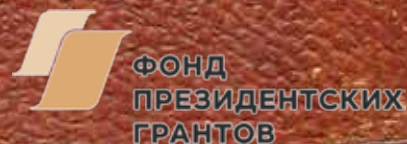




ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

КНИГА ПАМЯТИ

ВЫПУСК 3



**ПОСВЯЩАЕТСЯ ВОЕННЫМ ЛЕТЧИКАМ,
ПОГИБШИМ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ
В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ**

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



ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

КНИГА ПАМЯТИ

ВЫПУСК 3

*Посвящается военным летчикам,
погибшим при исполнении служебных обязанностей
в Сахалинской области*



Проект реализуется с использованием гранта
Президента Российской Федерации на развитие гражданского
общества, предоставленного Фондом президентских грантов
в 2018 году

Это действительно Книга Памяти. Благодаря работе активистов островного региона «Поискового движения России» восстановлены данные о военных летчиках, погибших при выполнении своего долга – служению Родине. Пусть и не во время боев, бывало, и в ходе тренировок, при выполнении заданий командования. Многие из погибших были участниками Великой Отечественной войны, освобождали юг Сахалина и Курильские острова в августе 1945 года, удостоены высоких наград... Сохранить память о них и есть цель авторов этой книги.



ПОИСК НЕ ПРЕКРАЩАЕТСЯ...



АРТЁМ БАНДУРА,
руководитель Сахалинского
регионального отделения
Общероссийского
общественного движения
«Поисковое движение
России»

Общероссийское общественное движение по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России» было создано в апреле 2013 года на съезде активистов-поисковиков. После чего практически во всех субъектах Российской Федерации были организованы региональные отделения этого патриотического движения. В Сахалинской области региональное отделение официально зарегистрировано в декабре 2014 года. Основной пункт его устава – 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 на территории островного региона и увековечение памяти их экипажей. В рамках решения этих задач и родилась идея в 2016 году проекта «Вечный полет».

Собственно, уже задолго до этого 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 – информация о легендарном истребителе Ил-2, останки которого, якобы, нашли в районе реки Жуковки. Состоялось знакомство с энтузиастом-поисковиком Алексеем Охрименко. С тех пор и пошла совместная работа на местах падения самолетов.

Со временем к нам стали примыкать все новые и новые активисты, теперь у нас слаженная команда, у которой одна цель – увековечение памяти погибших при выполнении своего долга по защите Отечества. Активисты движения проверяли любую информацию о происшествиях тех лет (вплоть до слухов), встречались с жителями районов, которые рассказывали о местах, где видели фрагменты самолетов, организовывали полевые выезды, иногда на несколько дней, для проверки полученных данных. В рамках этой работы, в частности, в 2014 году состоялось уникальное мероприятие на Дальнем Востоке по эвакуации фрагментов самолета Ил-2КР из тайги для их последующей реставрации. С помощью вертолета компании «Авиашельф» эти 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, объединить усилия. Тогда и был подготовлен проект «Вечный полёт», который мы представили на конкурс президентских грантов. В конце 2016 года Национальный благотворительный фонд поддержал нас, и в 2017 году проект «Вечный полёт» стартовал.

И вот подготовлена Книга Памяти – результат работы наших поисковиков в течение нескольких лет в лесах, полях, с людьми, архивными документами. Сегодняшнее издание уже третье по счету – дополненное и поправленное (предыдущие вышли в 2017 и 2018 годах). В него вошли новые главы о катастрофах, в которых погибли военные летчики. В книге вы найдете описание самолетов, фотографии погибших экипажей, воспоминания их родственников, описание нашей работы на местах гибели, а также архивную информацию, раскрывающую обстоятельства катастроф.

Мы планируем продолжение к этой книге, ведь работа не прекращается, и я надеюсь, что со временем белых пятен на местах катастроф военных самолетов станет меньше, а память о погибших останется...

В данной книге описываются события, произошедшие во второй половине XX века, поэтому населенные пункты указаны в соответствии с административной структурой Сахалинской области тех лет.





ПОИСКОВОЕ ДВИЖЕНИЕ РОССИИ

Общероссийское общественное движение
по увековечению памяти погибших при защите Отечества

18 августа 1950 года в небе над этим местом, во время проведения учебных стрельб по конусу, столкнулись два штурмовика Ил-10 из 3-й авиационной эскадрильи 973-го штурмового авиационного полка 96-ой штурмовой авиационной Амурской дивизии 29-й воздушной армии. Экипажи самолетов погибли. Похоронены на кладбище п.Гастелло.

Лётчик – майор Тимофеев Николай Георгиевич, 1913 г.р.
Воздушный стрелок - сержант Доровский Пётр Фёдорович, 1927 г.р.

Лётчик – старший лейтенант Кудряшов Пётр Семёнович, 1921 г.р.
Воздушный стрелок - сержант Дергаев Фёдор Иванович, 1926 г.р.

Вечная память защитникам сахалинского неба!

Работы по увековечению памяти погибших военнослужащих водятся в рамках проекта «Вечный полет». При реализации проекта используются средства государственной поддержки, выделенные в качестве гранта в 2018 году Правительством Сахалинской области.



ДОРОГА К ОБЕЛИСКУ

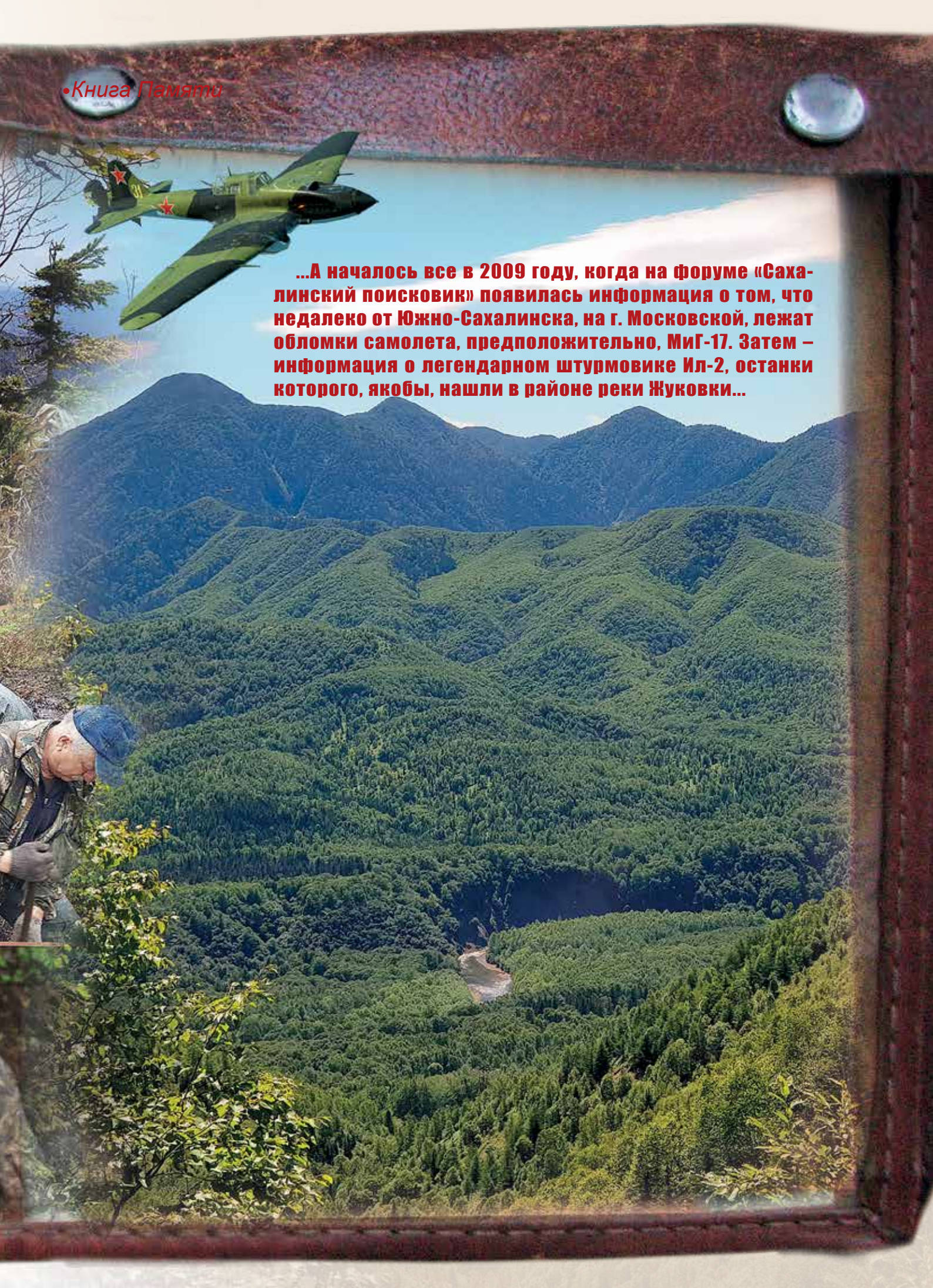


Майор
Тимофеев Николай Георгиевич



Старший лейтенант
Кудряшов Пётр Семенович





...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 – информация о легендарном штурмовике Ил-2, останки которого, якобы, нашли в районе реки Жуковки...

Северо-Курильский район

С 2004 года – муниципальное образование «Северо-Курильский городской округ». Расположен на островах Парамушир, Шумшу, Онекотан, Шиашкотан, Матуа и ряде других.

PV-1. Ventura (остров Шумшу)



Справка

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

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 В-34 (PV-1 Ventura). Погибло десять человек – экипаж в составе шести человек и четыре пассажира.

Место падения самолета было найдено с помощью квадрокоптера во время экспедиции на остров Шумшу в июле 2017 года. Здесь были обнаружены остатки сгоревшего фюзеляжа, а также некоторые целые детали обшивки. В неглубокой воронке от первого удара о землю лежал двигатель. Его откопали, установили ровно на лопасти, выровняли площадку перед ним.

Рядом была установлена памятная табличка. Ее заказывали,

опираясь на сведения об экипаже из архивных документов. В базах данных «ОБД-Мемориал» и «Память народа» не было информации об этой катастрофе. И только позже были найдены данные обо всех членах экипажа.

Из архивных документов Министерства обороны РФ:

«11.10.1945 г. два самолета В-34 находились на аэродроме Елизово (Камчатка), туда и прибыли экипажи. 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 аэродром Катаока (Шумшу). Туда же после своего полета вернулся майор Иванов. Самолет Копыльца был загружен вещевым имуществом, также были взяты на борт четыре пассажира, для того чтобы они могли вылететь на Камчатку в с. 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, но 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».



Шильда с двигателя Lockheed PV-1 Ventura № 48928



Взлетно-посадочная полоса бывшего аэродрома Байково

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

Справка

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

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.

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)».

Данных о погибших пассажирах пока обнаружить не удалось.



Памятная табличка на о. Шумиу, установленная сахалинскими поисковиками на месте катастрофы самолета В-34 в 2017 году

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Командир корабля капитан
КОПЫЛЕЦ
АРСЕНИЙ ЯКОВЛЕВИЧ



Родился 8 мая 1915 года 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 дальнебомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Награжден орденом Отечественной войны II степени.

«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.)».

Второй пилот младший лейтенант

БЕЛОУСОВ

ВЛАДИМИР МАКАРОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)



Родился 18 июня 1921 года в д. Ходосовичи Белорусской ССР. В 1940 году окончил Чкаловскую высшую авиационную школу пилотов им. К.Е. Ворошилова. В 903-м дальнебомбардировочном 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 дальнебомбардировочного 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».

«В период боевых действий с японскими милитаристами по овладению островами Симусю (Шумшу) 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 Нага-саки (о. Шумшу. – Авт.), 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.)».



Штурман старший лейтенант
СЕЛИВАНОВ
ВАСИЛИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ



Родился 27 апреля 1918 года в с. 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 дальнебомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Участник войны с Японией.

Награжден орденом Красной Звезды.

«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 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.)».

Техник-лейтенант

РИКИЧИНСКИЙ
СТЕПАН СЕРГЕЕВИЧ

(Фотография летчика не найдена)



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 лейтенант Рикичинский Степан Сергеевич был техником авиационного звена 903-го дальнебомбардировочного 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.

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

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Стрелок-радист старший лейтенант

СИРИНОВ

АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)

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 дальнебомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Награжден медалью «За боевые заслуги».

«Старший сержант Сиринов за время боевых действий исполнял должность начальника связи эскадрильи, лично произвел 3 боевых самолето-вылета в должности стрелка-радиста в экипаже ведущего группы. Своей практической работой отлично обеспечил радиосвязь ведущего группы с КП. 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.)».



Старшина технической службы

ХИМОЧКА

ПЕТР ПАВЛОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)

Родился в 1918 году.

В рядах Красной Армии с июня 1940 года.

Участник войны с Японией с 9 августа 1945 года.

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

Награжден медалью «За боевые заслуги».

«В период боевых действий с японскими империалистами по овладению Курильскими островами лично обслужил 34 боевых самолето-вылета. 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 дальнебомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й ВА 2-го ДВ фронта от 02.09.1945 г.)».



*Место падения самолета
B-34 (Вентура). 1945 г.*

История расследования катастрофы «американца» получила свое продолжение. Активист регионального отделения Владимир Исупов давно вел переписку с россиянином Борисом Ильченко, долгое время живущим в США и изучавшим военную историю, в частности, налеты 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. Вероятно, ошибка произошла при заполнении актов. В акте расследования указан номер 48923. Правильный номер американской машины, интернированной в июле 1944 года в Советский Союз, – 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 горячего явно не было достаточно на обратный полет. Тем не менее,





Льюис Паттесон



Экипаж Вентуры 28923



Борис Ильченко и Льюис Паттесон

«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 посадить самолет 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».

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 почти в 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 познако-



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

мились 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 об американских самолетах, которые во время боевых вылетов совершали посадки на Камчатке, выложена на сайте Бориса Ильченко <https://www.norpacwar.com>.

Охинский район

С 2004 года – муниципальное образование «Городской округ «Охинский». Расположен в северо-восточной части о. Сахалин.

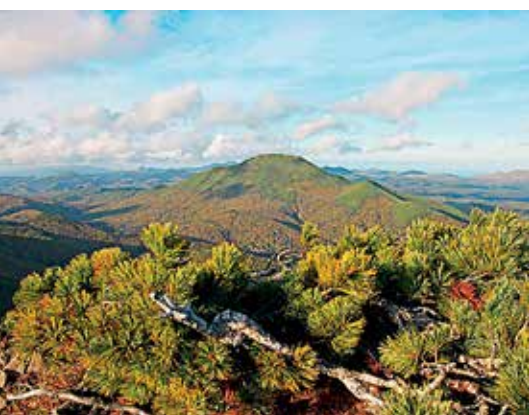
Як-9

(поселок Новостройка)



Справка

Як-9 – советский одномоторный самолет, истребитель-бомбардировщик. 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 в семи километрах от города. С середины 40-х годов прошлого века здесь дислоцировался 583-й ордена Красной Звезды полк. На вооружении полка стояли поршневые 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 гг. 146-й истребительной дивизией 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, взятии городов Цзямусы, Мэгрень, Бэйаньжень, южной половины острова Сахалин, а также островов 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. Однако были и потери, о чем свидетельствуют некоторые захоронения погибших летчиков на городском кладбище. Два из них особенно выделяются: за оградой с самолетами и пятиконечными звездами – два бюста летчиков в летных шлемах. На основаниях фамилии и даты:

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.



Захоронение летчиков

Про эти захоронения активисты-поисковики 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 (*это неточная дата. – Авт.*), ничего 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. Начали искать вместе.

Не остались в стороне и равнодушные жители Охи, которые размещали в соцсети различные воспоминания, догадки, предположения, помогали в организации встреч со старожилами города. Надо отметить, что к могилам этих летчиков 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. Через два года был получен ответ из Центрального архива Министерства обороны РФ. Теперь многое прояснилось.

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 Логина. 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 гало ясно, что роспуск конуса летчик, вероятно, производил а малой скорости, с разворотом влево, стремясь не допустить орыва фала. Потеря скорости и аэродинамический удар в момент наполнения воздухом конуса привели к тому, что самолет еревернулся на спину, при этом фал распущенного конуса лег а руль высоты. Без скорости и с отклоненным рулем высоты амолет перешел в штопор. Попытки летчика вывести самолет в ормальное положение увеличением скорости мотора привели к ереходу самолета в крутую спираль.

В ходе поисковых мероприятий удалось выяснить, что Евсиков Леонид Лукьянович был яркой личностью с богатым боевым рошлым.



Не менее яркой и героической оказалась личность второго етчика, захороненного рядом с Л.Л. Евсиковым. Удалось вы-снить, что это участник Великой Отечественной войны, во-вавший на 1-м Белорусском фронте, 1, 2, 3-м Прибалтийских фронтах, Ленинградском фронте. С этим багажом он и прибыл а север Сахалина...

Из архивной справки:

«25.09.1951 года при выполнении полетного задания произо-ла катастрофа самолета Як-9м, пилотируемого командиром зена 2-й авиаэскадрильи 583-го ИАП 146-й ИАД капитаном Плужниковым. Капитан Плужников вылетел повторно с зада-ием на буксировку конуса в зоне. В зоне по конусу стреляли два етчика – командир 1-й АЭ майор Федоров и заместитель ко-мандира 1-й АЭ старший лейтенант Таишков.

После окончания стрельб на 28-й минуте полета капитан Плужников передал: «Конус сбросил, бьет масло, обеспечьте посадку». При появлении самолета у аэродрома летчик сооб-щил, что посадку будет производить нормально.

При заходе на посадку на третьем развороте, на высоте 150 – 200 метров, самолет загорелся и со скольжением пошел к зем-ле под углом 40 градусов. Самолет, задев за линию электропро-водов 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, ко-торые устранялись с нарушениями».

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

Памятные таблички с погостов погибших летчиков

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик-истребитель капитан

ЕВСИКОВ
ЛЕОНИД ЛУКЪЯНОВИЧ

Родился 8 апреля 1919 года в Кемеровской области, д. Ново-Орловка. Окончил школу в 1935 году. В 1940 году призван в Красную Армию и поступил 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.

Награжден медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За боевые заслуги», «30 лет Советской Армии и Флота».

(Жена Елена Ивановна, 1923 года рождения).



Летчик-истребитель капитан

ПЛУЖНИКОВ
БОРИС КУЗЬМИЧ



Родился 4 августа 1923 года в городе Пензе. В 1940 году окончил школу в городе Одессе. 25 декабря 1940 года поступил в Котопскую ВАШП им. П.Д. Осипенко. С 17 мая 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 сентября 1948 года переведен на Сахалин, в 583-й ИАП.

Участник Великой Отечественной войны. Награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны I и II степеней, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «30 лет Советской Армии и Флота».

(Жена Ирина Сидоровна, 1924 г.р. Дочь Любовь, 1949 г.р.).

«Участник Великой Отечественной войны с марта 1944 года. Отличный летчик-истребитель. Произвел 45 успешных боевых вылетов, в том числе на прикрытие наземных войск – восемь боевых вылетов, на сопровождение штурмовиков 25 боевых вылетов, на разведку и свободную охоту 12 боевых вылетов. Произвел девять воздушных боев, в результате которых лично сбил два самолета противника (ФВ-190 и Ю-87), уничтожил 1 паровоз, пять автомашин, шесть повозок с живой силой и военным грузом противника, сжег четыре вагона, уничтоженные цели сфотографировал.

Четвертого июля 1944 года, выполняя задание на свободную охоту в глубоком тылу противника, тов. Плужников заметил движущийся эшелон с живой силой противника. Умело применяя вооружение своего самолета, сначала уничтожил паровоз, а потом стал жечь вагоны, создал панику во вражеском эшелоне и беспощадно расстреливал сбежавших из вагонов гитлеровцев...».

НАГРАДНОЙ ЛИСТ
Плужников Борис Кузьмич
Летчик

МиГ-15бис (поселок Новостройка)



Справка

Советский истребитель, разработанный ОКБ Микояна и Гуревича в конце 1940-х годов. Наиболее массовый реактивный боевой самолёт в истории авиации, состоявший на вооружении многих стран мира. Было выпущено более 15 000 машин, которые поступили на вооружение ВВС и ПВО СССР, а также военно-воздушных сил около 40 других стран. Первые МиГ-15 были приняты на вооружение в 1949 году.



Активисты-поисковики приводят в порядок одно из захоронений погибших летчиков (г. Оха)

Вероятнее всего, поисковикам островного региона предстоит еще много работы, и в частности на севере Сахалина. Об том свидетельствует и накопившаяся информация.

Из документов Центрального архива Министерства обороны РФ:

«24.01.1955 г. В 583 ИАП 146 ИАД произошло столкновение двух самолетов – Ути-МиГ-15 и МиГ-15бис – на взлетно-посадочной полосе аэродрома Новостройка. При столкновении погиб командир звена Чупятов Павел Федорович, два самолета разбиты. Выполнив посадку на самолете Ути-МиГ-15, полковник Вихляев и капитан Чупятов начали руление по ВПП. В это время на посадку заходил самолет МиГ-15 капитана Шалимова.

Полковник Вихляев, несмотря на приказание по радио помощника руководителя полетов прекратить руление, не остановил самолет по причине отсутствия связи. Увидев впереди себя самолет капитана Шалимова, полковник Вихляев решил увеличить скорость руления и перескочить на другую сторону ВПП. В результате этого произошло столкновение двух самолетов.

Самолет Ути-МиГ-15, №10727, МиГ-15бис №1264917».

К сожалению, могила Чупятова Павла Федоровича пока не найдена. Сахалинским поисковикам есть над чем работать.

Из документов Центрального архива Министерства обороны РФ:

«04.06.1959 года в 15-14 в Охинском районе, 34 км севернее аэродрома Новостройка, при подготовке к полетам погиб командир 583-го истребительного батальона майор Паршин Андрей Ильич.

Предположительная причина катастрофы – потеря сознания летчиком.

Самолет МиГ-15бис №1265112, двигатель ВК-1А-15 №5632239».

В ходе поисковых мероприятий и изучения мест захоронений неравнодушные жители Охи нашли еще несколько могил летчиков: майора, командира эскадрильи Васильева Семена Степановича и старшего лейтенанта Малишевского Олега Владимировича. Место падения самолета установить не удалось.

Из документов Центрального архива Министерства обороны РФ:

«17.03.1958 г., в 23-50 в 583 ИАП потерпел катастрофу самолет Ути-МиГ-15бис, пилотируемый командиром аз (авиаэскадрилья. – Авт.) майором Васильевым Семеном Степановичем со старшим лейтенантом Малишевским Олегом Владимировичем. Предположительно по причине отказа техники в полете.

Летчики выполняли упражнение №82 КБП-ИА-58.

Самолет Ути-МиГ-15бис №10993005, двигатель РД45ф №50145314».

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик капитан

ЧУПЯТОВ

ПАВЕЛ ФЕДОРОВИЧ

Родился 5 июля 1921 года в д. Скамейниково Ржевского района Калининской области. В 1941 году окончил Батайскую ВАШП.

Участник Великой Отечественной войны. Воевал на Западном и Северном фронтах с 30.05.1942 г. по 09.05.1945 г.

Награжден орденом Отечественной войны I степени и медалью «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.».

Есть в биографии Павла Федоровича и такие строки: с 20.05.1943 по 20.07.1943 командир стрелкового отделения 175-й штрафной стрелковой роты 48-й стрелковой дивизии, после чего снова стал летать. 28 июня 1944 года Павел Федорович на самолёте Як-7Б сбил Ju.88 в районе Смоленска.

Жена Евдокия Ивановна, сын Петр.

«Товарищ Чупятков участвовал два раза в отражении массированного налета авиации противника ночью на ж/д узел и город Смоленск 26.06.1944 года и 28.06.1944 года.

28 июня 1944 года, вылетев с аэродрома Шаталово, находящегося в 70 км от г. Смоленска в районе ст. Катынь, ориентируясь по сбрасываемым самолетом противника осветительным бомбам, сблизился с ним и после двух атак с малых дистанций сбил самолет противника Ю-88. После воздушного боя, когда был отражен налет авиации противника, тов. Чупятков вернулся на аэродром Шаталово и произвел посадку без прожекторов и фар, при плохой горизонтальной видимости – нормально.

За период Великой Отечественной войны произвел 148 боевых самолето-вылетов с налетом 148 часов. Имеет восемь штурмовок, во время которых был ранен. Провел шесть воздушных боев, в которых сбил одного разведчика Ю-88 и в паре ФВ-190...».

Летчик-истребитель майор

ПАРШИН

АНДРЕЙ ИЛЬИЧ



Родился 28 сентября 1922 года в с. Аболдуевка Каменского района Пензенской области. В 1939 году окончил Серпуховскую военную авиационную техническую школу, в 1944-м Краснодарскую ВАШП.

Участник Великой Отечественной войны. Воевал на Северо-Западном фронте с 05.10.1941 г. по 22.05.1942 г. в составе 21-й отдельной тяжелой бомбардировочной авиаэскадрильи.

Прошел путь от младшего воентехника до командира истребительного полка. Через четыре дня после гибели присвоено очередное звание подполковника.

Жена Нина Игнатьевна, сыновья Валентин, Сергей.

Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Красной Звезды, Отечественной войны, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «30 лет Советской Армии и Флота».



ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Командир эскадрильи майор

ВАСИЛЬЕВ
СЕМЕН СТЕПАНОВИЧ



Родился 12 июля 1918 года в с. Михайловка Мариинского района Алтайского края. В 1936 году окончил автодорожный техникум, в 1941-м – Бирмскую ВАШП. Направлен в 54-ю ШАП, в 1943-м – Борисоглебскую ВАШП с присвоением звания младшего лейтенанта. В 1945 году окончил Высшую офицерскую школу воздушного боя.

Участник Великой Отечественной войны с 15.09.1941 по 28.03.1945 гг. Прошел путь от командира звена до командира эскадрильи.

Награжден орденом Красного Знамени и медалью «За освобождение Варшавы».

(Жена Зинаида Ивановна, дочь Светлана, сын Юрий).

«Участник Великой Отечественной войны с ноября 1941 года на Ленинградском и Первом Белорусском фронтах. За это время произвел 39 боевых вылетов, лично сбил три самолета противника. Участвовал в восьми воздушных боях с самолетами противника, где показал себя отличным летчиком-истребителем. Все боевые задания выполняет только на отлично. Своим звеном в воздушном бою командовал образцово...»



Летчик лейтенант

МАЛИШЕВСКИЙ
ОЛЕГ ВЛАДИМИРОВИЧ

Родился 6 февраля 1933 года в с. Толочино Минской области. В 1952 году окончил судостроительный техникум в г. Ленинграде. В 1955 году окончил Борисоглебское Ордена Ленина Краснознаменное военное училище летчиков им. Чкалова. С 1956 года летчик 583 ИАП.

Через неделю после гибели присвоено звание старшего лейтенанта.

(Жена Нина Петровна, сын Александр).





ТЫМОВСКИЙ РАЙОН

С 2004 года – муниципальное образование «Тымовский городской округ». Расположен в центральной части о. Сахалин на реке Тымь.

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

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 в своих трудах, а также говорил, что им была найдена турель стрелка-радиста, характерная для этого самолета. Известна была информация и о том, что практически весь самолет сдан на металл, и ничего не сохранилось.

Место разбора одного из двигателей самолета помог найти научный сотрудник Тымовского краеведческого музея Сергей Горбунов. Вместе с поисковиками он отправился в путь по сопкам Тымовского округа, 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. Часть из них также была обнаружена...

По сведениям очевидцев, долгое время на месте падения самолета лежали консоли крыла со звездами. Затем их вместе с остатками фюзеляжа и 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 были разбросаны 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 было найдено и большое количество разорванных гильз к пулемету ШКАС (на данном самолете устанавливалось три таких пулемета с боезапасом в несколько тысяч патронов). Было сделано предположение, судя по характеру раз-

СБ-2
(село Адо-Тымово)



Справка

СБ-2 (АНТ-40) – скоростной фронтовой бомбардировщик разработки КБ А.Н. Туполева. Экипаж – 3 человека. Вооружение: 4х7,62 пулемета ШКАС, бомбовое вооружение. Выпускался с 1934 по 1941 год.





Участники поискового движения на Сахалине у памятной таблички в честь погибших летчиков



Двигатель самолета на заросшей дороге

броса обломков, что самолет летел с юго-востока. Самые дальние фрагменты обнаружены на расстоянии 90 метров от двигателя. Ниже удара о землю самолета поисковики нашли основную стойку шасси, характерную именно для самолета СБ. Таким образом, с учетом того, что и двигатели этого самолета были модели М-103, стало ясно, что здесь разбился самолет именно этого типа.

Во время проведения работ не было обнаружено элементов парашютной системы и останков экипажа, тогда посчитали, что, возможно, экипаж успел покинуть самолет на парашютах. Но работа в Центральном

архиве Министерства обороны Российской Федерации дала неожиданные результаты. Оказалось, что катастрофа самолета СБ-2 73-го бомбардировочного авиационного полка, произошедшая 20 июля 1945 года, является самой неординарной из тех, с которыми приходилось разбираться поисковикам. Тогда погибли офицеры штаба 16-й армии Дальневосточного фронта – генерал-майор Терентьев Яков Борисович, начальник бронетанковых войск 16-й армии 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.

Обратимся к архивным документам.

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 остава-



Известный сахалинский краевед Сергей Горбунов на месте крушения самолета



Характерная стойка шасси самолета СБ

лось 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 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 временно исполняющий делами 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 сиденье 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 16-й армии полковник Миرونвич и начальник автодорожного отдела подполковник Галаневич были посажены в бомболуке, 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 воздухе не поднимался.



Захоронение стрелка-радиста
самолета СБ-2 старшины
Н.И. Филипповского

Вывод: основными виновниками катастрофы являются:

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

2. Врид. (временно исполняющий обязанности делами. – Авт.) 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).

Обо 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 Миро-



Захоронение офицеров

А. Краткое изложение

№	Имя	Звание	Дата гибели	Место захоронения
1	ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ТЕРЕНТЬЕВ Яков Викторович	1906	1945	Городской парк культуры и отдыха
2	ПОЛКОВНИК ФИЛППОВСКИЙ Н.И.	1900	1945	
3	ПОЛКОВНИК ГАЛАНЕВИЧ Константин Анфимович	1902	1945	

В. Фотографии захоронения

Г. Кто отсутствует из захоронения



Паспорт захоронения офицеров

нович 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, распущенность и неорганизованность 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).

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

В декабре 2018 года обнаружили 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 «Полет 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 20 июля 1945 года. Я служил тогда стрелком-радистом в 73-м смешанном авиаполку в Николаевске-на-Амуре, в нем было 30 бомбардировщиков СБ и 5 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



Место падения



Сгоревший лес

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 ляжки 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 покидать 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 покидать 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 покидать 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, бомболоуки. Разговаривать пилот с ним не мог, внутренняя радиосвязь находилась у генерала. Терентьев тоже получил команду пилота – покинуть самолет.



Двигатель на месте падения



*Дата выпуска колеса шасси –
1938 год*

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

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 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, Бурбенко 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>)

Командир экипажа майор

БУРБЕНКО

ВАСИЛИЙ НИКИТОВИЧ

Родился 7 марта 1909 года 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. Командир 3-й авиаэскадрильи 73-го бомбардировочного полка АЭ 73-го БАП.

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

Уволен в отставку в 1946 году. Дальнейшая его судьба не известна.



Штурман лейтенант

СЕРОВ

МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ



Родился 4 ноября 1922 года в с. Фроловка Приморского края, образование среднее. Окончил Челябинское военное авиационное училище штурманов в 1940 году.

За участие в войне с Японией в августе 1945 года награжден орденом Красной Звезды.

Прослужил в должности штурмана в различных авиационных дивизиях до 1957 года. В 1959 году назначен начальником штаба 780-го учебного авиационного полка Забайкальского высшего авиационного училища летчиков ВВС. В 1979 году уволен в запас в звании полковника...



ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



*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-майора.

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

Стрелок-радист старшина

**ФИЛИПЦОВСКИЙ
НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ**

(Фотография летчика не найдена)

Родился в 1921 году, украинец, из рабочих, член ВКПБ с 1944 года, образование среднее, в РККА с 1941 года.



*Начальник бронетанковых
войск армии полковник*

**МИРОНОВИЧ
ГЕОРГИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ**



Родился 18 апреля 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 орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени и орденом Красной Звезды.



*Начальник автодорожного отдела северной группы войск
подполковник*

**ГАЛАНЕВИЧ
КОНСТАНТИН АНФИМОВИЧ**

Родился 6 апреля 1902 года в г. Гайсин УССР. В 1928 году окончил Иваново-Вознесенскую пехотную школу им. М.В. Фрунзе.



Памятная табличка, установленная в 2019 году сахалинскими поисковиками на месте падения самолета СБ-2

К сожалению, люди гибли не только во время боевых вылетов, авиакатастрофы случались и при тренировочных полетах, и из-за плохих погодных условий, и при ошибках личного состава. Небо не прощает ошибок, и в катастрофе под Тымью в результате трагического стечения обстоятельств, спешки, недочетов при подготовке полета 20 июля 1945 года погибли заслуженные офицеры и молодой стрелок-радист. Погибли на службе, когда вся страна чувствовала облегчение от окончания Великой Отечественной войны, а на Сахалине готовились к выполнению новых боевых задач.

Генерал-майор Терентьев Яков Борисович был награжден Орденом Красной Звезды за достижения в работе по организации формирований новых частей и соединений Красной Армии, проводил кадровую, организационную работу. На момент гибели ему было 39 лет. Жил с супругой в городе Николаевске-на-Амуре, где и похоронен.

Начальник бронетанковых войск 16-й армии полковник Миронович Георгий Александрович был на фронте с первых дней войны. Награжден орденом Красной Звезды за блестящее выполнение заданий на Ленинградском фронте по обороне Пулковских высот, Колпино, за организацию танковых засад. Руководил переправой танков через Неву под плотным огнем противника и осуществил ее без потерь. Умело организовывал оборону и атаки в районе сильных боев в Погостье, при бомбардировках с воздуха эвакуировал танки в болотах под Ленинградом. Награжден двумя орденами Красного Знамени. За выслугу лет и безупречную службу награжден орденом Ленина. Погиб в 45 лет. Жена Миронович Зинаида Семеновна проживала в Магнитогорске.

Начальник автодорожного отдела подполковник Галаневич Константин Анфимович погиб в 43 года.

Стрелку-радисту старшине Филипповскому Николаю Ивановичу было всего 24 года.

Через год после начала работы по этой катастрофе, на месте падения самолета СБ с заводским номером 4/105, активисты «Поискового движения России» установили табличку в память о погибших офицерах штаба 16-й армии Дальневосточного фронта и стрелка-радиста 73-го бомбардировочного авиационного полка, а в воздухе прозвучали холостые выстрелы.

Ту-2С

(село Зональное)



Справка

Фронтовой бомбардировщик ОКБ Туполева Ту-2С с двигателями М-82ФН серий 1-43 Московского завода №23 (кодовое имя «Ват»). После снятия первоначальной версии Ту-2 с производства совершенствование самолёта продолжилось.

Строились так называемые бомбардировщики «стандартного типа» Ту-2С (С – «стандартный»). Всего в 1943-45 гг. выпустили 1145 фронтовых бомбардировщиков Ту-2С.

Изучая архивные документы о военных летчиках, захороненных на кладбище с. Зональное, активисты поискового движения обнаружили документы о том, как в 1946 году погиб ефрейтор Абдулин Миргарифан Куддусович.

Из документов Центрального архива Министерства обороны РФ:

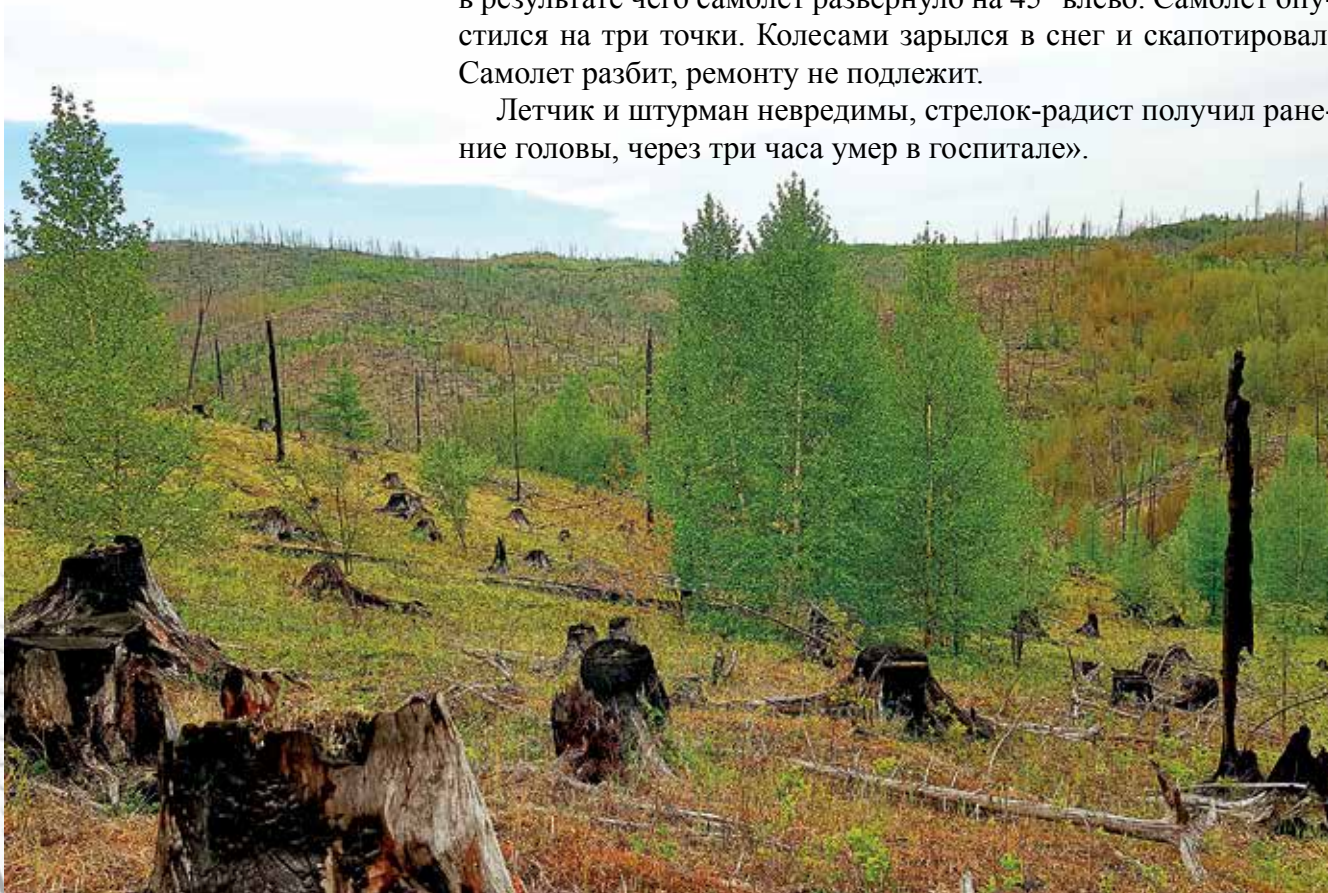
«15.03.1946 года в 454-м БАП 334-й БАД произошла катастрофа самолета Ту-2С, №13/29 на аэродроме Зональное.

В экипаж входили летчик младший лейтенант Овинцев Николай Иванович, штурман звена лейтенант Нечухранный Иван Григорьевич и стрелок-радист ефрейтор Абдулин Миргарифан Куддусович.

При выполнении тренировочных полетов по кругу на взлете лопнула покрышка правого колеса. Прекратить взлет не было возможности, т.к. самолет был уже в отрыве. Набрал высоту 400 – 500 метров, летчик доложил о случившемся по радио. Получил указание – производить посадку на колеса нормально, возможный правый разворот при посадке парировать левым тормозом и правым мотором.

Летчик доложил, что указание понял и пошел на посадку. Подвод к земле был правильным, на выдержании летчик создал левый крен, но при посадке крен увеличил, в результате чего самолет развернуло на 45° влево. Самолет опустился на три точки. Колесами зарылся в снег и скапотировал. Самолет разбит, ремонту не подлежит.

Летчик и штурман невредимы, стрелок-радист получил ранние головы, через три часа умер в госпитале».



•Книга Памяти



Летчик младший лейтенант

ОВИЦЕВ
НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)



Родился в 27 июля 1920 года в с. Городец Ленинградской области. Окончил 10 классов в 1937 году. В 1944 году окончил Кировобадскую высшую авиационную школу пилотов им. Хользунова.

Участник Великой Отечественной войны и войны с Японией. Награжден орденом Красной Звезды, медалями «За взятие Кенигсберга», «За взятие Берлина», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За Победу над Японией», «30 лет Советской Армии и Флота».

Уволен в запас в 1968 году в звании инженера-подполковника.



Штурман лейтенант

НЕЧУХРАННЫЙ
ИВАН ГРИГОРЬЕВИЧ

(Фотография летчика не найдена)



Родился 1 мая 1920 года в с. Гробовщина Полтавской области. В 1940 году окончил техникум механизации сельского хозяйства, а в 1941 году окончил Харьковскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров.

Участник Великой Отечественной войны и войны с Японией. Награжден орденами Красной Звезды, «Отечественной войны I и II степени», медалями «За взятие Кенигсберга», «За взятие Берлина», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За Победу над Японией», «За боевые заслуги», «30 лет Советской Армии и Флота».

Уволен в запас в 1960 году в звании майора.

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

Воздушный стрелок-радист ефрейтор

АБДУЛИН
МИРГАРИФАН КУДДУСОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)

Родился в 1926 году в Башкирской АССР.

Других сведений не имеется.

Именной список безвозвратных потерь сержантского и рядового состава 334 БАП за время с августа 1945 года по апрель 1946 года

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Звание	Дата рождения	Место рождения	Дата вступления в армию	Дата окончания службы	Причина выбытия	Место захоронения
1.	Абдулин Миргарифан Куддусович	Ефрейтор	1926	Башкирская АССР, Куддусово с/пос.	1944	1946	Безвозвратная потеря	Неизвестно
2.	Абдулин Сергей Иванович	Сержант	1918	Смоленская область, д. Савинское	1938	1946	Безвозвратная потеря	Смоленская обл., д. Савинское
3.	Абдулин Сергей Иванович	Сержант	1918	Смоленская область, д. Савинское	1938	1946	Безвозвратная потеря	Смоленская обл., д. Савинское
4.	Абдулин Сергей Иванович	Сержант	1918	Смоленская область, д. Савинское	1938	1946	Безвозвратная потеря	Смоленская обл., д. Савинское
5.	Абдулин Сергей Иванович	Сержант	1918	Смоленская область, д. Савинское	1938	1946	Безвозвратная потеря	Смоленская обл., д. Савинское
6.	Абдулин Сергей Иванович	Сержант	1918	Смоленская область, д. Савинское	1938	1946	Безвозвратная потеря	Смоленская обл., д. Савинское

Ту-2

(река Кирпичная)



Справка

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



Одна из деталей самолета



Воронка на месте взрыва
при падении самолета

О самолете в районе р. Кирпичная Тымовского района стало известно благодаря местным жителям. Помогли обнаружить самолет детские воспоминания жителя села Ясное Александра Гришко. По его словам, они были на этом самолете в 10-12-летнем возрасте, и тогда он был почти целый.

От станции Палево до места крушения пришлось идти почти 10 км вдоль железнодорожной насыпи, а затем несколько часов искать фрагменты в округе. Уже отчаявшись найти, обойдя достаточно большую площадь, обнаружили-таки несколько фрагментов, а затем и воронку на месте падения самолета. Рядом с ней почти полностью разобранный двигатель АШ-82ФН, где на блоке значился заводской номер 8292831.

Ранее, работая в архивах министерства обороны, удалось найти сведения о погибших воздушных стрелках, похороненных на кладбище с. Зональное. Был сделан запрос об уточнении обстоятельств гибели стрелков. Из ЦАМО РФ пришел ответ, проливающий свет на катастрофу, в результате которой погиб экипаж в составе четырех человек. Номер правого двигателя, указанный в документе, совпал с номером двигателя, обнаруженном на месте падения в районе р. Кирпичная. Таким образом, удалось привязать погибший экипаж к самолету.

Из архивных документов:

«08.04.1946 года в 454-м бомбардировочном авиационном полку 334-й бомбардировочной авиационной дивизии произошла катастрофа, в результате которой разбился самолет Ту-2, заводской № 2/30. Экипаж погиб».

«Летчик лейтенант Лобода выполнял упражнение в составе звена, будучи левым ведомым. При возвращении с задания после 1 часа 20 минут полета, по заявлению свидетелей, возник пожар на левой винтомоторной группе. Самолет перешел в пикирование, врезался в землю в 10 км северо-западнее аэродрома Зональное, в 4-х км западнее Кировска и разрушился.

Летчик выбросился на парашюте, но запутался в куполе. Штурман выбросился на парашюте, но кольца не выдернул. Воздушный стрелок-радист и воздушный стрелок также выбросились на парашютах, но из-за малой высоты парашюты не раскрылись».

«Самолет Ту-2С, выпущен 07.04.1945 г., заводом № 23. С начала эксплуатации налетал 86 часов 25 минут, ремонтов не имел».



Номер двигателя АШ82-ФН
самолета Ту-2



В поисках номера двигателя упавшего самолета



Поисковики за работой

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик лейтенант

ЛОБОДА
ЯКОВ МИХАЙЛОВИЧ

Родился 4 апреля 1924 года в с. Боровенька Ворошиловоградской области. Окончив 9 классов, поступил в Омскую военную авиационную школу пилотов. В 1943 году поступил в Краснодарское военное авиационное училище, которое окончил в 1945 году.

Штурман лейтенант

ШАКИРОВ
ХАКИМ АЛИМОВИЧ
(Фотография летчика не найдена)

Родился в 1920 году в г. Ташкенте. Участник Великой Отечественной войны с 1942 года.

Воздушный стрелок-радист ефрейтор

КОМИССАРОВ
НИКОЛАЙ ПАВЛОВИЧ
(Фотография летчика не найдена)

Родился в 1925 году. Участник Великой Отечественной войны.

Воздушный стрелок ефрейтор

ГЛАЗКОВ
АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВИЧ
(Фотография летчика не найдена)

Родился в 1924 году. Участник Великой Отечественной войны. Других данных пока не найдено.

Ту-2 (село Кировское)



Летчик 334-й БАД
Ф.А. Твердохлебов

По согласованию с отделом культуры МО «Тымовский городской округ» 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

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. Ясное. И на ней пять фамилий, с инициалами только одна – Твердохлебов Ф.А. Благодаря информации старейшей жительницы села Кировское 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:

«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.

После взлета с аэродрома Зональное и набора высоты 200 – 300 метров легчик 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 предотвратило переворот самолета на спину и уход его 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.





Захоронение на кладбище
п. Зональное

Состав экипажа: летчик, заместитель командира 334-й 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».

После полученной информации поисковики обследовали поле, на которое, предположительно, упал бомбардировщик, и нашли мелкие рваные фрагменты авиационного алюминия. Рядом расположено здание детского сада.

По согласованию с отделом культуры МО «Тымовский городской округ» 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.

Впереди – работа по восстановлению памятника на могиле погибших с установкой таблички с полными данными всего экипажа.

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

Летчик полковник
**ТВЕРДОХЛЕБОВ
ФЕДОР АВКСЕНТЬЕВИЧ**



Родился 2 февраля 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 перегоночно-авиационного полка 1-й перегоночной 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, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За взятие Кенигсберга», «За победу над Японией», «За взятие Берлина».



ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Старший штурман майор
ВОЛКОВ
МИХАИЛ ГЕОРГИЕВИЧ



Родился 20 сентября 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.

Участник Великой Отечественной войны. Награжден тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, медалью «За отвагу».



Стрелок-радист старший сержант
ЛИХАЧЕВ

ПАВЕЛ ИВАНОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)



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

Участник Великой Отечественной войны. Награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны II степени.



Начальник метеослужбы майор

БИЛЫК

ПАВЕЛ ПЕТРОВИЧ

Билык Павел Петрович родился 16 июля 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.

Механик старший сержант

НИКИФОРОВ

(Фотография летчика не найдена)

(О старшем сержанте Никифорове подробной информации найти не удалось).

Ту-2

(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 там лежит двигатель самолета, а его фрагменты разбросаны по округе. Затем в руки поисковиков попала архивная справка, в которой говорилось следующее:

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

Взлет самолета был совершен 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 самолет резко перешел в левый штопор, и в 13-10 в 3 км северо-западнее Вальзы упал в лес.

Причины падения судна не установлены, предположительно, катастрофа произошла в результате отказа рулевого управления или вследствие приступа эпилепсии летчика лейтенанта Горбунова. Экипаж похоронен 29 ноября 1949 года на кладбище, в трех километрах южнее поселка Зональное».

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

23 октября 2018 года поисковики, уточнив месторасположение фрагментов самолета, отправились на его поиски. До места



На пути к месту падения самолета Ту-2



Памятная табличка, установленная сахалинскими поисковиками в 2019 году на месте катастрофы самолета Ту-2



Захоронение военных летчиков на кладбище п. Зональное



Найден руль высоты упавшего самолета

катастрофы от трассы Южно-Сахалинск – Оха сначала пришлось добираться по вполне хорошей лесной дороге, которая только в трех местах была заболочена. Затем дорога уперлась в железнодорожную ветку Южно-Сахалинск – Ноглики. Прошли еще 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 фрагменты 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. Двигателей 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 самолета поисковики взяли с собой фрагмент руля направления, для того чтобы использовать его в создании памятника на захоронении экипажа.

23 сентября 2019 года на месте катастрофы поисковики установили памятную табличку, сложив вокруг нее части самолета. В память о погибшем экипаже прозвучали холостые выстрелы в воздух.

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик лейтенант

ГОРБУНОВ
МАРК АНДРЕЕВИЧ

Родился 19 мая 1919 года в Сталинграде. Образование 10 классов, два курса сельхозинститута. Окончил Омскую военную авиационную школу пилотов в июле 1941 года.

Участник Великой Отечественной войны. В 454-м БАП с февраля 1944 года, имел 8 боевых вылетов. Имел ранение в голову и контузию в бою с истребителями противника. 15.12.1944 года над г. Либава получил ранение в голову и контузию, был сбит. Находился в плену в г. Либава с 15.12.1944 года по 09.05.1945 года. Освобожден частями Красной Армии.

Награжден орденом Отечественной войны I степени, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.» и «За победу над Японией».



Штурман лейтенант

ИЛЬИН
АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился 25 августа 1925 года. Уроженец города Нижнеудинска Иркутской области. Окончил Харьковское военное авиационное училище стрелков-бомбардиров в апреле 1944 года.

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

Награжден медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За взятие Кенигсберга», «За победу над Японией».



Стрелок-радист старший сержант

ШАТАЛИН
МИХАИЛ СТЕПАНОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)

Родился 18 апреля 1927 года в г. Барнауле Алтайского края. Призван в армию 10.06.1944 года Барнаульским РВК. Окончил Челябинское военное авиационное училище штурманов и стрелков-радиостов в 1947 году. В 454-м БАП с августа 1947 года.

СТАЛИНГРАДСКИЙ ОБЛВОЕНКОМАТ

✓ 136. Младший лейтенант ГОРБУНОВ Марк Андреевич - летчик старший 454 бомбардировочного авиационного полка 334 бомбардировочной авиационной дивизии.

Не вернулся с боевого задания 15.12.44 г.
УДЛ ФТ 000001 № 3639.

1919 г. чл. ВЛКСМ.
Уроженец г. Сталинград.
Список вх. № 0937.

Справка Сталинградского облвоенкомата
о летчике 334-й БАД М.А. Горбунове

Ил-28 (село Палево)



Справка

Ил-28 – первый советский реактивный фронтальной бомбардировщик. Экипаж самолета Ил-28 составлял три человека, летчик и штурман сидели в передней части самолета, а стрелок-радист в герметичной кабине в корме бомбардировщика. Самолет считался очень надежным, прощающим ошибки и «хулиганство» летчика. Катастрофы случались в основном из-за ошибки экипажа или сложных метеоусловий. (По кодификации НАТО: Beagle — «Гончая»).

Осенью 2018 года островные поисковики отправились в район с. Палево Тымовского района, где местные жители обнаружили фрагменты самолета. По присланным фотографиям было ясно, что это реактивный самолет, а фотографии с двумя катапультируемыми креслами говорили о том, что это катастрофа, и экипаж погиб. На одном из кресел виднелась надпись «штурман». Люди, нашедшие эти фрагменты, сделали предположение, что покореженные элементы принадлежат фронтовому бомбардировщику Ил-28...

Прибыв на точку, поисковики убедились, что эта информация не ложная. На первом же обнаруженном фрагменте был четко виден заводской номер самолета. Этот номер множество раз дублировался и на других деталях самолета. По всей видимости, он летел с юга – первые его фрагменты, части крыльев и хвостового оперенья лежали на поверхности и под зарослями багульника. В этом месте растут высокие елки, верхушки которых срезаны, видимо, при падении самолета, которое произошло скорее всего в 50-х годах. В 50 метрах от одного фрагмента крыла был найден удлинитель выхлопной трубы двигателя, на котором осталось крепежное кольцо с номером реактивного двигателя ВК-1.

Еще в 30 метрах севернее лежали два катапультирных кресла летчика и штурмана. Рядом ящик под снаряды НР калибра 23 мм. В этом месте поисковики стали снимать слой дерна, и под ним обнаружили разорванные гильзы из боекомплекта самолета, много оплавленного алюминия и бронестекла, а также элементы парашютной системы, пряжки, люверсы, каркас парашюта и фрагменты купола. Дальнейшую работу не дал провести начавшийся проливной дождь. Но главное уже было найдено – заводской номер самолета и номер одного из двигателей.

Крупные фрагменты, кормовая кабина стрелка-радиста, киль, двигатели, скорее всего, были вывезены и сданы на металл, так как крупных частей самолета найти не удалось.

Тогда, предварительно, по заводскому номеру было установлено, что самолет, вероятно, 1953 года выпуска, произведен на заводе №166.

В 2019 году в архиве Министерства обороны Российской Федерации обнаружены данные об этой катастрофе. **В частности, из карточек лётных происшествий выяснилось следующее:**

«10 декабря 1953 года произошла катастрофа самолёта Ил-28 970-го бомбардировочного авиационного полка 162-й бомбардировочной авиационной дивизии.

Экипаж выполнял тренировочный полёт в закрытой кабине. В 10-00 на высоте 2000 метров запросил выход на приводную и доложил, что лёг на курс, обратный посадочному. После этого связь с самолётом прекратилась. Установлено, что самолёт на планировании, с нормальным углом, с посадочным курсом, не долетев до аэродрома 8 – 10 км, с выпущенными шасси приземлился на лес в местности, превышающей уровень аэродрома на



Памятная табличка, установленная сахалинскими поисковиками на месте катастрофы самолета



Ящик для снарядов

180 метров. От удара о лес самолёт прорубил просеку до 300 метров, разрушаясь о деревья, врезался в землю и сгорел. Экипаж погиб. В пятнадцати метрах от места удара о деревья найден люк штурмана. Очевидно, штурман видел, что придется произвести посадку на лес, сбросил люк аварийно».

Экипаж: лётчик – старший лейтенант Овчаренко Пётр Фёдорович; штурман – старший лейтенант Кац Исаак Моисеевич; воздушный стрелок-радист рядовой Данилов Семён Филиппович.

Самолёт изготовлен 26.08.1953 года.

970-й БАП дислоцировался в п. Зональное.

Место катастрофы находится в семи км западнее посадочного курса на аэродром Зональное, в десяти км на удалении от взлётно-посадочной полосы.

В мае 2019 года на месте трагедии была установлена памятная табличка.

Захоронение экипажа пока не найдено, на кладбище п. Зональное очень много пирамидок без табличек.



Поисковики на месте крушения самолета



Боекомплект



Заводской номер самолета на обшивке



Один из фрагментов упавшего самолета



*Номер самолета
на одном из фрагментов*



*Парашютные пряжки
и остатки парашюта*

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик старший лейтенант

ОВЧАРЕНКО
ПЁТР ФЁДОРОВИЧ

Родился 13 июля 1927 года в г. Орске Чкаловской области. Окончил 10 классов в 1943 году в г. Баку. В 1944 году поступил в Кировобадское военное авиационное училище лётчиков им. Хользунова, которое окончил в 1949 году и поступил на службу в 970-й бомбардировочный Городище-Сталинградский ордена Кутузова авиационный полк 162-й бомбардировочной авиационной дивизии 57-й воздушной армии. Дивизия в 1951 году переведена в 29-ю воздушную армию. Служил в звании старшего лейтенанта в должности старшего лётчика 970-го БАП.

Награжден медалями «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.» и «30 лет Советской Армии и Флота».



Штурман старший лейтенант

КАЦ
ИСААК МОИСЕЕВИЧ

Родился 20 декабря 1927 года в п. Ярмолинцы Каменец-Подольской области. Окончил 10 классов в 1944 году в г. Самарканде. Затем поступил в Ташкентскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров. В 1945 году поступил во 2-е Чкаловское военное авиационное училище штурманов, которое окончил в 1949 году и сразу же был направлен штурманом в 970-й БАП 162-й БАД 57-й ВА, затем 29-й ВА и служил в звании старшего лейтенанта в должности штурмана звена.

Награжден медалью «30 лет Советской Армии и Флота».

Стрелок-радист рядовой

ДАНИЛОВ
СЕМЕН ФИЛИППОВИЧ
(Фотография лётчика не найдена)

Родился 15 августа 1931 года в с. Есиновка Макеевского района Сталинской области. Окончил семь классов в 1946 году, затем поступил в Канскую школу воздушных стрелков радистов, которую окончил в 1951 году. Служил в звании рядового 3-й авиаэскадрильи 970-го БАП.

Смирныховский район

С 2004 года – муниципальное образование «Городской округ «Смирныховский». Расположен в центре о. Сахалин в долине реки Поронай. Имеет выход на западное и восточное побережья Сахалина.

Весной 2019 года благодаря одному из жителей села Онор Николаю Токарю, удалось узнать о фрагментах самолета, которые находятся в тундре Смирныховского района. Активисты «Поискового движения России» сразу же выехали на место и вместе с Николаем отправились по еще замороженной земле к самолету. На месте были обнаружены фрагменты и рама самолёта И-15бис. Рама была практически в целом состоянии, а вокруг, на небольшом удалении друг от друга, лежали под мхом и травой капоты, обшивка фюзеляжа, силовые элементы лонжеронов, подкосы, расчалки. По этому небольшому разбросу обломков

можно предположить, что летчик пытался посадить самолет на землю, но скапотировал о неровную тундру, несколько раз перевернулся. Возможно, посадка производилась зимой. В небольшой воронке, где лежала рама самолета, было много воды, и местами встречался лёд. Двигатель и моторама отсутствовали. Также не было вооружения, приборов, сиденья, топливного бака. Самолет был полностью разукомплектован. В мае земля еще мерзлая, и было решено вернуться чуть позже на это место, когда все оттает и можно будет найти и осмотреть все детали самолёта.

Приехав второй раз на место падения самолёта, поисковики смогли найти много фрагментов, ранее скрытых под толщей льда и воды. И главное – был найден заводской номер самолёта, который позволил пролить свет на это происшествие. Был отправлен запрос в архив для установления судьбы летчика. На месте не было обнаружено элементов парашютной системы, что может говорить об аварии, а не о катастрофе. Также на одном из капотов двигателя самолёта была обнаружена надпись: «Здесь были Кузнецов И.В., Ильин П.И. 10.9.1956, 21.9.1957, 10.9.1958 г.». По датам можно только догадываться о том, что люди здесь были каждый означенный год в один и тот же день...

Самолёт И-15бис уникальный для Сахалина. Хорошо сохранилась его рама, все фрагменты практически целые, за исключением фанерных и деревянных деталей и перкалевой обшивки. После осмотра было принято решение вывозить эти фрагменты для последующей реставрации. К сожалению, своей техникой, способной перемещаться по болотистой местности, у нас нет,

И-15бис (село Онор)



Справка

И-15бис – это дальнейшее развитие самолета И-15. Он отличался более мощной силовой установкой, а также верхним крылом, которое имело нормальный центроплан вместо «чайки». Конструктор Николай Поликарпов.

Масса взлетная: 1730 кг; мощность двигателя М-25В: 750 л.с.; максимальная скорость: 379 км/ч.; практическая дальность: 770 км; практический потолок: 9800 м.

Вооружение: 4 x 7,62-мм пулемета ПВ-1. Экипаж: 1 человек. Годы производства: 1937 – 1939.

Всего произведено 2408 шт.



Номер самолета



Заводская табличка типа самолета



Один из фрагментов самолета

пришлось искать помощь на стороне. В этом нам помогли жители г. Александровска-Сахалинского Василий и Денис Гостевы, предоставив свой болотоход.

В конце мая состоялась операция по вывозу всех фрагментов самолёта, на что ушло более девяти часов. На месте были сделаны сани-волокуши из поваленных деревьев. На эти импровизированные сани положили раму, а внутрь и сверху все остальные фрагменты. Вывоз дался нелегко. Из-за пней, цепляющихся за нашу конструкцию, часто обрывался трос и даже ломались полозья саней. Приходилось всё начинать делать заново. Затем все было погружено на кран-балку и доставлено к месту хранения.

Через некоторое время житель п. Зональное Константин Боярский отдал активистам мотораму для двигателя М-25, который ставился на самолеты И-15, И-15бис, И-16. Все эти самолеты стояли на вооружении истребительных полков, базирующихся на севере Сахалина в 1940-х годах прошлого века.

Спустя несколько месяцев пришел ответ из архива, проливающий свет и на эту историю:

«20.01.1942 г. в 14-35 произошла авария самолёта И-15бис, 3-й авиаэскадрильи 610-го истребительного авиационного полка 5-й смешанной авиабригады. Место аварии: западнее Абрамовки 7 – 8 км, южнее аэродрома Онор 9 – 10 км.

Производился полет по маршруту. В районе Слава лётчик мл. лейтенант Буров Александр Григорьевич оторвался от звена. На высоте 5500 метров потерял ориентировку, ушел с курса 180°, в 13-40 перелетел границу. В 14-21 вернулся обратно, на высоте 600 м израсходовал горючее, произвел вынужденную посадку в лесу в районе Онор. Самолёт разбит, лётчик вышел на дорогу, на удалении 2 – 3 км от места посадки.



На месте падения



Рама самолета И-15бис



Вид сверху на место работы поисковиков



Самолёт И-15бис, № 3492 с мотором М25 №1911793. Самолет выпущен в 26.12.1937 г., заводом №1, мотор 23.02.1939 г., заводом №19.

Самолет разбит полностью, ремонту не подлежит, списан на запчасти. Мотор требует переборки в авиамастерских, после чего может быть допущен к эксплуатации.

5-я смешанная авиационная бригада в июле 1942 года была переформирована в 255-ю смешанную авиационную дивизию».

Но ровно через четыре месяца судьба была не так благосклонна к лётчику. 20 мая 1942 года в 13-15 во 2-й эскадрильи 583-го истребительного авиационного полка 96-й смешанной авиационной дивизии произошла катастрофа самолета И-15бис №4888. Место катастрофы – первый километр юго-западнее с. Жариково Амурской области. Пилот лейтенант Буров Александр Григорьевич получил тяжелое ранение и умер через семь часов в госпитале.

Летчик, выполняя учебное задание – атаку наземных войск противника на переправе через р. Гильчин, юго-западнее 1 км с. Жариково, с высоты 200 метров ввёл самолёт в пикирование с углом 35 градусов. Вследствие малой высоты самолет из пикирования не вывел, врезался в землю.

583-й ИАП 96-й САД 2-й отдельной армии Дальневосточного фронта в 1942 г. дислоцировался в п. Архара Амурской области.

К сожалению, в ЦАМО РФ личного дела лейтенанта Бурава А.Г., а также фотографии в учетно-послужной карте не имеется.

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

Летчик младший лейтенант

БУРОВ (в других документах Бурава)
АЛЕКСАНДР ГРИГОРЬЕВИЧ

Родился 24 марта 1918 года в г. Запорожье. В Красной Армии с 1937 года. В 1939 году окончил Качинскую военную авиационную школу. Проживал в с. Кировское на Сахалине.



*На обратном пути
с деталями
самолета*

Ил-10 (село Победино)



Справка

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

Благодаря жителю села Победино Роману Борисову, в мае 2019 года поисковики начали обрабатывать место падения штурмовика Ил-10 с целью обнаружения здесь останков экипажа и заводских номеров самолета. В течение двух дней активисты вместе с Романом работали на месте падения в воронке, полной болотной грязи. Откачивали воду мотопомпой, перебирали глину и вытаскивали фрагменты самолета. Среди них были элементы бронекорпуса, панели приборов, подвижные элементы крыла и стабилизатора. В 15 метрах от воронки был обнаружен коленвал с шатунами от двигателя АМ-42, но номеров на нем найти не удалось. Зато в воронке были обнаружены несколько поршней, на которых был найден заводской номер двигателя 462124.

Заводского номера самолета в эти дни обнаружено не было. Работу продолжили только осенью. В результате двухдневной работы воронка была полностью вычищена до дна. Все крупные и мелкие фрагменты были вытасканы и осмотрены. Так, на прицеле летчика ПБП-1

удалось обнаружить номер, шрифт которого отличался от заводского шрифта названия прицела. Цифры 4129 вполне могли быть заводским номером самолета. Цифра 29 часто встречалась на различных шильдах, приклепанных к фрагментам самолета. Спустя некоторое время был обнаружен фрагмент фанерной створки бомболюка, а чуть позже и технологический лючок, все с теми же цифрами 4129.

Таким образом, заводской номер самолета установлен. Ожидается ответ из архива. Останков экипажа и пряжек парашютной системы на месте обнаружено не было. Здесь еще многое предстоит выяснить – и точную дату крушения самолета, и судьбу экипажа, и подробности о нем.



Фрагменты разбившегося самолета Ил-10



Панель приборов



На пути к месту падения самолета



Фрагменты
разбившегося самолета Ил-10



Заводской номер самолета 4129



Работа на месте падения самолета

Поронайский район

С 2004 года – муниципальное образование «Городской округ «Поронайский». Расположен на восточном побережье о. Сахалин в устье реки Поронай, впадающей в залив Терпения.

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

Родственники прислали фотографию военнослужащего. На ней молодой человек в гимнастерке, сверху надета летная теплая куртка. Также родственники прислали фото с похорон, на котором один из сослуживцев был в кителе летчика, а на крышке гроба лежала военная фуражка.

Стало ясно, что погибший – военный летчик, офицер. Чуть позже родные нашли еще одно фото – лейтенанта 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.

Из архивных документов:

Из архивных документов:

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

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 отбил 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».



Справка

Як-11 – советский учебно-тренировочный истребитель. Экипаж – два 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 по классификации НАТО: Moose – «Лось»).



Фотография, присланная Игорем Яременко. Летчик Л. Музыченко

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик старший лейтенант
МУЗЫЧЕНКО
ЛЕОНИД АФАНАСЬЕВИЧ

Родился 13 сентября 1920 года в Киевской области, д. Дубово. Работал в г. Керчи на коксохимическом заводе слесарем. Призвался в Красную Армию 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.

Награжден медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За победу над Японией» и «30 лет Советской Армии и Флота».

(Жена Анна Андреевна и сын Евгений 1948 года рождения).



1200 метров до взлетно-посадочной полосы бывшего аэродрома Матросово/Возвращение...

Як-25м (залив Терпения)



Справка

Як-25м – советский двухместный истребитель-перехватчик. Экипаж – два 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 (изделие 120, по кодификации НАТО: Flashlight – «Фонарик»).



Житель села Забайкалец Алексей Герасимович Смагин. 2009 г.

Активистам регионального отделения «Поисковое движение 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 установлена табличка с фамилией Дахно, поисковики узнали от историка-краеведа Игоря Самарина, а также из книги «Возвращение Алексея Дахно», которую выпустила Поронайская районная библиотека в 2015 году. Эта книга

появилась на свет благодаря труду библиографа Волшуковой Татьяны Сергеевны.

В конце мая 2018 года в рамках проектов «Дорога к обелиску», «Небо Родины» и «Вечный полет» островные активисты «Поисковое движение России» отправились в с. Забайкалец и вместе с Алексеем Герасимовичем Смагиным 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.

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 старшего летчика старшего лейтенанта Дахно Алексея Игнатьевича и летчика-оператора старшего лейтенанта Зацепина Николая Герасимовича погиб в результате внезапного столкновения самолета со стаей птиц.

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 деталей 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».

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

Алексей Герасимович Смагин рассказал поисковикам о том, что ему известно. Сам он в 90-е годы работал на аэродроме, где базировалась воинская часть, водителем, тогда это уже была база хранения военной техники. Он рассказал, что за захоронением летчиков долгие годы ухаживали военнослужащие, да и гражданские, бывало, часто посещали место памяти военного лет-



А.И. Дахно

чика. На деревянном обелиске была его фотография и фамилия.

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. Тогда же закрепили на нем и новую табличку с фотографией, аналогичные той, что была ранее, с тем же текстом.

Активистка регионального отделения поисковиков 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. 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. Небольшое 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 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 об ее отце и фотографиями нового памятника на могиле летчика. В семье Дахно весть 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. 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 Конькову, Нине Николаевне Ключниковой, Валентине Киронде, Ольге Юн



Захоронение летчика А.И. Дахно





и Насте, З. Мигуновой, Марии Стреляевой, Артему Николаевичу Бандуре, Сергею Белову и поисковикам Сахалина. Жена погибшего летчика низко кланяется всем, кто оказался равнодушен 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.

Николай Герасимович Зацепин и Алексей Игнатьевич Дахно вместе поступили в авиационное училище, вместе окончили его, вместе служили и вместе погибли...

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Старший летчик старший лейтенант
ДАХНО
АЛЕКСЕЙ ИГНАТЬЕВИЧ

Родился 20 мая 1933 года в п. Кеслерово Краснодарского края. В 1955 году окончил 151-е военное авиационное училище летчиков. Поступил на службу в 665-й ИАП, затем в 368-й ИАП, после чего на два 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).



Летчик-оператор старший лейтенант
ЗАЦЕПИН
НИКОЛАЙ ГЕРАСИМОВИЧ

Родился 10 декабря 1931 года в с. Ново-Никольское Тамбовской области. В 1955 году окончил 151-е военное авиационное училище летчиков. Поступил на службу в 665-й ИАП, затем в 368-й ИАП, далее на два года убыл на Курильские острова в 308-й ИАП, затем вернулся в 368-й ИАП.

Ту-16Р (гора Оловянная)



Справка

Ту-16 (изделие «Н») – советский тяжёлый двухмоторный реактивный многоцелевой самолёт. Выпускался в различных модификациях, включая модификацию – разведчик. Серийно выпускался с 1953 по 1963 год, (по кодификации НАТО Badger – «Барсук»).

Ту-16Р («изделие 92») – самолет дальний разведчик. Отличался 7 фотокамерами, станцией активных помех, аппаратурой радиотехнической разведки СРС-3 в подвесных контейнерах под крылом. Разработан в 1955 году. Экипаж: 7 человек. Вооружение: 7×23-мм пушек АМ-23, бомбовое вооружение.

13 июня 1985 года при заходе на посадку в сложных метеоусловиях, при неудовлетворительном контроле руководителя полета, а также в результате выхода за пределы глиссады (траектория снижения самолета) Ту-16Р 134-й отдельной гвардейской дальнеразведывательной авиационной эскадрильи (ОГДРАЭ), бортовой номер 29, пилотируемый гвардии капитаном Шиколаем А.Н., столкнулся с сопкой Оловянная, имеющей превышение 704 метра, что в 20 километрах на северо-запад от села Гастелло Смирныховского района Сахалинской области.

Весной 1952 года 50-й гвардейский отдельный разведывательный авиационный полк (ОРАП) военно-воздушных сил ТОФ начал переучивание на реактивные самолеты Ил-28Р, к которым в июне 1953 г. добавились МиГ-15Р. Затем, с января 1958 года, предстояло освоить управление реактивными разведчиками Ту-16Р. В августе этого же года из состава полка была выделена эскадрилья самолетов Ту-16Р, которая получила собственный номер – 266-й. Она была перебазирована на аэродром Каменный Ручей, а в середине 1960 года – на камчатский аэродром Елизово. В 1973 году 271-й гвардейский отдельный дальнеразведывательный авиационный полк ОДРАП (бывш. 50-й гв. ОРАП) был переформирован в 134-ю гвардейскую ОДРАЭ. В 1986 году эта эскадрилья была расформирована, а ее личный состав и авиатехника включены в состав 304-го гв. ОДРАП как 3-я АЭ.

13 июня 1985 года с приморского аэродрома «Пристань» готовятся к взлету два дальних самолета-разведчика Ту-16Р. Цель – перегон авиатехники на сахалинский аэродром п. Леонидово «Ручеек».

Первым должен был взлететь экипаж А.Н. Шиколая, с десятиминутным отрывом – экипаж С.Г. Танасийчука. Но у экипажа Шиколая не все перед полетом идет гладко – вместо помощника командира корабля З.А. Туюшева место в правом кресле корабля занимает недавний выпускник летного училища гвардии лейтенант А.З. Хайретдинов. Кроме того, был заменен и воздушный стрелок-радист, его место занял гвардии прапорщик В.Я. Нестерчук. Таким образом, экипаж самолета на момент взлета выглядел следующим образом:

Справка

Авиационная дивизия 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.

•Книга Памяти



Оператор радиотехнической разведки гвардии старший лейтенант Фаат Нурутдинов



Экипаж Ту-16Р (слева направо): А.Н. Шиколай, З.А. Туюшев, А.Ю. Невзоров (фамилии остальных летчиков выяснить не удалось)

Командир корабля – гвардии капитан Шиколай Анатолий Никонович, помощник командира корабля – гвардии лейтенант Хайретдинов Анвар Зайнагатдинович, штурман корабля – гвардии капитан Невзоров Анатолий Юрьевич, штурман-оператор – гвардии лейтенант Брагин Анатолий Иванович, оператор радиотехнической разведки – гвардии старший лейтенант Нурутдинов Фаат, воздушный стрелок-радист – гвардии прапорщик Нестерчук Виктор Яковлевич, командир огневых установок – гвардии прапорщик Кузьмин Игорь Яковлевич.

Из воспоминаний З.А. Туюшева:

«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 получить допуск к по-



Сослуживцы на месте гибели.
Спустя год

Экипаж Ту-16, аэродром Леонидово: крайний слева – А.Н. Шиколай, справа налево – З.А. Туюшев, И.Я. Кузьмин, А.Ю. Невзоров (фамилии остальных летчиков выяснить не удалось)





По пути к месту гибели самолета



Холостые выстрелы в память о погибшем экипаже



Двигатель РД-3М



Киль и стабилизатор самолета

летам 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 (в мой день рождения), меня поставили в наряд дежурным по части. Из-за этого полетел в моем экипаже лейтенант Хайретдинов».

После подготовки к вылету оба Ту-16Р взлетают поочередно, как и запланировано. 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 командиром авиации ТОФ для молодых командиров, из-за метеоусловий на острове, 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 десятиминутным интервалом, но над мысом Низменный Шиколая командой руководителя полетов поставили в круг для пропуска полка с Кневичей, и вот как-то так с этого все и началось. Потом они изменили режим полета, увеличив скорость полета.

Следуя командам руководителя полетов, Ту-16Р уходил с курса. Эта нештатная ситуация осложнялась еще и отсутствием штатного помощника командира корабля (он был в наряде на аэродроме базирования), сложными метеоусловиями в районе Леонидово, а также особенностями географического расположения аэродрома».

Из воспоминаний З.А. Туюшева:

«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, ско-



Памятный знак, установленный сослуживцами на месте падения самолета, и рядом – памятная табличка, установленная сахалинскими поисковиками в 2017 г.



Катапультное кресло

рость, курс и показания радиокompаса. 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 руководителя полетов (РП) и выполняя команды на «дворот», 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.

Из воспоминаний Петра Авуева:

«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».

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 из 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. Стрелок-радиотехник и командир огневых установок находились в кабине, так, скажем, их тела сохранились, в отличие от передней кабины и кабины



Сергей Хайретдинов у памятного знака на месте, где погиб младший брат...



Фрагмент самолета Ту-16

радиотехразведки (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 верху 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 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 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 валежины. 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. Из парашютов кормы сделали носилки, на которые положили тела и останки, и начали спуск. По совету проводника пошли на другую сторону сопки, там спуск был более пологий. 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 высотомер, на котором застыли цифры 700 метров (высота сопки 704 метра). Командир корабля, в последний момент увидевший сопку, взял штурвал «на себя», но не хватило считанных метров, чтобы избежать трагедии. Командир пытался спасти машину и экипаж.

В сентябре 2017 года на сахалинских поисковиков вышел старший брат помощника командира корабля Ту-16Р 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.

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.



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.

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Командир корабля гвардии капитан

**НИКОЛАЙ
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 в Оренбургское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков имени И.С. Полбина. После окончания училища в 1978 году был направлен служить на Тихоокеанский флот, в 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. Летчик I класса.

(Жена – Любовь Петровна, сын – Максим 1978 года рождения).



Помощник командира корабля гвардии лейтенант

**ХАЙРЕТДИНОВ
АНВАР ЗАЙНАГАТДИНОВИЧ**

Родился 27 января 1963 года в г. Кемерово. В 1980 году после окончания учебы в школе поступил в Оренбургское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков имени И.С. Полбина, так как с детства мечтал быть летчиком.

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.

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Штурман корабля гвардии капитан
НЕВЗОРОВ
АНАТОЛИЙ ЮРЬЕВИЧ

Родился 29 ноября 1955 года в г. Балтийске Калининградской области.

Оператор радиотехнической разведки гвардии старший лейтенант

НУРУТДИНОВ
ФААТ МИНВАГИЗОВИЧ
(Фотография летчика не найдена)

Родился 20 июня 1962 года в г. Нурулате Татарской АССР.



Штурман-оператор корабля гвардии лейтенант
БРАГИН
АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ

Родился 21 января 1962 года в г. Перми.

Командир огневых установок гвардии прапорщик
КУЗЬМИН
ИГОРЬ ЯКОВЛЕВИЧ
(Фотография летчика не найдена)

Родился 15 сентября 1962 года в с. Дин Михайловского района Амурской области.

Воздушный стрелок-радист гвардии прапорщик
НЕСТЕРЧУК
ВИКТОР ЯКОВЛЕВИЧ
(Фотография летчика не найдена)

Родился 8 мая 1952 года в с. Усть-Ламенка Венгерского района Новосибирской области.



Макаровский район

С 2004 года – муниципальное образование «Макаровский городской округ». Расположен на юго-восточном берегу о. Сахалин (залив Терпения).



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 самолеты этого типа называли «Дуглас».

С 2013 года активисты Сахалинского отделения объединения «Поисковое движение 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. Это Вячеслав Сергеевич Корниенко. Он работал учителем физкультуры и военного дела в школе с. Новое. В середине 1970-х случайно, во время охоты, им были обнаружены обломки самолета. Вот что он рассказал:

«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 в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», обгоревшую ракетницу, кинжал со сгоревшей ручкой и компасом на тыльной металлической части рукоятки.

Найденные останки захоронили на местном кладбище как безымянные.

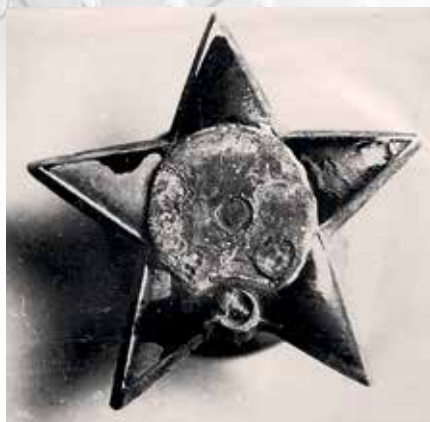
Вскоре по номеру ордена Красной Звезды через наградной отдел в Москве удалось установить данные членов экипажа: Харин Д.Е., 1923 г. р., командир корабля, гвардии лейтенант; Бочаров Е.Д., 1922 г. р., второй пилот, лейтенант; Тюльнев Е.П., 1923 г. р., штурман, гвардии младший лейтенант; Шпыхов Н.Е., 1915 г. р., техник, лейтенант.

Табличка с этой информацией была установлена на памятник в месте захоронения останков, уменьшенную копию которого поставили на месте крушения»

В апреле 2017 года в адрес Сахалинского отделения поисковиков на запрос о катастрофе Ли-2 4 июля 1946 года пришел ответ из ФГКУ «Центральный архив Министерства обороны России» В присланной архивной справке раскрываются подробности авиакатастрофы военно-транспортного самолета Ли-2 № 19304.



Табличка с памятника на месте захоронения экипажа Ли-2, установленная в 1968 г.



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



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



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



Номер самолета 19304

Из приказа командующего 10-й воздушной армией № 0214 от 31.07.1946 г.:

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

Из приказа 54-й транспортной авиационной дивизии № 070 от 05.08.1946 г.:

«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.



Поход школьников с. Новое к месту падения самолета



Двигатель АИШ-62ИР



Вячеслав Корниенко со школьниками во время похода

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

Из докладов пассажиров самолета:

«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. – Авт.) экипаж заметил море. Летчик



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



Останки самолета Ли-2

развернул самолет и перед собой увидел сопку, снова развернул самолет вправо, увидел другую сопку, в которую и врезался».

«При катастрофе экипаж в составе 6 человек (так в документе. – Авт.) 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. – Авт.) 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 обоих 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.)».



К месту поиска по реке Иня



Медали, найденные на месте гибели самолета

Место столкновения самолета с одной из сахалинских сопок 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 необходимо преодолевать пешком, а это еще 10–15 км по речкам, сопкам и склонам.

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 Свицерский, хорошо знает дорогу через перевал к реке Нитуй, а другой, Павел Иванович Шелудько, уже был на месте трагедии несколько раз.

В октябре 2018 года две машины и семь человек команды отправились в путь через п. Восток. 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 семь 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 служившие ориентирами, заросли, и поисковикам пришлось пройти немало лишних километров, чтобы попасть к намеченной цели уже под вечер. Около 12 часов потребовалось, чтобы преодолеть все препятствия.



Павел Иванович Шелудько, местный житель, показавший путь к месту трагедии

Место авиакатастрофы представляло 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.

С собой на место трагедии активисты принесли памятную табличку и установили ее рядом с уменьшенной копией памятника, который стоит на могиле летчиков в с. 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 словам последнего, 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... Так что поиск еще продолжится.

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 с экипажем самолета, а также с фотографиями командира корабля и штурмана. Ее закрепили ниже таблички, которая была изготовлена и установлена вместе с памятником почти 50 лет назад.

По полученным данным сахалинскими поисковиками выяснено, что во время катастрофы Ли-2 погибли четыре человека.

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

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Командир корабля гвардии лейтенант

ХАРИН
ДМИТРИЙ ЕВДОКИМОВИЧ



Родился 5 ноября 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 орденами Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды, медалью «За оборону Ленинграда».

«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, 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.).»

Помощник командира корабля лейтенант

БОЧАРОВ
ЕВГЕНИЙ ВИКТОРОВИЧ



(Фотография летчика не найдена)

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.

«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.).



Штурман младший лейтенант

ТЮЛЬНЕВ
ЕВГЕНИЙ ПЕТРОВИЧ



Родился 13 декабря 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.

«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 метеоусловиях 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».



ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Бортовой техник младший лейтенант

ШПЫХОВ
НИКОЛАЙ ЕГОРОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)



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 орденами Красной Звезды и Отечественной войны I и II степени, медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда».

«...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.).



*За местом трагедии –
гора Монетная*

Ту-2 (урочище Марково)



Справка

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

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 найдены пряжки от парашютной системы, 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 – именно такая турель стояла у него.

Весной 2017 года мы продолжили работу на месте катастрофы самолета, 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, предположительно, с номером самолета. Цифры на лючке – 14/29 – вполне могли оказаться искомым номером. С помощью форумчанина Бориса Давыдова 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 132-ю БАП 334 БАД, которая потом участвовала в войне с Японией. После войны 132-я БАП дислоцировалась на аэродроме п. Смирных. Также в поселке Леонидово дислоцировался 345-й бомбардировочный авиационный полк».

В начале 2018 года в администрацию города Макарова обратился Клавдорский Лев Васильевич с просьбой отыскать захоронение брата – летчика, погибшего в районе поселка О-Утори (Марковка). Администрация 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. Из копии извещения о смерти, присланной Львом Васильевичем, а также справки из ЦАМО РФ, стало ясно, что погибший экипаж похоронили севернее японского поселка О-Утори. Благодаря этой информации удалось найти все данные о катастрофе ТУ-2.

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



Георгий Клавдорский, учащийся Павловского на Оке аэроклуба. 1940 г.



Пряжки от парашютной системы



Гильза 12,7 мм от пулемета УБ



Штурманские часы-секундомер, найденные на месте падения самолета

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 Саша 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 в 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».

По архивным документам установлено, что 4 июня 1946 года в 9.31 экипаж 3-й авиационной эскадрильи 132-го дальнебомбардировочного авиационного Берлинского ордена Кутузова



Турельная установка БУШ-1



На месте поиска известный сахалинский историк-краевед Н.В. Вишневецкий и руководитель регионального отделения поисковиков А.Н. Бандура



Технологический лючок с номером 14/29

и Александра Невского полка произвел взлет с аэродрома Камисукука (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 маршруту, 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», но курс изменен не был... Самолет достиг района Мототомари и, встретив впереди дым от лесных пожаров, стал терять высоту, в район Сиритори (г. Макаров) пришел на высоте 200 – 300 метров. Произвел правый вираж. Очевидно, было решено идти по заданному маршруту. Самолет лег на прежний курс и с этим курсом вошел в район дымов при плохой видимости. Севернее населенного пункта О-Утори машина перешла в крутое снижение с левым разворотом и в таком положении упала на землю в двух километрах севернее п. О-Утори. При ударе взорвались бензобаки. По сообщениям очевидцев, моторы работали нормально, поведение самолета в воздухе также было нормальным. Самолет упал между железной и шоссейной дорогами, в 20 метрах западнее шоссейной дороги. Экипаж погиб.

Здравствуйтесь мои дорогие!

Дополнительно удалось немного узнать о жизненном пути Харлаенко Федора Зотовича.

В 1937 г. закончил 7 классов в с. Харьковцы Теряслав-Смельницкого района, Киевской области.

Примерно в 1940 г. закончил 10 классов в с. Витовцы вечерней школы Теряслав-Смельницкого района Киевской обл. расположенного 7 км от Харьковцов.

Затем учился в с. Бобриня Каневского района Черкасской области на агронома. В каком году закончил неизвестно.

Затем учился в военной училище (неизвестно в каком и где) по специальности стрелок-радист (в какой период неизвестно).

Родителям письма из фронта писал регулярно.

На снарядах предназначенных для битвы с врагом наносил надписи "За сестру!", которая находилась в Кабале Терманин, как и много других молодежи.

Пока только только краткие сведения удалось собрать о жизненной судьбе

Харлаенко Федора Зотовича.

С уважением к Вам Анатолий Федорович
22.08.2018

Анатолий Ф.



Харлаенко Федор Зотович (справа)

07.07.2018 года на месте гибели экипажа самолета Ту-2, на небольшой возвышенности, которая хорошо видна с грунтовой дороги, была установлена памятная табличка. В ее основание сложены фрагменты самолета, высажены клумбы лилии-саранки. 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 этого же года мы получили два письма от родственников члена экипажа, стрелка-радиста Харлаенко Федора Зотовича. Вот текст одного из них (второе приводится в оригинале):

«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, рассматривая фотографию Федора Зотовича, я решила расспросить 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.

Справка

132-й Берлинский орденов Кутузова III степени и Александра Невского тяжёлый 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.



Мемориал в память о погибших земляках в годы Великой Отечественной войны 1914 – 1945 гг. Село Харьковцы Киевской области

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).

Указами Президиума Верховного Совета СССР полк награжден: 22 октября 1944 г. орденом Кутузова III степени – «За прорыв сильно укрепленной глубокоэшелонированной обороны немцев на реке Западная Двина»;

30 мая 1945 г. орденом Александра Невского – «За успешное бомбардирование укреплений противника в районах Розенберг, Браунсберг и ликвидацию отрезанной группировки противника в районе Кенигсберга»;

11 июня 1945 г. полку присвоено почетное наименование «Берлинский» – «За отличие в боях при взятии города Берлин».

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).



Работа поисковиков с местными жителями

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Командир корабля младший лейтенант
КЛАВДОРСКИЙ
ГЕОРГИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ



Родился в 1923 году в г. Муроме Владимирской области. Окончил Энгельское 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 в наградном листе «Василий Михайлович Клавдорский».



Стрелок-радист младший лейтенант
ХАРЛАЕНКО
ФЕДОР ЗОТОВИЧ

Родился в 1923 году в с. Харьковцы Переяславского района Киевской области.

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

Штурман лейтенант
УСОЛЬЦЕВ

АЛЕКСЕЙ БОРИСОВИЧ
(Фотография летчика не найдена)



Родился в 1922 году в с. Ахалик Тункинского района Бурят-Монгольской АССР. 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.



Воздушный стрелок младший сержант
КУКАРЦЕВ
ЛЕВ АЛЕКСАНДРОВИЧ

Родился в 1925 году в г. Новосибирске.
(На сайте школы № 12 г. Новокузнецка было найдено школьное фото воздушного стрелка Льва Кукарцева).

Ил-10 (село Новое)



Справка

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



Фрагменты самолета Ил-10



Эта история началась несколько лет назад, когда во время поиска информации о погибшем экипаже самолета Ил-2КР в общедоступной базе «Мемориал» поисковикам попался один документ. Это было извещение о смерти Кудряшова Петра Семеновича, подписанное командиром и начальником штаба 973-го штурмового авиаполка (ШАП). Он погиб 18.08.1950 года и похоронен 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 о том, что архив такие справки не дает, приезжайте и работайте сами с документами. Причем сообщалось, что не все послевоенные катастрофы еще рассекречены, а значит, к документам по ним необходим специальный допуск...

И вот 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 о Петре Кудряшове.

Из приказа командира 973-го штурмового авиаполка (ШАП) от 19.08.1950 года:

«18 августа 1950 года в 15 часов 50 минут при исполнении служебных обязанностей погибли начальник воздушно-стрелковой службы полка майор Тимофеев Николай Георгиевич, воздушный стрелок сержант Доровский Петр Федорович, командир звена 3-й авиаэскадрильи старший лейтенант Кудряшов Петр Семенович и воздушный стрелок сержант Дергаев Федор Иванович. Похороны произвести 20 августа 1950 года на кладбище п. Гастелло».

Из книги чрезвычайных происшествий полка:

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

Получив эти архивные документы, предстояло найти место падения двух штурмовиков Ил-10. Было предположение, что полигон для стрельб мог находиться в районе п. Гастелло – 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 видел фрагменты самолетов, которые столкнулись в воздухе. 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, хотя был обследован довольно большой периметр, указанный жителем села Новое. Тогда решили выехать на место вместе с Николаем Ивановичем. И нашли. 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 рядом с дорогой, второй же упал ближе к Охотскому морю.

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.

Воронка на месте падения самолета





В месте падения самолета

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 Шелудько и его внуком была установлена памятная табличка с информацией об экипаже, самой катастрофе и фотографиями летчиков.



Сахалинские поисковики вместе с жителем села Новое Павлом Ивановичем Шелудько и его внуком у памятной таблички на месте крушения самолета в 2018 г.

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



*Начальник 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 лётно-тактической школы ВВС.

Участник Великой Отечественной войны. Награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны I степени.

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



Командир звена 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).

Воздушный стрелок сержант

ДОРОВСКИЙ

ПЕТР ФЕДОРОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)



Родился в 1927 году в д. Горки Татарской АССР. В 1945 году окончил 53-ю школу младших авиаспециалистов.

Награжден медалью «За победу над Японией».

Воздушный стрелок сержант

ДЕРГАЕВ

ФЕДОР ИВАНОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)



Родился в 1926 году в с. Юзовка Мордовской АССР. В 1944 году окончил 58-ю школу воздушных стрелков-радиостов.

Награжден медалью «За победу над Японией».

МиГ-15бис

(село Новое)



Справка

«398-й истребительный авиационный полк 159-й истребительной авиационной дивизии 29.04.1956 года передан в истребительную авиацию и стал именоваться 398-м истребительным авиационным полком 159-й истребительной авиационной дивизии».



Шильда с номером самолета

В 2018 году к островным поисковикам попала информация от старожилов села Новое о воронке в лесу и лежащих рядом фрагментах самолёта. Тогда местный житель Ковалец Николай Иванович точно указал место падения боевой машины. Действительно, в негустом болотистом лесу сохранилась воронка от взрыва, а вокруг нее были обнаружены мелкие фрагменты алюминия, передняя стойка шасси и лонжерон плоскости крыла с основной стойкой шасси. Воронка вся звенела от металла, щуп натыкался на металлические фрагменты. В 2018 году не удалось отработать это место, поэтому поисковики вернулись сюда через год...

На кладбище с. Гастелло, что также расположено в центре Сахалина, есть две могилы лётчиков-истребителей – лейтенанта И.Л. Кашина и капитана Н.А. Еропкина. Работая с документами в ЦАМО РФ, удалось установить, как и примерно где погиб Илья Кашин, но точной уверенности в достоверности этой информации не было из-за того, что в районе с. Новое есть место падения еще одного истребителя МиГ. Для уточнения информации требовалось провести работы в указанной жителями воронке, чтобы найти заводские номера крылатой машины и удостовериться, что лётчик всё-таки похоронен.

Из справки Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации:

«09.10.1956 года при выполнении учебных полетов погиб лётчик 398-го истребительного авиационного полка лейтенант Кашин Илья Леонтьевич».

Из карточки учёта лётного происшествия:

«Лётчик лейтенант Кашин И.Л. производил отработку техники пилотирования на малой высоте. В 10:11 (через 7 минут после взлета) связь с лётчиком прекратилась. Самолёт упал в 22 км южнее аэродрома».



Запльвшая воронка



*Разговор с Ковальцом
Николаем Ивановичем*



Лонжерон



Передняя стойка шасси самолета

Установлено, что лётчик пришел в зону на высоте 200 – 300 метров, выполнил два виража с креном 30 градусов и начал выполнять горки. Очевидцы наблюдали, как самолёт с высоты 500 – 600 метров с большим углом пикирования, без попыток вывода, ударился о землю и взорвался. Момент перехода самолёта в пикирование никто не наблюдал.

Самолёт МиГ-15бис, заводской номер: 1262520». Когда начались раскопки, в воронке под тонким слоем воды оказался массивный слой льда вперемешку с торфом. Работы на месте падения продолжались три дня. Поисковики выпиливали лед бензопилой, откачивали воду мотопомпой, снимали слой за слоем тяжелую глину, при этом осматривая каждый найденный фрагмент. В результате были найдены два дубля заводского номера самолёта. Сначала удалось поднять фрагмент податчика снарядов к авиапушке с номером самолёта, а затем в воронке обнаружили часть обшивки с приклепанной шильдой, на которой значился номер завода 126 и номер самолёта 2520.

Таким образом, место падения самолёта МиГ-15бис и гибели лётчика Кашина И.Л. было подтверждено.

После обнаружения заводского номера самолёта предстояла работа по поиску фрагментов кабины, кресла, а также возможных останков лётчика. Ничего из перечисленного найти не удалось. В воронке были найдены только мелкие фрагменты двигателя и фюзеляжа. Скорее всего, все доступные алюминиевые фрагменты были собраны и сданы на металл несколько десятков лет назад, а лётчик действительно похоронен на кладбище. Этому также свидетельствовал найденный вне воронки проволочный каркас парашютного ранца лётчика.



В мае 2019 года на месте катастрофы была установлена памятная табличка.



Фрагменты самолета из воронки



В ходе поисков удалось выяснить и обстоятельства гибели второго летчика-истребителя, капитана Н.А. Еропкина, похороненного на кладбище села Гастелло. Информация была получена из Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации.

Из донесения 398 ИАП о чрезвычайных происшествиях:

«22.11.1957 г. в результате катастрофы пилотируемого им самолета погиб капитан Еропкин Николай Александрович. Похоронен 24.11.1957 г. на кладбище села Гастелло».

Из карточки учета летного происшествия:

«Самолет МиГ-15бис №53210328. После выполнения задания на разведку погоды, после 4-го разворота на высоте 10-12 метров самолет произвел покачивание с крыла на крыло, затем резко развернулся вправо с креном более 90 градусов и углом планирования 10 градусов, на удалении 200 м от ВПП и правее ее на 70 м ударился о скат оврага и взорвался. Летчик погиб.

Причина происшествия: попадание под качалку управления элеронами в кабине самолета портсигара, который заклинил ручку управления самолетом в положении правого крена. Летчик в полет взял металлический портсигар, который при одевании парашюта в кабине самолета выпал из кармана на пол кабины...»

Поисковикам еще предстоит работа по поиску останков упавшего самолета и дополнительной информации о летчике.



ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик лейтенант

КАШИН
ИЛЬЯ ЛЕОНТЬЕВИЧ

Родился 14 сентября 1933 года в д. Вороненка Новосибирской области. Окончил 10 классов в г. Армавире и в 1952 году поступил в 1-е Чкаловское военное авиационное училище лётчиков, которое окончил в ноябре 1955 года и был направлен на службу в 398-й штурмовой авиационный полк 159-й штурмовой авиационной дивизии 29-й воздушной армии.



Летчик капитан

ЕРОШКИН
НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ



Родился 3 декабря 1921 года на станции Золотухино Золотухинского района Курской области. В 1938 году окончил 10 классов в г. Воронеже. В 1941 году поступил в Балашовскую военно-авиационную школу пилотов Сибирского военного округа, которую окончил в 1944 году и убыл в распоряжение 10-го запасного авиаполка, первой запасной авиабригады Приволжского военного округа. С 31 июля 1944 по 18 октября 1946 года – летчик 217-го штурмового авиаполка.

Имел боевую стажировку о время Великой Отечественной войны на Первом Прибалтийском фронте с 3 сентября 1944 по 11 октября 1944 года.

Награжден Орденом Красного Знамени, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «30 лет Советской армии и флота».

В 1952 году прибыл на Сахалин, в 398-й штурмовой авиаполк, который впоследствии был переименован в 398-й ИАП

Погиб при заходе на посадку на аэродром п. Гастелло 22.11.1957 г.



Долинский район

С 2004 года – муниципальное образование «Городской округ «Долинский». Расположен в юго-восточной части о. Сахалин на побережье залива Терпения.



Пе-2

(поселок Сосновка)

Справка

Пе-2 – советский пикирующий бомбардировщик времен Второй мировой войны. Самый массовый пикирующий бомбардировщик производства СССР (прозвище «Пешка»). 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. (По классификации НАТО: Виск – «Олень»).

Осенью 2016 года через социальные сети на сахалинских поисковиков вышел житель Долинска Кузнецов Николай Ильич и сообщил, что недалеко от п. Сосновка, что в нескольких километрах от Долинска, он когда-то, очень давно наткнулся на обломки самолета. Большую их часть растащили на металл, но точно он помнит, что было два двигателя. Встретившись с Николаем Ильичом в Долинске, мы вместе отправились к месту предполагаемого падения самолета. 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, в овальной воронке был обнаружен еще один двигатель. Чуть ниже – стойка шасси. Пришли к выводу, что это части

пикирующего бомбардировщика 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 во время бомбометания.

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 нашелся на одном из шатунов.



Номер двигателя 52-10828



Поиск номера двигателя самолета



Житель г. Долинска Николай Ильич Кузнецов, указавший место падения самолета

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 о. Сахалин. Поиски будут продолжены...



Хвостовой костыль



Полет над Долинским районом

Южно-Сахалинск (пригород)

Административный центр Сахалинской области. Расположен в юго-восточной части о. Сахалин в Сусунайской долине.

Bell P-63C KingCobra

(гора Луга)



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 модерациях нового фюзеляжа.

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

Около 10 лет назад активисту поискового движения Алексею Охрименко передали шильду с заводским номером самолета Bell P-63C KingCobra, которая была найдена среди груды обломков на горе Луга, что близ г. Южно-Сахалинска. Попытки установить имя летчика по этому номеру и узнать, что случилось с самолетом, увенчались успехом.

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, но на аэродром базирования не вернулся. В сложных метеоусловиях столкнулся с сопкой на высоте 815 метров...». Сама гора Луга имеет высоту 884,7 метра.

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

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. Ее используют и туристы для пеших походов на Лугу, а также мото- и квадроциклисты.



Редуктор винта



Фрагменты самолета

•Книга Памяти

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.



Табличка с заводским номером самолета

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 кедрачом, до сих пор напоминает о трагедии 70-летней давности, множество покореженного авиационного алюминия, поврежденные лопасти винта с редуктором – это все, 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.



Памятная табличка, установленная сахалинскими поисковиками на месте гибели экипажа в 2018 г.

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик старший лейтенант

КОНОВАЛОВ

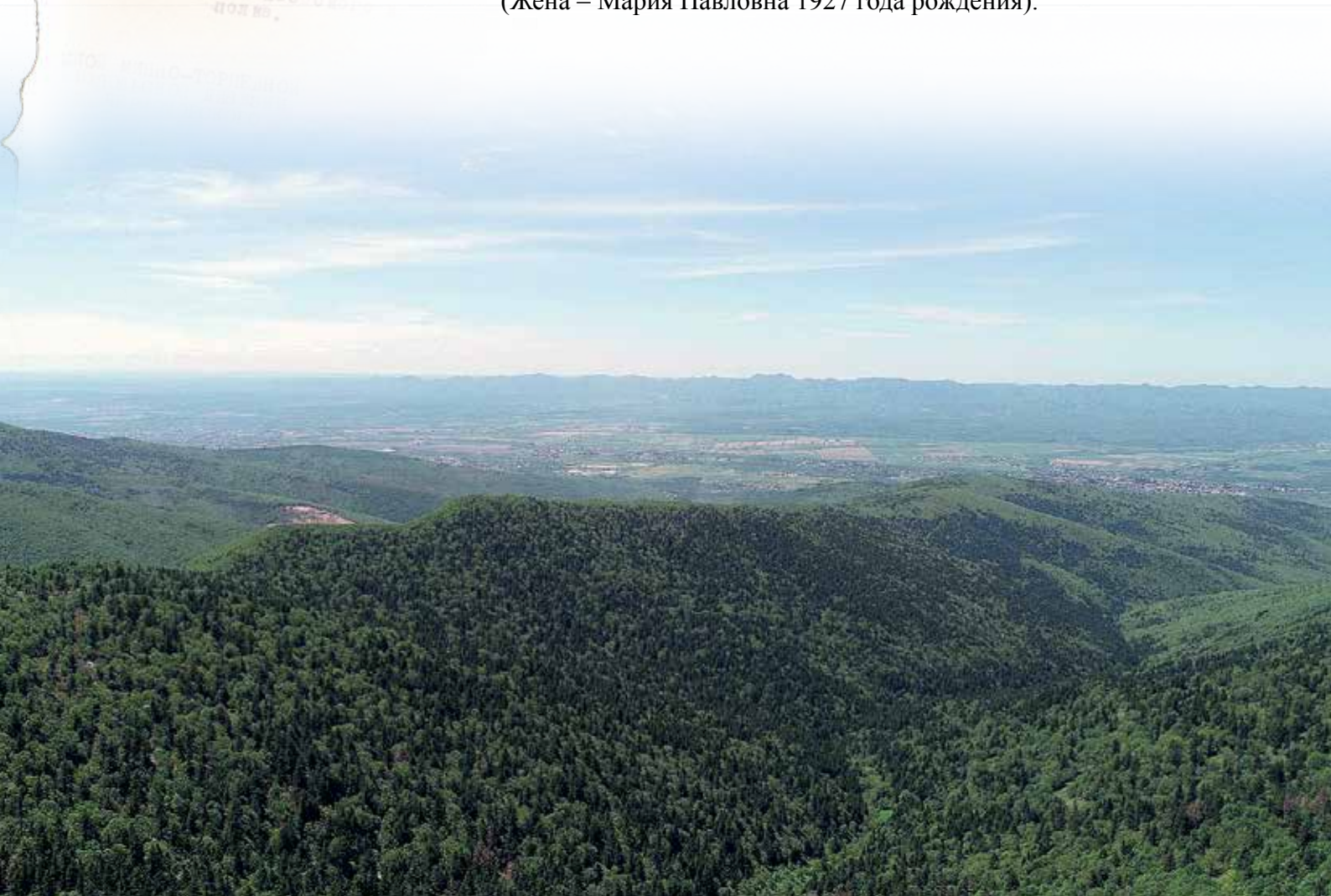
ИВАН АНДРЕЕВИЧ

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.

Участник Великой Отечественной войны. Награжден медалью «За победу над Японией».

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.

(Жена – Мария Павловна 1927 года рождения).



МиГ-17 (гора Красная)



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 околосвуковым. Предназначался для замены МиГ-15.

Эта история о столкновении в небе 21 мая 1954 года двух военных самолетов близ островной столицы – города Южно-Сахалинска – давно на слуху. Но поиск подробной информации еще впереди. Пока из архивных документов известно главное.

Из донесения командующему Северо-Тихоокеанской флотилии от командира 105-го авиационного корпуса от 01.06.1954 г.:

«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».

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



Номер самолета



Поисковики и семья погибшего летчика А.П. Зиновьева



Номер двигателя



Три поколения Зиновьевых у памятной таблички, установленной сахалинскими поисковиками в 2017 году на месте катастрофы МиГ-17



Памятная табличка, установленная сахалинскими поисковиками

Весной 2019 года южно-сахалинские туристы, спускаясь в высоком бамбуке по склону в районе г. Высокой, наткнулись на фрагменты самолета. Связались с поисковиками, после чего на это место была организована экспедиция.

Пройдя более двух часов по руслу речки Комиссаровки, поисковики поднялись на склон и увидели заднюю часть самолета МиГ-17ф. Номеров найти не удалось, но с большой долей вероятности это фрагмент самолета капитана Суханова В.И.



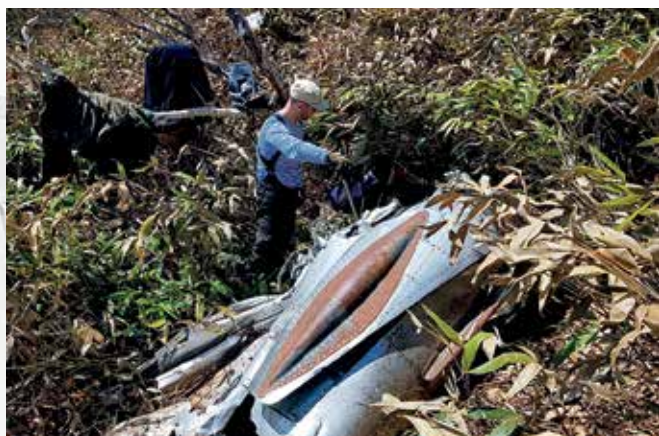
Семья Зиновьевых. Александр слева в нижнем ряду. 1932 г.



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



Свидетельство военного летчика А.П. Зиновьева



Сахалинские поисковики на месте падения самолета на склоне г. Высокой

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик старший лейтенант
ЗИНОВЬЕВ

АЛЕКСАНДР ПАВЛОВИЧ

Родился 19 июля 1926 года в семье рабочего в с. Ерлыково БАССР. В 1941 году в г. Уфе при школе № 10 окончил 7 классов, после чего поступил в железнодорожное училище, которое окончил 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. Так и служил под этой фамилией. В 1944 году поступил в 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.

Награжден медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «30 лет Советской Армии и Флота».

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

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



Летчик капитан

СУХАНОВ

ВЕНИАМИН ИВАНОВИЧ



Родился 23 сентября 1920 года в деревне Суханово Каргопольского района Челябинской (ныне Курганской) области. С 1938 года – курсант Военно-морского авиационного технического училища им. Молотова. С июня 1941 года, будучи авиационным механиком, служил на Черноморском флоте, летал на боевые вылеты в должности техника в 8-м АП 62-й АБ ВВС ЧФ. В июне 1944 года переучился на летчика-штурмовика, летал на самолетах И-5, И-15, УТИ-4. До трагической гибели 21 мая 1954 года 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.

Участник Великой Отечественной войны. Награжден орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Севастополя», «За оборону Кавказа».

МиГ-17



21 декабря 1959 года с аэродрома в Ново-Александровске, что в окрестностях города Южно-Сахалинска, взлетел самолет МиГ-17, за штурвалом которого находился Цикин Владимир Федорович. С выполнения задания летчик не вернулся... Такая информация появилась на форуме «Сахалинский поисковик» в 2015 году. Ею поделилась девушка по имени Елена. Она пересказала где-то услышанную историю не очень точно. С ее слов, военный летчик Владимир Цикин 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». Елена спрашивала, знаем ли мы что-нибудь об этом крушении, 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. Место падения нашли не с первого раза, были найдены и бортовой, и заводской номер самолета. Но ответа в архивах, чей это самолет, пока мы не получили. Зато получили информацию ЦАМО РФ о Владимире Цикине.





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. Посылались группы для поиска самолета, но попытки найти его были безуспешны.

Из карточки летного происшествия:

«В 21.26 летчик произвел взлет для полета в зону. Полет контролировался радиолокатором и поддерживалась радиосвязь. В 21.42 радиосвязь прекратилась. В 21.45, по данным радиолокатора, самолет развернулся в направлении аэродрома, но на аэродром не возвратился. Ведутся поиски самолетами Як-12 и Ли-2, вертолетами Ми-1 и Ми-4. В эту ночь летчик выполнял 3-й полет. В 21.40 летчик доложил, что зону занял и приступил к выполнению задания, а через 2 минуты на запрос руководителя полетов не ответил.

Для лучшего поиска самолета Цикина все другие самолеты были посажены, но обнаружить его самолет радиолокатором не удалось».

Из акта расследования происшествия:

«При пилотаже в зоне летчик потерял высоту, и самолет столкнулся с сопкой, имеющей превышение 700 метров. В эту ночь летчик выполнял 3-й полет на четвертом часу стартового времени в зоне без световых ориентиров и видимости естественного горизонта. Летчику было изменено задание руководителем полетов, и он, без ведома командира, был выпущен в зону вместо полета по маршруту.

Поиски, продолжавшиеся с 21.12.1959 по 02.02.1960 г., результатов не дали. Дальнейшие поиски из-за обильных снегопадов производить невозможно. Поиски прекратить до стаивания снега.

Самолет МиГ-17, заводской номер 5320, двигатель ВК-1А № ф465662».

Обломки самолета обнаружили лишь в мае. 11 мая 1960 года Владимир Цикин был исключен из списков части как не вернувшийся с полетного задания и погибший при катастрофе самолета. Останки летчика были захоронены 21 июля 1960 года на кладбище п. Ново-Александровска.

Но нашли ли в действительности самолет, а если нашли, то собрали ли все останки пилота, нам еще предстоит выяснить, когда мы найдем место катастрофы.

16 сентября 2017 года мы привели в порядок место захоронения летчика, покрасив памятник и установив новую табличку с полной и точной информацией.



Место захоронения погибшего летчика



ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик старший лейтенант
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.



МиГ-17 (гора Московская)



На горе Московской возле Южно-Сахалинска лежат обломки самолета МиГ-17, номер двигателя ВК-1А № 3360714. Останков людей 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 пяти метров – место удара самолета о землю. Вокруг лежат рваные куски авиационного алюминия, крепления пушек, различные части от двигателя. Разброс других обломков – 70 х 40 метров. Также в районе первоначального удара о землю обнаружены разорванные гильзы калибра 37 и 23 мм. На данный момент заводской номер самолета не установлен.

В 2018 и 2019 годах поисковики провели здесь 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.

И здесь впереди у поисковиков много работы...



В 2018 году нашли часть заводского номера самолета ...315. Не хватает первой цифры



В 2019 году обнаружен полный номер самолета – 5315



Лопатки турбокомпрессора



Киль и стабилизатор



Участники областного слета «Наследники Победы» на месте поиска



Пушка ППШ-43 с гнутым стволом



Номер двигателя самолета

Корсаковский район

С 2004 года – муниципальное образование «Корсаковский городской округ». Расположен в южной части о. Сахалин на берегу бухты Лососей залива Анива.

ПЕ-2

(залив Анива)



Справка

Пе-2 – советский пикирующий бомбардировщик времен Второй мировой войны. Самый массовый пикирующий бомбардировщик производства СССР (прозвище «Пешка»). 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. (По классификации НАТО: Виск – «Олень»).

23 марта 1949 года у берегов Анивского залива 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 воздушное судно, 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 – сер-



Однокурсники



С боевыми товарищами (второй справа в первом ряду – Г.И. Забияка)



Выпускники ВМАУ им. Сталина



Однополчане

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

жант Ильин Иван Парменович.



Командир экипажа капитан
ЗАБИЯКА
ГЕОРГИЙ ИВАНОВИЧ



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.

Награжден орденами Александра Невского, Красной Звезды, двумя орденами Красного Знамени.

Его именем назван боевой самолет – «ЗАБИЯКА», заслуживший добрую известность в истории советской авиации.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ
Командира 2 Аэ 40 АБ, 15 ПАД ВВС ЧФ
его лейтенанта ЗАБИЯКА Георгий Иванович
Орденом «КРАСНОЕ ЗНАМИ»



— Ну, хорошо, если это так для вас интересно, пожалуйста. Только—мнегу пани!—многозначительно произнес штурман экипажа Аркадий Боевский.— А то, вдруг узнают немцы.— и все гроб взмолился громким лагательным смехом.

— Да!— скажет какой-нибудь тулом улетевший дохленький Гавс,— ты потопил транспорт, ты поджег нефтяную... 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 паланисью на фюзеляже «Забияка». Рядом парсван орден боевого Красного Знамени и три красных звездочки.

Факт
Орденосный экипаж снайпера-пикировщика Георгий Забияка за годы войны участвовал во всех главных операциях Черноморского флота. Отважными полетами на Констанцу, Пашети, Суани, Тульчу, бомбоударами по военным транспортным кораблям Румынии начал экипаж свою боевую деятельность. Участвуя за тем в обороне Одессы, Первоча,

уничтожая вражеские корабли в портах и на коммуникациях, наносил сокрушительные удары по живой силе и технике врага, экипаж внёс много славных страниц в боевую историю Краснознаменного полка и Черноморской авиации Имя Георгия Забияки вошло в пантеон 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! Договоривались же не рассказывать об этом. Узнают немцы.

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

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

Л. Васильев



(Текст подготовлен благодаря изысканиям Ярош Ирины Николаевны. Фотографии предоставлены Забиякой Виктором Георгиевичем, сыном Георгия Ивановича).

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Штурман старший лейтенант

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 минноторпедного авиационного полка 16-й смешанной авиационной дивизии ВВС 7-го ВМФ.

Награжден орденом Красной Звезды.

В войне с Японией совершил пять боевых вылетов. 15.08.1945 года нанесен удар по железнодорожной станции Ранан и складам, в результате два склада были подожжены.

17.08.1945 года удар по скоплению живой силы и технике противника в районе Камень-Эсутору, в результате прямого попадания разбит мост шоссейной дороги и десять автомашин.

21.08.1945 года произведен удар по железнодорожной станции Осака и Футомато (остров Сахалин. – Авт.), в результате разбито полотно и стрелки при выходе из Футомато.

22.08.1945 года нанесен удар по станции Осака и по шоссейной дороге на запад от Осака. В результате разбита шоссейная дорога и отмечено прямое попадание по огневым точкам противника.

23.08.1945 года удар по железнодорожной станции Футомато, прямым попаданием разбито железнодорожное полотно и складское помещение, назначение которого не установлено.

Стрелок-радист сержант

ИЛЬИН

ИВАН ПАРМЕНОВИЧ

(Фотография летчика не найдена)

Родился 1925 году в Кемеровской области. Призвался в армию 28.05.1943 года.



Ил-2КР (река Ивот)



Справка

Ил-2КР – 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 оборудования, в топливную систему и в схему бронирования. Для фиксации результатов разведки в самолете заменили радиостанцию на более мощную, а в хвостовой части фюзеляжа установили фотоаппарат АФА-И.

В 2009 году сахалинским активистом «Поискового движения России» Алексеем Охрименко и друзьями туристами в районе реки Ивот Корсаковского городского округа были обнаружены обломки легендарного советского штурмовика Ил-2КР. С 2012 года поисковиками начата архивная работа по уточнению обстоятельств крушения самолета и судьбы экипажа. Были проведены несколько экспедиций к месту падения самолета, в результате которых 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, вернее его останки, совершил свой последний полет, взяв курс на реставрацию. 30 октября этого года 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 штурмовик длиной около 12 метров и шириной около 15 метров в 2020 году украсит площадь Победы, заняв место рядом с мемориальным комплексом «Победа».

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



Особенность данного экземпляра самолета в том, что у него были две бронированные кабины – для пилота и для стрелка



Лис, который помог найти самолет



Памятная табличка, установленная на месте катастрофы самолета сахалинскими поисковиками



Знак штурмана А.П. Попова



Штурманские часы-секундомер

Самолет Ил-2КР № 8598 был выпущен на 30-м авиационном заводе 4 июня 1945 года. До момента катастрофы на нем помещали два двигателя. Катастрофа произошла, когда на нем стоял третий двигатель АМЗ8ф № 2519186.

Удалось собрать и информацию об экипаже самолета, обстоятельствах его гибели. Она еще требует уточнения и продолжения поиска, но и полученные сведения достойны публикации для сохранения памяти о погибших.

Из исторического формуляра 243-й отдельной корректировочной разведывательной авиаэскадрильи (ОКРАЭ):

«30.11.1950 года при проведении контрольно-комплексных полетов экипаж в составе: летчик – лейтенант Реуцков, 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 Реуцкова и штурмана – лейтенанта Попова не вернулись с выполнения летного упражнения: полет за облаками, по причинам:

1. Резкого ухудшения метеобстановки 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».



Часть крыла и хвостовое оперение обнаруженного штурмовика



Транспортировка двигателя самолета к месту реставрации

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

Из архивных документов 243 ОКРАЭ удалось выяснить, что самолет с заводским номером 308598 был закреплен за летчиком старшим лейтенантом Мишустиним, штурманом у которого был лейтенант Александр Попов, а самолет лейтенанта Павла Реуцкова был с заводским номером 308952, штурманом у которого был старший лейтенант Босяченко.

В 2017 году удалось установить связь с родственниками погибших летчиков, и архив поисковиков пополнился новыми данными. В частности, о Павле Сергеевиче Реуцкове.

Родился он в семье зажиточного крестьянина. В хозяйстве было много лошадей. Не желая расставаться со своими лошадьми, отец Павла, Сергей Игнатъевич, 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:

«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 близнецами, но дети родились мертвые, сама жена впала в кому и где-то через год она вышла на связь с нами, но потом пропала.»



Выпуск Балашовской ВАШП(Л),
1945 год



Семья Реуцковых



Дочь П.С. Реуцкова Ольга Павловна
с сыном Андреем



Летчик лейтенант
Павел Сергеевич Реуцков

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 судьбе дочери Павла ничего не известно...».

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

Новый поворот в расследовании этой авиакатастрофы произошел в конце октября 2018 года. На электронную почту сахалинского отделения общественного объединения «Поисковое движение России» пришло письмо от дочери летчика Павла Реуцкова. 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. Оказалось не совсем так... В своих письмах дочь командира экипажа Ил-2 рассказала о своей жизни после гибели отца и некоторые подробности авиакатастрофы, произошедшей в районе р. Ивот.

Кстати, жене Павла Реуцкова, Марии Алексеевне, на момент отправки писем дочери 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 п. Гастелло, где 17 ноября 1947 года родилась дочь Ольга.



Дочь Ольга



Учебный процесс на аэродроме



Фото военных лет.
«На долгую добрую память Клавдии
(жена брата), 05.11.43 года»

В день гибели экипажа Ил2-КР 30 ноября 1950 года, как пишет Ольга, 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 П. Еретнов и А. Котов и сказали, что Павел Сергеевич сел на вынужденную посадку. Позже пришел П. Синецкий и передал последние слова Павла Сергеевича: «Планирую над морем, горючее кончилось, мотор обледенел, потом шум и все...».

Несмотря на то, что было понятно, что экипаж самолета 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 Алексеевна Реуцкова поехала на прием к командующему 29-й воздушной армией С.Е. Белоконь. В процессе разговора, когда она объяснила ситуацию, просила поисков и расследования, Белоконь дал команду выдать ей справку о гибели мужа.

Марию Алексеевну отвели в радиорубку и дали прослушать запись последних переговоров летчиков. По ее рассказу, что запомнила дочь, Павел Сергеевич передал на землю, что у них кончилось топливо, мотор обледенел, видимость нулевая, что они падают 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,



*Внук Павла Реуцкова –
Андрей Шахов*



Фото, посланное П. Реуцковым сестре Анне. «На память сестричке от Павлика 27.08.45 г.». Павел возле своего самолета Ил-2КР



«На долгую память Клавдии Ивановне и ее детям от Маши и Оленьки Реуцковых». На фото жена и дочь П.С. Реуцкова



Памятная табличка, установленная сахалинскими поисковиками на месте падения самолета

сохраняя память о погибшем муже и не веря в его окончательную гибель, надеясь, что он каким-то образом остался жив и был спасен... Через три года после гибели мужа 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 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

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



страниц нашей истории – об одном из экипажей легендарного штурмовика Второй мировой войны – Ил-2.

Летчик старший лейтенант

РЕУЦКОВ

ПАВЕЛ СЕРГЕЕВИЧ

Родился 19 июня 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 Сахалинской области.

Награжден медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «30 лет Советской Армии и Флота».

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

(Жена Реуцкова Мария Алексеевна 1926 года рождения и дочь Ольга 1947 года рождения).



Штурман старший лейтенант

ПОПОВ

АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ

Родился 1 сентября 1926 года в селе Уян Куйтунского района Иркутской области. В рядах Красной Армии с июня 1943 года. Окончил Харьковское военное авиаучилище 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 Сахалинской области.

Награжден медалью «30 лет Советской Армии и Флота». 27 декабря 1950 года (посмертно) штурману Александру Петровичу Попову присвоено звание старшего лейтенанта.

(Жена Попова Анна Степановна 1927 года рождения и сын Александр 1948 года рождения, уроженец Амурской области, н.п. Средне-Белая. Также был брат Попов Анатолий Петрович, 1937 г.р.)

Арадо-196а

(залив Анива)



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 над Сахалином

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 это – два летчика из одного экипажа гидросамолета Арадо-196а, пропавшего без вести в заливе Анива во время охраны границы. Больше никаких сведений о них и самолете не было, но благодаря центральному пограничному архиву ФСБ России завесу тайны удалось приоткрыть.

Выяснилось, что 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).

По архивным данным установлено:

«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. Экипаж должен был выполнить упражнение № 16, раздел № 1 КБП-47 г., после чего произвести бомбометание и стрельбу на полигоне. Исходный пункт маршрута самолета – Тобути (о. Буссе), далее до Камня Опасности в проливе Лаперуза, затем через мыс Сиретоко (мыс Анива) вдоль западного

маршрута. Экипаж должен был выполнить упражнение № 16, раздел № 1 КБП-47 г., после чего произвести бомбометание и стрельбу на полигоне. Исходный пункт маршрута самолета – Тобути (о. Буссе), далее до Камня Опасности в проливе Лаперуза, затем через мыс Сиретоко (мыс Анива) вдоль западного



Осмотр трофейного самолета

побережья полуострова в конечный пункт маршрута Тобути.

На подлете в район мыса Крильон из пролива Лаперуза стал подходить густой туман, и экипажу скорректировали полет. Ему 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 самолета мыса Сиретоко в 13 часов 33 минуты.

К назначенному сроку экипаж не вернулся. Все попытки радиотехнической базы, катеров, пограничных застав и комендатур выйти на связь с экипажем 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 они 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:



Экипаж перед заданием

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.

3. Столкновение с берегом маловероятно, так как 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».

...Поисковики нашли в сети интернет фотографию самолета Арадо-196а в воздухе над Сахалином, но датирована она почему-то 1949 годом. При том, что 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...

(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.).

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик-инструктор младший лейтенант

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 семь классов.

Призван 27 марта 1941 года Железнодорожным РВК города Москвы в аэроклуб Железнодорожного района. С 28 марта 1941-го по июль 1943 года – курсант Черниговской военной авиационной школы пилотов ВВС КА. С июля 1943-го по 15 июля 1944 года – курсант 10-й военной авиашколы пилотов первоначально 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 авиачилище ВВС КА в должности летчика-инструктора.

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

С 20 мая 1947 года – летчик 7-го отдельного морского авиополка пограничных войск МВД СССР.

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

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Стрелок-радист лейтенант

**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.

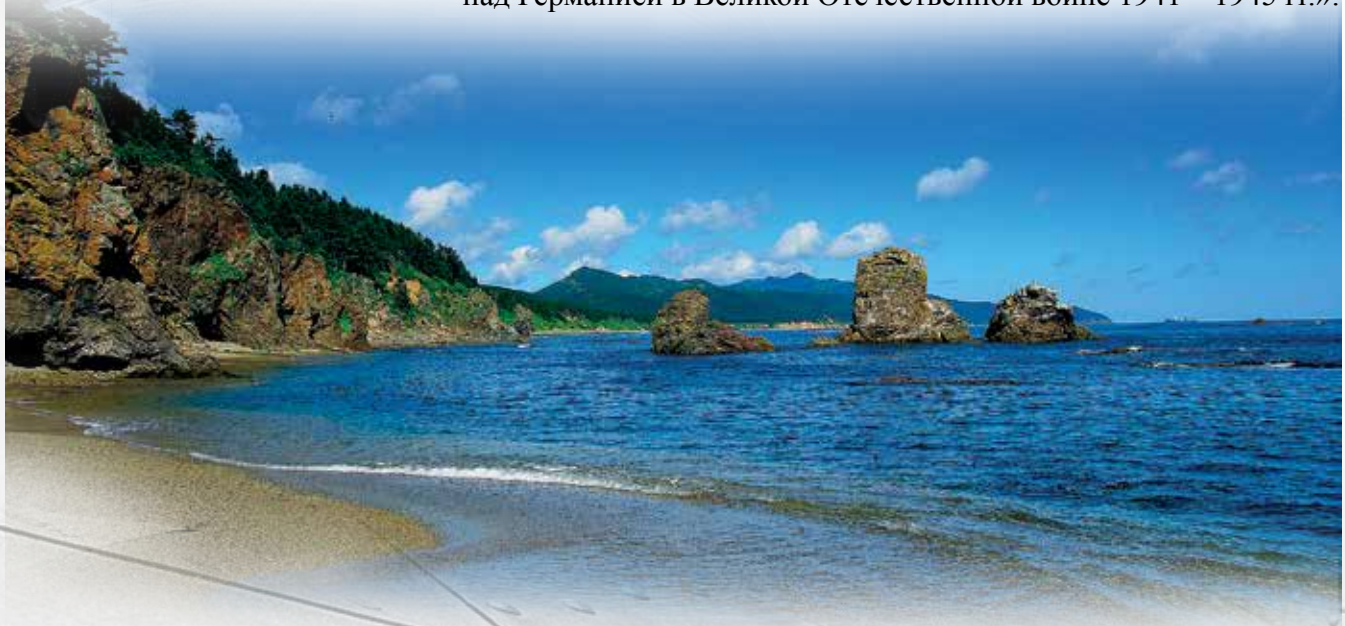
С февраля по август 1944 года штурман экипажа 11-го запасного бомбардировочного авиаполка. С августа 1944-го по январь 1945 года штурман экипажа 599-го учебно-тренировочной авиаэскадрильи МВО. Приказом ВВС КА от 16 января 1944 года № 036 присвоено воинское звание младший лейтенант. С января по август 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 лейтенанта. Летал на самолетах По-2, Р-5, Р-10, ТБ-3, СБ, МБР-2, Бостон А-20.

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

Награжден медалями «За взятие Кенигсберга», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.».





•Книга Памяти



Анивский район

С 2004 года – муниципальное образование «Анивский городской округ». Расположен на юге о. Сахалин на побережье залива Анива, в устье реки Лютога.

Активистами «Поискового движения России» на Сахалине была проведена архивная работа по установлению обстоятельств гибели летчиков, захороненных в Анивском районе, близ урочища Ольховатка. В настоящее время за могилами ухаживают школьники с. Таранай. На месте захоронения сохранилась табличка с именами двух летчиков – Солдатов Михаил Иванович и Караваяев 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. Информация о погибших пока очень скудна. Предстоит продолжить поиск.

Ил-2

(урочище Ольховатка)



Справка

Ил-2КР – 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»).



Место захоронения
летчиков

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ



Летчик лейтенант
СОЛДАТОВ
МИХАИЛ ИВАНОВИЧ



Родился 9 января 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 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 орденами Красного Знамени и Отечественной войны I степени.

«Младший лейтенант Солдатов произвел 28 бомбоштурмовых вылетов на уничтожение плавсредств, живой силы и техники противника. Особенно отличился при бомбоштурмовых ударах на Перекопском участке фронта. Участвовал при освобождении Таганрога, Мариуполя и Таманского полуострова. Наносил удары по Камыш-Вурун, Ай-Мечеть и Очаков, поддерживал десант в районе Эльтиген.

В результате бомбоштурмовых ударов в составе четырех – шести самолетов Ил-2 уничтожены семь быстроходных десантных барж, четыре СКА, одно парусное судно, восемь танков, 47 автомашин, транспортный пароход, восемь бензоцестерн, 13 конных повозок, два склада с боеприпасами, четыре жилых здания и 650 солдат и офицеров противника. Повреждено восемь быстроходных десантных барж, пять СКА, 32 автомашины, пять танков, подавлен огонь двух батарей зенитных артиллерий».



Стрелок-радист сержант
КАРАВАЕВ
ПЕТР МИХАЙЛОВИЧ
Родился в 1926 году.

Bell P-63C KingCobra

(урочище Ольховатка)



Справка

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

Являлся развитием самолета Белл P-39 Эйркорбра (*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 модерациях нового фюзеляжа.

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

С помощью проведенной архивной работы островные активисты «Поискового движения России» установили обстоятельства гибели военнослужащих, могилы которых находятся в районе урочища Ольховатка Анивского района. В настоящее время за могилами ухаживают школьники с. 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 четырех километрах южнее села Таранай и в трех километрах северо-восточнее аэродрома на высоте 400 метров с выпущенными шасси сорвался в левый плоский штопор и врезался в землю. Летчик погиб, самолет P-63 KingCobra с бортовым номером № 4270384 разбит.

Грунтовый аэродром Ольховатка находился в трех километрах южнее п. Таранай, на западном побережье залива Анива. На нем с 1945 года до середины 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 воздушные суда типа Ил-2, УЛа-11, Bell P-63 KingCobra.

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



ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

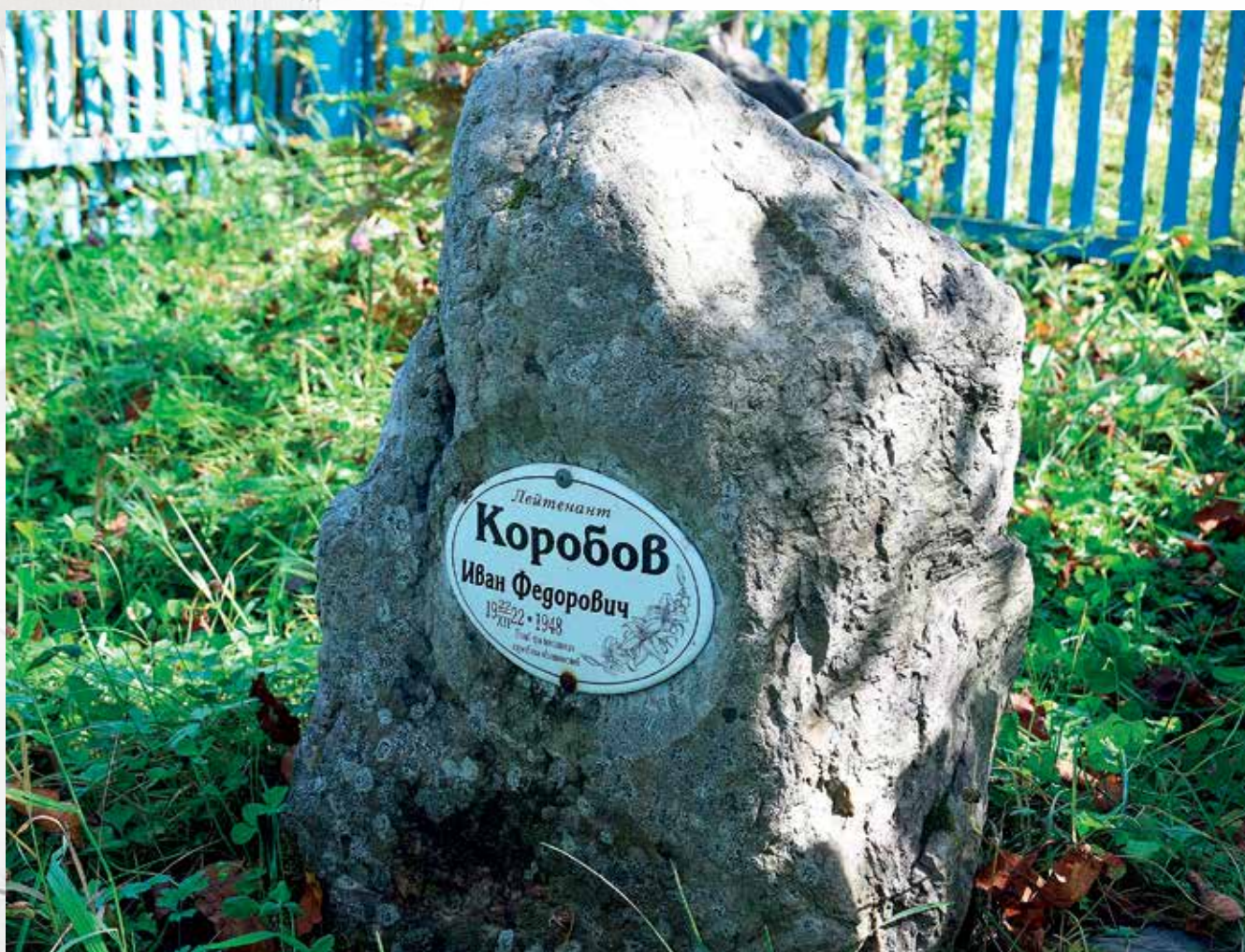


Летчик лейтенант
КОРОБОВ
ИВАН ФЕДОРОВИЧ

Родился 21 декабря 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.

Участник Великой Отечественной войны.

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



Холмский район

С 2004 года – муниципальное образование «Холмский городской округ». Расположен на юго-западном побережье о. Сахалин (Татарский пролив).

МиГ-17 (река Старая Утка)



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 околозвуковым. Предназначался для замены МиГ-15.

Эта история о столкновении в небе 21 мая 1954 года двух военных самолетов близ островной столицы – города Южно-Сахалинска – давно на слуху. Но поиск подробной информации еще впереди. Пока из архивных документов известно главное.

В Холмском районе, неподалеку от п. Чапланово, в долине реки Старая Утка найдены фрагменты самолета МиГ-15/17. Самолет найден благодаря информации джиперов из г. Холмска Сергея Фролова и Владимира Карепина. После этого 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. Чуть позже среди обломков была обнаружена шильда, с номером завода №126 и заводским номером самолета 2711, что отличается от номера, написанного через трафарет на руле высоты. Почему разные номера самолета на шильде и на руле высоты, предстоит выяснить.

Запрос в архивы пока нужной информации не дал...



Заводской номер самолета



Фрагмент консоли крыла с остатками красной звезды



Стойка шасси



Фрагмент двигателя ВК-1Ф

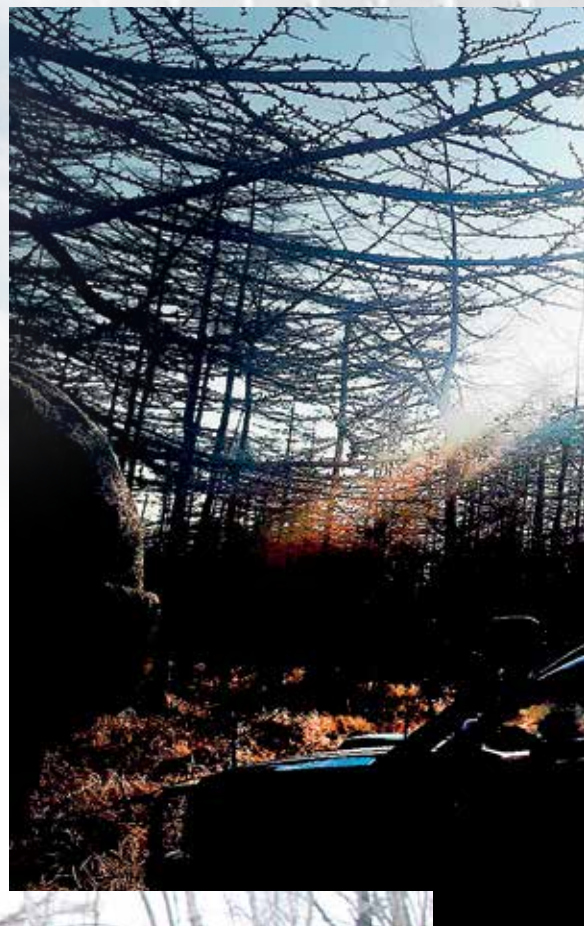


Номер двигателя ВК-1А Ф466279



Номер самолета на шильде 2711

АКТИВИСТЫ ДВИЖЕНИЯ







Максим АЛЬПЕРИН



Артем БАНДУРА



Алексей БУРУНДУКОВ



Галина ВОЛКОМОРОВА-АНИЩЕНКО



Евгений ВЫКЛИН



Николай ДЕГТЕРЁВ



Александр ЗРЯДНИЙ



Сергей ИЛЮШЕНКО



Владимир ИСУПОВ



Виталий КАЛИКИН



Эдуард КАТИНСКИЙ



Евгений КОНЬКОВ



Алексей КУЛЕШОВ



Алексей ЛОШКАРЁВ



Геннадий ЛОШКАРЁВ



Евгений НИКОНОВ



Алексей ОХРИМЕНКО



Сергей РАДЧЕНКО



Денис РОДИМЦЕВ



Евгений РУДЕНКО



Александр САЙКИН



Дмитрий САГУНОВ



Мария СТРЕЛЯЕВА



Иван СТОРОЖЕВ



Михаил ХАШБА



•Книга Памяти



Сергей ХЛЫНЦЕВ



Андрей ШОНИН



Виктор ЯНКОВ



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 военно-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://obdmemorial.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. 8 – 9 ЦАМО РФ ф. 10ВА, оп. 5910, д. 67; **стр. 17 – 19** ЦАМО РФ ф. 22797, оп. 682925с, д. 8, д.10; **стр. 20** ЦАМО РФ ф. 13627, оп. 872496с, д. 1, л. 12; ЦАМО РФ ф. 478, оп. 172135с, д. 2, л. 47 – 48; ЦАМО РФ ф. 13627, оп. 872496с, д. 1, л. 6; **стр. 24 – 33** ЦАМО РФ ф. 10ВА, оп. 5910, д. 67; **стр. 38 – 39** ЦАМО РФ ф. 20295, оп. 648707с, д. 1, оп. 642463с; **стр. 52** ЦВМА РФ ф. 4981, оп. 035754, д. 17; **стр. 41** ЦАМО РФ ф. 20295, оп. 642454с, д. 1; **стр. 54 – 55** ЦАМО РФ ф. 20528, оп. 654965с, д. 2; **стр. 57 – 58** ЦАМО РФ ф. 22628, оп. 2, д. 1; **стр. 60 – 64** ЦВМА РФ ф. 3, оп. 145с, д. 3, ЦА ТОФ ф. 1118, оп. 16521, д. 22; **стр. 68 – 71** ЦАМО РФ ф. 478, оп. 167825с, д. 1, оп. 24457с, д. 1; **стр. 77 – 81** ЦАМО РФ ф. 478, оп. 580673с, д. 1; **стр. 84 – 85** ЦАМО РФ ф. 23202, оп. 682101, д. 1; **стр. 90 – 91** ЦАМО РФ, ф.35, оп.986179с, д.13., л.146; **стр. 94** ЦАМО РФ ф. 22756, оп. 873151с, д. 1; **стр. 97 – 100** ЦВМА РФ ф. 5920, оп. 1с, д. 8, ф. 12, оп. 44с, д. 89; **стр. 101 – 102** ЦАМО РФ ф. 22779, оп. 826857, д. 8, ф. 33, оп. 818843с, д. 8; ЦАМО РФ ф. 35, оп. 986179с, д. 20, л. 129; **стр. 106** ЦВМА РФ ф. 921, оп. 017968, д. 13; **стр. 111 – 113** ЦАМО РФ ф. 24538, оп. 426294с, д. 1, оп. 506759, д. 1; **стр. 112 – 113** ЦАМО РФ, ф.24583, оп.506759, д.2., лл.117, 118; **стр. 118 – 121** ЦПФ ФСБ России; **стр. 124 – 125** ЦВМА РФ ф. 2007, оп. 1, д. 2

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- АБ ВВС ЧФ** – авиационная бригада военно-воздушных сил Черноморского флота
АД – авиационная дивизия
АП – авиационный полк
АЭ – авиационная эскадрилья
БАД – бомбардировочная авиационная дивизия
БАП – бомбардировочный авиационный полк
ВАШЛ – высшая авиационная школа летчиков
ВАШП – высшая авиационная школа пилотов
ВВС – военно-воздушные силы
ВПП – взлетно-посадочная полоса
ВЯ-23 – (пушка) Волков-Ярцев калибра 23 мм
ИАД – истребительная авиационная дивизия
ИАП – истребительный авиационный полк
МВО – Московский военный округ
МТАД – минно-торпедная авиационная дивизия
ОАЭ – отдельная авиационная эскадрилья
ОДРАП – отдельный дальне-разведывательный авиационный полк
ОДРАЭ – отдельная дальне-разведывательная авиационная эскадрилья
ОГДРАЭ – отдельная гвардейская дальне-разведывательная авиационная эскадрилья
ОКРАЭ – отдельная корректировочно-разведывательная авиационная эскадрилья
ОРАП – отдельный разведывательный авиационный полк
ПВ МВД СССР – пограничные войска Министерства внутренних дел СССР
ПВО – противовоздушная оборона
СД – стрелковая дивизия
ТОФ – Тихоокеанский флот
УБ – (пулемет) универсальный Березина
ЦАМО – Центральный архив Министерства обороны РФ
ЦВМА РФ – Центральный военно-морской архив РФ
ШВАК – (пушка) Шпитального-Владимирова авиационная крупнокалиберная
ШКАС – (пулемет) Шпитального-Комарицкого авиационный скорострельный
ШАП – штурмовой авиационный полк

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

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 архивных данных и при определении обнаруженных нами фрагментов самолетов.
Реуцковой (Шаховой) Ольге Павловне и Реуцковой (Шестак) Марии Алексеевне – за информацию и фотографии отца и мужа Реуцкова 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. Монетной.

Смекалову Дмитрию Григорьевичу.

Начальнику 1-го отдела ЦАМО РФ **Тихонову Андрею Владимировичу.**

Роману Борису, жителю села Победино.

Александрю Гришко, жителю села Ясное.

Владимиру Порваткину, жителю села Восход.

Николаю Токарю, жителю села Оноп.

Борису Ильченко, за информацию о PV-1 Ventura.

Ольге Ширниной, за колоризацию фотографии Ф.А. Твердохлебова.

Александре Макаровой и Елизавете Мальгиной, за информацию о самолете на г. Высокой.

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

Сотрудникам ЦАМО РФ.

Сотрудникам Центрального архива ФСБ России.

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. А также островным туристам.

•Книга Памяти



ОРДЕНА И МЕДАЛИ



ОРДЕН
ЛЕНИНА



ОРДЕН
КРАСНОЙ
ЗВЕЗДЫ



ОРДЕН
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЫ
I СТЕПЕНИ



ОРДЕН
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЫ
II СТЕПЕНИ



ОРДЕН
КРАСНОГО
ЗНАМЕНИ



ОРДЕН
АЛЕКСАНДРА
НЕВСКОГО



МЕДАЛЬ
«ЗА БОЕВЫЕ
ЗАСЛУГИ»



МЕДАЛЬ
«ЗА ОТВАГУ»



МЕДАЛЬ
«ЗА ОБОРОНУ
ЛЕНИНГРАДА»



МЕДАЛЬ
«ЗА ОСВОБОЖДЕНИЕ
ВАРШАВЫ»



МЕДАЛЬ
«ЗА ВЗЯТИЕ
БЕРЛИНА»



МЕДАЛЬ
«ЗА ВЗЯТИЕ
КЕНИГСБЕРГА»



МЕДАЛЬ
«ЗА ОБОРОНУ
СЕВАСТОПОЛЯ»



МЕДАЛЬ
«ЗА ОБОРОНУ
КАВКАЗА»



МЕДАЛЬ
«ЗА ПОБЕДУ
НАД ГЕРМАНИЕЙ
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЕ
1941 – 1945 гг.»



МЕДАЛЬ
«ЗА ПОБЕДУ
НАД ЯПОНИЕЙ»



МЕДАЛЬ
«30 ЛЕТ
СОВЕТСКОЙ
АРМИИ И ФЛОТА»





СОДЕРЖАНИЕ

ПОИСК НЕ ПРЕКРАЩАЕТСЯ... / 3

Северо-Курильский район
РV-1. Ventura (остров Шумшу) / 8

ОХИНСКИЙ РАЙОН

Як-9 (поселок Новостройка) / 16
МиГ-15бис (поселок Новостройка) / 20

ТЫМОВСКИЙ РАЙОН

СБ-2 (село Адо-Тымово) / 24
Ту-2С (село Зональное) / 34
Ту-2 (река Кирпичная) / 36
Ту-2 (село Кировское) / 38
Ту-2 (урочище Вальзы) / 41
Ил-28 (село Палево) / 44

СМИРНЫХОВСКИЙ РАЙОН

И-15бис (село Оноп) / 48
Ил-10 (село Победино) / 52

ПОРОНАЙСКИЙ РАЙОН

Як-11 (поселок Возвращение) / 54
Як-25м (залив Терпения) / 57
Ту-16Р (гора Оловянная) / 60

МАКАРОВСКИЙ РАЙОН

Ли-2 (село Новое) / 68
Ту-2 (урочище Марково) / 77
Ил-10 (село Новое) / 84
МиГ-15бис (село Новое) / 88

ДОЛИНСКИЙ РАЙОН

Пе-2 (поселок Сосновка) / 92

ЮЖНО-САХАЛИНСК *(пригород)*

Bell P-63C KingCobra (гора Луга) / 94
МиГ-17 (гора Красная) / 97
МиГ-17 / 101
МиГ-17 (гора Московская) / 104

КОРСАКОВСКИЙ РАЙОН

ПЕ-2 (залив Анива) / 106
Ил-2КР (река Ивот) / 111
Арадо-196а (залив Анива) / 118

АНИВСКИЙ РАЙОН

Ил-2 (урочище Ольховатка) / 124
Bell P-63C KingCobra (урочище Ольховатка) / 126

ХОЛМСКИЙ РАЙОН

МиГ-17 (река Старая Утка) / 128

АКТИВИСТЫ ДВИЖЕНИЯ / 130

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ / 136

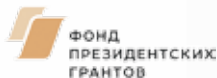
СПИСОК АРХИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ / 136

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ / 137

В39 **ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ. КНИГА ПАМЯТИ** – Южно-Сахалинск : ООО «Издательство «Сахалин – Приамурские ведомости», 2019. – 144 с.: ил.

ISBN 978-5-904194-45-1

Это действительно Книга Памяти. Благодаря работе активистов островного региона «Поискового движения России» восстановлены данные о военных летчиках, погибших при выполнении своего долга. Пусть и не во время боев, бывало, и в ходе тренировок, при выполнении заданий командования. Многие из погибших были участниками Великой Отечественной войны, освобождали юг Сахалина и Курильские острова в августе 1945 года, удостоены высоких наград... Сохранить память о них и есть цель авторов этой книги.



Проект реализуется с использованием гранта Президента Российской Федерации на развитие гражданского общества, предоставленного Фондом президентских грантов в 2018 году.

ББК 63.3(2)622-8

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

КНИГА ПАМЯТИ

Выпуск 3

Над текстом работали

Артём Бандура, Алексей Кулешов, Дмитрий Сагунов

Редактор-составитель

Александр Викторович Тарасов

Фотографии предоставлены активистами Сахалинского регионального отделения Общероссийского общественного движения «Поисковое движение России».

Использованы фотографии из семейных архивов родственников погибших летчиков, старожилов, фотографии и материалы Государственного архива Сахалинской области, центра документации новейшей истории Государственного архива Сахалинской области, интернет-ресурсов, ЦАМО РФ, ЦВМА РФ, а также А. Семенова, Л. Голубцовой, В. Титова, С. Асауленко, В. Елькина.

Оформление и верстка

О.А. Заяц

Технический редактор

Н.В. Корниенко

Корректор

Е.А. Иванова

Подписано в печать 25.11.2019. Формат 60х90/8.

Бумага офсетная. 12 усл. печ. л. Печать офсетная. Тираж 500 экз. Заказ №

ООО «Издательство «Сахалин – Приамурские ведомости»
693000, г. Южно-Сахалинск, Коммунистический пр. 49, оф. 201а.

Генеральный директор А.В. Тарасов
Тел. (4242) 50-08-03, 43-62-37. E-mail: phpv@bk.ru
www.sakh-pv.ru

Отпечатано в ОАО «ИПК «Дальпресс»
690950, г. Владивосток, пр-т Красного знамени, 10

