его мыслями. А после этого возле памятного знака, который спустя год после трагедии соорудили сослуживцы, поисковики установили табличку с именами и званиями погибших летчиков, на которой также выгравирован силуэт погибшего самолета. Затем, в честь погибших членов экипажа Ту-16Р, прозвучали холостые выстрелы в воздух.



Установка таблички

Ту-16Р Поронайский район, г. Оловянная



Сергей Хайретдинов



Холостые выстрелы в память об экипаже



Памятный знак, установленный сослуживцами, и памятная табличка

Вечный полёт

Вечный полёт

Пе-2 Долинский район, п. Сосновка



Самолет Пе-2

СПРАВКА

Пе-2 – (прозвище «Пешка», по классификации НАТО: Виск – «Олень») – советский пикирующий бомбардировщик времен Второй мировой войны. Самый массовый пикирующий бомбардировщик производства СССР. Двухмоторный свободнонесущий моноплан с низкорасположенным крылом и двухкилевым оперением, трехстоечным убираемым шасси с хвостовой опорой. Экипаж состоял из трех человек – командира, штурмана и стрелка-радиста, размещаемых в двух негерметичных кабинах.



Кузнецов Николай Ильич

Осенью 2016 года через социальные сети на нас вышел житель Долинска Кузнецов Николай Ильич и сообщил, что недалеко от п. Сосновка, что в нескольких километрах от Долинска, он очень давно наткнулся на обломки самолета. Большую их часть растащили на металл, но точно он помнит, что было два двигателя. Буквально в ближайшие выходные, встретив Николая Ильича в Долинске, мы отправились к месту. Доехав до крайней точки, далее пошли пешком и минут через 30 увидели первый двигатель, который сразу же был определен, как М105ПФ. Чуть выше, на склоне, был обнаружен еще один двигатель в овальной воронке. Чуть ниже – стойка шасси. Было сделано предположение, что перед нами пикирующий бомбардировщик Пе-2. После работы в земле, внутри воронки, был обнаружен каплевидный технологический лючок, который подтвердил, что перед нами именно Пе-2. Чуть позже нашли еще и тормозной щиток, который устанавливался под консолью крыла и служил для торможения самолета при пикировании для бомбометания.



Тормозной щиток

Пе-2 Долинский район, п. Сосновка



Хвостовая стойка шасси



Двигатель М105ПФ на склоне



Двигатель М105ПФ в ручье



Фото Н.И. Кузнецова, 10 лет назад

Так как двигатели остались на месте, было решено найти их номера, которые выбивались на поршнях, шатунах и других элементах мотора. На одном двигателе номер был найден на коленчатом вале, а на другом двигателе номер нашлся на одном из шатунов.



Поиск номеров



Номер двигателя 52-10828



Номер двигателя 52-10892

Запрос в ЦАМО РФ дал неожиданный результат. В архивной справке говорилось, что один из двигателей с номером 52-10828 был установлен 22.05.1945 на самолет Пе-2 № 3/479, а другой двигатель 52-10892 был установлен в ту же дату на самолет Пе-2 № 18/479. Далее самолеты ушли в 10-ю воздушную армию, где их след теряется. Но с большей долей вероятности они поступили на службу в 79-й БАП, который сначала был на Курильских островах, затем переведен на аэродром Сокол, Сахалин.

МиГ-17

Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Московская

На г. Московской возле Южно-Сахалинска лежат обломки самолета МиГ-17, номер двигателя: ВК-1А – № 3360714. Останков не обнаружено. В архивах ЦАМО РФ (г. Подольск) и ЦВМА РФ (г. Гатчина) информации по данному мотору нет. На месте падения осталась хвостовая часть с килем и стабилизатором. Сломанные и согнутые от удара две пушки НР-23 (калибр 23 мм) и одна пушка Н-37 (калибр 37 мм). В 40 метрах от хвостовой части самолета находится воронка диаметром около 5 метров, место удара самолета о землю, в которой лежат рваные куски авиационного алюминия, крепления пушек, различные части от двигателя. Разброс обломков – 70х40 метров. Также в районе первоначального удара о землю обнаружены разорванные гильзы калибра 37 и 23 мм. На данный момент заводской номер самолета не установлен.

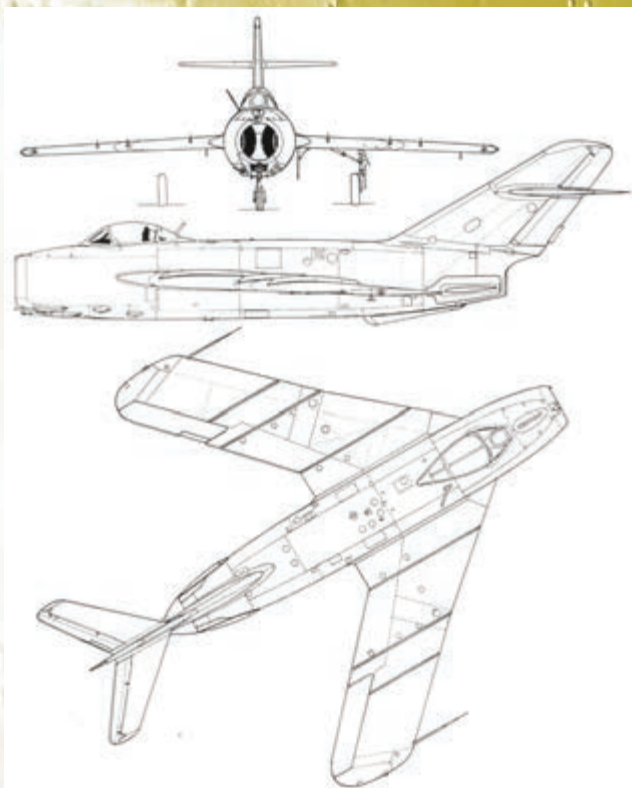


Схема самолета МиГ-17



Двигатель



Номер двигателя ВК-1А: 3360714



Пушка НР-23



Киль и стабилизатор

МиГ-17

Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Московская

В октябре 2018 года поисковики провели практические занятия для участников областного слета «Наследники Победы». В результате масштабных поисковых работ на месте падения самолета, в которых приняли участие более 70 школьников, был обнаружен фрагмент обшивки с заводским номером самолета. К сожалению, номер не полный, не хватает первой цифры. Оставшиеся цифры четырехзначного номера – 315.



Хвостовая часть



Лопатки турбокомпрессора



Пушка НР-23 с гнутым стволом



Часть заводского номера самолета ...315

Вечный полёт

Вечный полёт

МиГ-17
Холмский район, р. Старая Утка



Самолет МиГ-17

В Холмском районе, неподалеку от п. Чапланово, в долине реки Старая Утка найдены фрагменты самолета МиГ-15/17... точнее определить пока не удалось ввиду малого количества фрагментов. Самолет найден благодаря информации джиперов из г. Холмска Сергея Фролова и Владимира Карепина. Было совершено несколько полевых выездов, в результате которых обнаружены фрагменты самолета, стойки шасси, часть двигателя ВК-1 с сопловым аппаратом, на котором был найден номер двигателя. Также были найдены фрагменты обшивки с бортовым номером, написанным желтой краской, – 05, а также руль направления с заводским номером самолета 2712, написанным синей краской через трафарет, что является общепринятым нанесением заводских номеров на МиГ-15/17. Запрос в архивы пока нужной информации не дал.



Фрагмент авиационной пушки И-37



Фрагмент двигателя ВК-1Ф



Номер двигателя ВК-1Ф: Ф466279



Дата производства одной из деталей – 1951 год

МиГ-17
Холмский район, р. Старая Утка



Фрагмент консоли крыла с остатками красной звезды



Стойка шасси



Заводской номер самолета



Бортовой номер

Вечный полёт

Вечный полёт

АКТИВИСТЫ ДВИЖЕНИЯ



Альперин
Максим



Бандура
Артем



Бурундуков
Алексей



Волкоморова-
Анищенко Галина



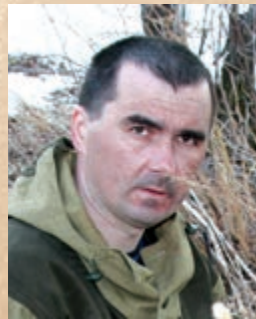
Выклин
Евгений



Дегтерев
Николай



Зрядный
Александр



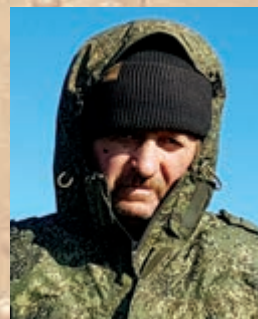
Илюшенко
Сергей



Исупов
Владимир



Каликин
Виталий



Катинский
Эдуард



Коньков
Евгений



Кулешов
Алексей



Лошкарев
Алексей



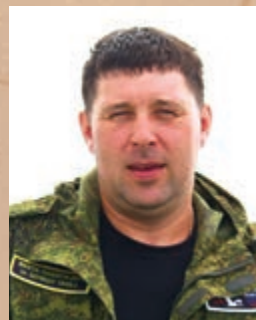
Лошкарев
Геннадий



Никонов
Евгений



Охрименко
Алексей



Радченко
Сергей



Родимцев
Денис



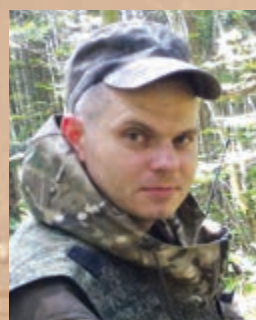
Сайкин
Александр



Стреляева
Мария



Хашба
Михаил



Хлынтцев
Сергей



Шонин
Андрей



Янков
Виктор

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Поисковое объединение «Тризна», раздел «Авиация», <http://trizna.ru/forum/forum/21-авиация/>
2. Интернет-ресурс «Авиационная энциклопедия УголокНеба», <http://www.airwar.ru>
3. Архивные документы из Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (г. Подольск)
4. Архивные документы из Центрального военного-морского архива Министерства обороны Российской Федерации (г. Гатчина)

5. Архивные документы из Центрального пограничного архива ФСБ России (г. Пушкино)
6. Портал «Память народа», <https://pamyat-naroda.ru/>
7. Обобщенный банк данных «Мемориал», <https://obd-memorial.ru>
8. Обобщенный банк данных «Подвиг народа», <http://podvignaroda.ru>
9. АО «Редакция «Тихоокеанская звезда», <https://toz.su>
10. Фотографии из свободного доступа сети Интернет

СПИСОК АРХИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ

Стр. 3–15 ЦАМО РФ ф. 10ВА, оп. 5910, д. 67; стр. 24–27 ЦАМО РФ ф. 478, оп. 580673с, д. 1; стр. 33–35 ЦАМО РФ ф. 478, оп. 167825с, д. 1, оп. 524457с, д. 1; стр. 42–43 ЦВМА РФ ф. 2007, оп. 1, д. 2; стр. 44–47 ЦПФ ФСБ России; стр. 48–49 ЦАМО РФ ф. 20295, оп. 648707с, д. 1, оп. 642463с; стр. 52 ЦВМА РФ ф. 4981, оп. 035754, д. 17; стр. 54 ЦАМО РФ ф. 22756, оп. 873151с, д. 1; стр. 56 ЦВМА РФ ф. 921, оп. 017968, д. 13; стр. 62 ЦАМО РФ ф. 20295, оп. 642454с, д. 1; стр. 66–67

ЦАМО РФ ф. 23202, оп. 682101, д. 1; стр. 72–73 ЦАМО РФ ф. 20528, оп. 654965с, д. 2; стр. 77–79 ЦАМО РФ ф. 24538, оп. 426294с, д. 1, оп. 506759, д. 1; стр. 85–87 ЦАМО РФ ф. 22797, оп. 682925с, д. 8, д. 10; стр. 88–92 ЦВМА РФ ф. 5920, оп. 1с, д. 8, ф. 12, оп. 44с, д. 89; стр. 94–95 ЦАМО РФ ф. 22628, оп. 2, д. 1; стр. 98–99 ЦАМО РФ ф. 22779, оп. 826857, д. 8, ф. 33, оп. 818843с, д. 8; стр. 100–105 ЦВМА РФ ф. 3, оп. 145с, д. 3, ЦА ТОФ ф. 1118, оп. 16521, д. 22.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АЭ – авиационная эскадрилья
 АП – авиационный полк
 АД – авиационная дивизия
 ИАП – истребительный авиационный полк
 ИАД – истребительная авиационная дивизия
 БАП – бомбардировочный авиационный полк
 БАД – бомбардировочная авиационная дивизия
 ПВО – противовоздушная оборона
 ОКРАЭ – отдельная корректировочно-разведывательная эскадрилья

ВВС – Военно-воздушные силы
 ТОФ – Тихоокеанский флот
 УБ – (пулемет) универсальный Березина
 ШВАК – (пушка) Шпитального-Владимирова авиационная крупнокалиберная
 ВЯ-23 – (пушка) Волков-Ярцев калибра 23 мм
 ШКАС – (пулемет) Шпитального-Комарицкого авиационный скорострельный

ВЫРАЖАЕМ БЛАГОДАРНОСТЬ ВСЕМ, БЕЗ КОГО ЭТА КНИГА НЕ СОСТОЯЛАСЬ БЫ ИЛИ БЫЛА БЫ НЕПОЛНОЙ

Прокофьеву Илье и Давыдову Борису, специалистам по авиации, которые всегда помогут советом и своими знаниями по самолетам, а также другим участникам авиационного форума «Тризна», кто помогал советами при поиске, архивными данными и определением обнаруженных нами фрагментов самолетов.

Реуцковой (Шаховой) Ольге Павловне и Реуцковой (Шестак) Марии Алексеевне – за информацию и фотографии отца и мужа Реуцкого Павла Сергеевича.

Федотовой (Зиновьевой) Татьяне Александровне – за информацию об отце, летчике-истребителе 59-го ИАП ТОФ Зиновьеве Александре Павловиче.

Хайретдинову Сергею Зайнагатдиновичу – за информацию о младшем брате, летчике 134-й ОГДРАЭ Хайретдинове Анваре Зайнагатдиновиче.

Кузнецову Николаю Ильичу – за информацию о самолете Пе-2 в Долинском районе.

Ращупкиной-Лопухиной Елене Викторовне – за помощь в подготовке материала о летчике 568-го МТАП Забияке Георгии Ивановиче.

Забияке Виктору Георгиевичу и Ярош Ирине Николаевне – за фотографии и архивные материалы о летчике 568-го МТАП Забияке Георгии Ивановиче.

Шелудько Павлу Ивановичу – за помощь в поиске мест катастроф в Макаровском районе.

Свидерскому Алексею Владимировичу – за помощь в поиске места катастрофы самолета Ли-2 в районе г. Монетная.

Начальнику отдела культуры МО ГО «Тымовское» Сmealову Дмитрию Григорьевичу.

Сагуну Дмитрию из г. Охи – за совместную работу по летчикам 583-го ИАП.

Начальнику 1-го отдела ЦАМО РФ Тихонову Андрею Владимировичу.

Компании ФОМ – за прекрасное изготовление табличек для установки их на местах гибели военных самолетов.

Типографии «Транспорт» – за издание книги и профессиональную работу, позволившую за короткий срок создать эту книгу.

Сотрудникам ЦАМО РФ.

Сотрудникам Центрального архива ФСБ России.

А также всем друзьям, коллегам и соратникам, тем, с кем мы совершали полевые выезды, искали самолеты в лесах и болотах, архивную информацию в сети Интернет и все, что связано с авиацией Сахалинской области.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|-----|
| Введение | 2 |
| СБ-2. Тымовский район | 3 |
| PV-1. Ventura. Северо-Курильский район, о. Шумшу | 14 |
| Ту-2. Макаровский район, урочище Маркова | 24 |
| Ли-2. Макаровский район | 32 |
| Ил-2. Анивский район, урочище Ольховатка | 42 |
| Арадо-196а. Корсаковский район, залив Анива | 44 |
| Ту-2. Тымовский район, с. Кировское | 48 |
| P-63C KingCobra. Анивский район, урочище Ольховатка | 52 |
| P-63C KingCobra. Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Луга | 54 |
| Пе-2. Забияка Г.И. Корсаковский район, Анивский залив | 56 |
| Ту-2. Тымовский район, урочище Вальзы | 62 |
| Ил-10. Макаровский район, с. Новое | 66 |
| Як-11. Поронайский район, п. Возвращение | 72 |
| Ил-2КР. Корсаковский район | 76 |
| Як-9. Охинский район | 84 |
| МиГ-17. Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Красная | 88 |
| Як-25м. Поронайский район, залив Терпения | 94 |
| МиГ-17. п. Ново-Александровск | 98 |
| Ту-16Р. Поронайский район, г. Оловянная | 100 |
| Пе-2. Долинский район, п. Сосновка | 108 |
| МиГ-17. Пригород г. Южно-Сахалинска, г. Московская | 110 |
| МиГ-17. Холмский район, р. Старая Утка | 112 |
| Активисты движения | 114 |
| Список использованных источников | 115 |
| Список архивных источников | 115 |
| Список сокращений | 115 |
| Благодарности | 115 |

Все материалы данного издания являются объектами авторского права (в том числе дизайн) Регионального отделения ООД «Поисковое движение России» в Сахалинской области. Запрещается копирование, распространение (в том числе распространение через Интернет) или любое иное использование информации и объектов данного издания без предварительного согласия правообладателя.