



ПОИСКОВОЕ ДВИЖЕНИЕ РОССИИ

Общероссийское общественное движение
по увековечению памяти погибших при защите Отечества
Сахалинское региональное отделение

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

КНИГА ПАМЯТИ

Часть первая

Южно-Сахалинск
2017 год

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

ВЕЧНЫЙ ПОЛЁТ

КНИГА ПАМЯТИ

Часть первая



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

Южно-Сахалинск
2017 год

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
PV-1. Ventura , о. Шумшу	4
Ли-2 , г. Монетная, Макаровский район	12
Ил-2КР , р. Ивот, Корсаковский район	20
Ту-2 , урочище Марковка, Макаровский район	24
Пе-2 , п. Сосновка, Долинский район	26
МиГ-17 , г. Красная, пригород Южно-Сахалинска	28
МиГ-17 , г. Московская, г. Южно-Сахалинск	34
МиГ-15/17 , р. Старая Утка, Холмский район	36
Ту-16Р , г. Оловянная, Поронайский район	38
Р-63 Кинг-Кобра , Коробов И.Ф., ур. Ольховатка, Анивский район	44
Ил-2 , Солдатов М.И. / Караваев П.М., ур. Ольховатка, Анивский район	46
Пе-2 , Забияка Г.И., г. Корсаков	48
МиГ-17 , Цикин В.Ф., п. Ново-Александровск	52
Активисты движения	54
Список использованных источников при создании книги	56
Благодарности	57

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

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

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

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

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

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

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

В декабре 2014 года Региональное отделение официально зарегистрировано в Сахалинской области.

Основная деятельность Сахалинского регионального отделения – это поиск и увековечение памяти погибших защитников Отечества, патриотическое воспитание молодежи, содействие в сохранении памятников Воинской славы.

Направления нашей деятельности: исследование русско-японской войны 1904–1905 гг., события августа 1945 года, поиск погибших военных самолетов и увековечение памяти их экипажей.

Lockheed PV-1 Ventura Северо-Курильский район



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 4-х штук были интернированы у американцев в 40-х годах, после их посадок на Камчатку.

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



Внешний вид самолета Lockheed PV-1 Ventura

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

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

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

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

Рядом была установлена памятная табличка.

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



Место падения Lockheed PV-1 Ventura, 2017 г.

Lockheed PV-1 Ventura Северо-Курильский район



Шильда с двигателя Lockheed PV-1 Ventura № 48923

11.10.1945 г. два самолета В-34 были в 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 Катаока (Шумшу). После прибытия на Катаока туда же вернулся майор Иванов с Парамушира. Самолет Копыльца был загружен вещевым имуществом, также были взяты на борт 4 пассажира, для того чтобы вылететь на Камчатку в Ново-Коряки.

По свидетельству майора Иванова, который оставался на аэродроме, у самолета долго не могли запустить один из двигателей. Капитан Копылец взлет произвел нормально, выдержав самолет до необходимой скорости, перевел в угол набора, на высоте 10–15 метров еще увеличил угол набора, убрал шасси, самолет резко перешел в набор высоты и на высоте 40–50 метров, потеряв скорость, перевернулся через левое крыло, в перевернутом положении пролетел несколько секунд, врезался с углом в землю, взорвался и сгорел.

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

ЭКИПАЖ

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

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

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

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

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

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

ПАССАЖИРЫ

Военфельдшер – старший лейтенант Пономарев.

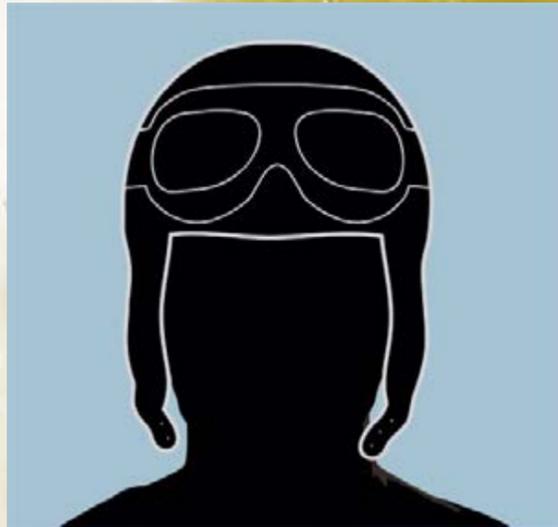
Рядовые Кудрявцев, Осипов.

Гражданка Трофимова (жена одного из офицеров).



Памятная табличка на о. Шумшу

Lockheed PV-1 Ventura Северо-Курильский район



Командир корабля
Копылец
Арсений Яковлевич

Родился в 1915 году, предположительно, в Одессе.

В рядах Советской Армии с августа 1935 года.

Участник войны с Японией.

Награжден орденом Отечественной войны II степени.

До трагической гибели капитан Копылец Арсений Яковлевич был командиром эскадрильи 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Lockheed PV-1 Ventura Северо-Курильский район



Второй пилот
Белоусов
Владимир Макарович

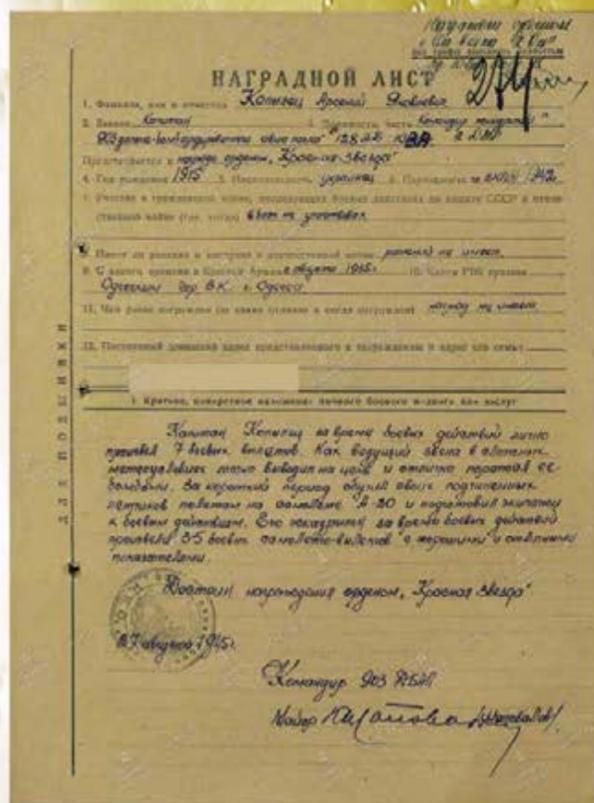
Родился в 1921 году в Белорусской ССР.

В рядах Советской Армии с апреля 1940 года.

Участник войны с Японией с 9.08.1945 г. Награжден медалью «За заслуги перед Отечеством».

До трагической гибели младший лейтенант Белоусов Владимир Макарович был летчиком 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

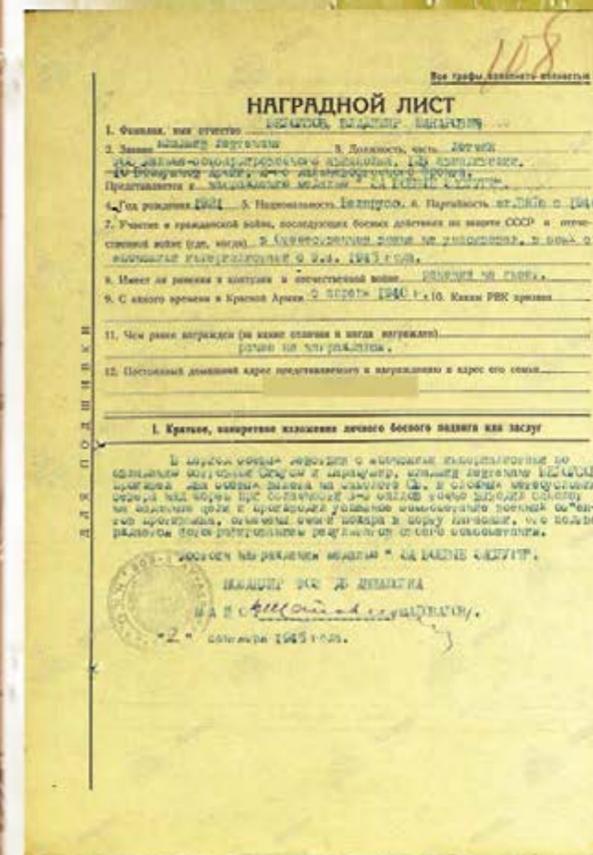
Экипаж Lockheed PV-1 Ventura



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



Экипаж Lockheed PV-1 Ventura



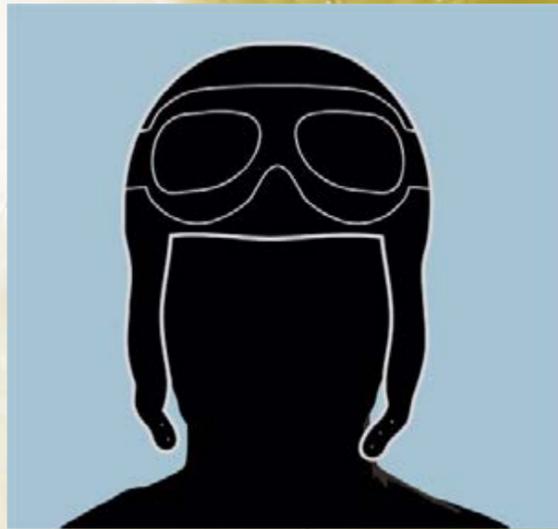
«В период боевых действий с японскими милитаристами по овладению островами Симуску и Парамушир младший лейтенант Белоусов произвел 2 боевых вылета на самолете СБ. В сложных метеоусловиях севера над морем при облачности 8–9 баллов точно выводил самолет на заданные цели и производил успешное бомбометание военных объектов противника. Отмечены очаги пожара в порту Нагасаки, что подтверждается фотографированием результатов своего бомбометания» (выписка из наградного листа приказа командира 128-й авиадивизии 10-й ВА 2 ДВ фронта от 3.09.1945 г.).



Вечный полёт

Вечный полёт

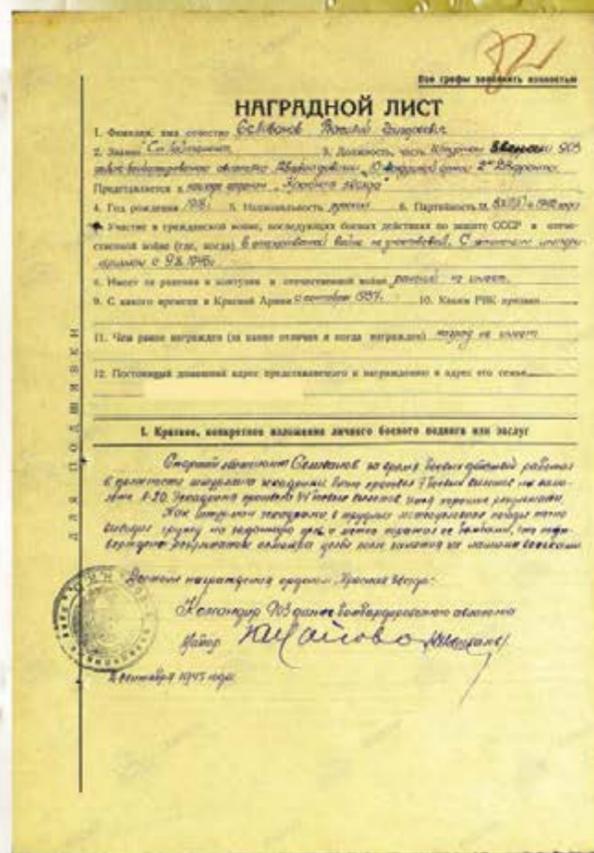
**Lockheed PV-1 Ventura
Северо-Курильский район**



Штурман
**Селиванов
Василий Григорьевич**

Родился в 1918 году.
В рядах Советской Армии с сентября 1939 года.
Участник войны с Японией.
Награжден орденом Красной Звезды.
До трагической гибели старший лейтенант Селиванов Василий Григорьевич был штурманом звена 903-го дальнебомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

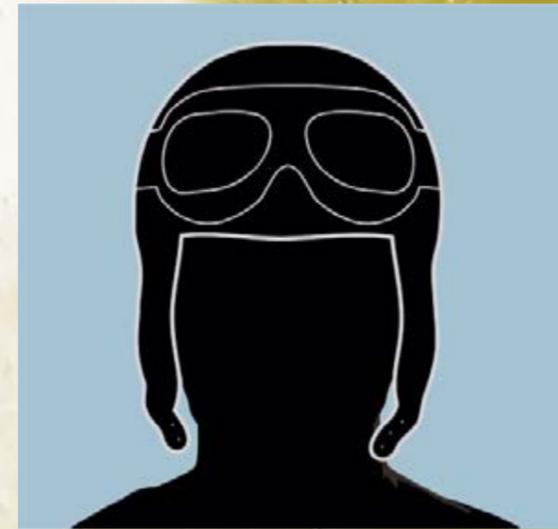
Экипаж Lockheed PV-1 Ventura



«За время боевых действий работал в должности штурмана эскадрильи. Лично произвел 7 боевых вылетов на самолете А-20. Эскадрилья произвела 34 боевых вылета, имея хорошие результаты. Как штурман эскадрильи в трудных метеоусловиях погоды точно выводил группу на заданную цель и метко поражал ее бомбами, что подтверждено результатом осмотра целей после занятия их нашими войсками» (выписка из наградного листа приказа командира 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта от 3.09.1945 г.).

Вечный полёт

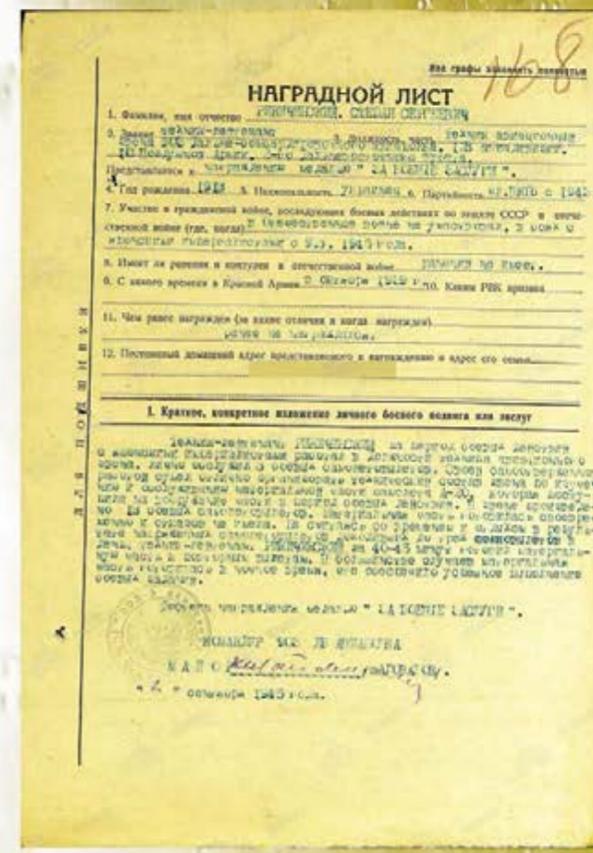
**Lockheed PV-1 Ventura
Северо-Курильский район**



Техник
**Рикичинский
Степан Сергеевич**

Родился в 1918 году.
В рядах Советской Армии с октября 1939 года.
Участник войны с Японией с 9.08.1945 г.
Награжден медалью «За боевые заслуги».
До трагической гибели техник-лейтенант Рикичинский Степан Сергеевич был техником авиационного звена 903-го дальнебомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

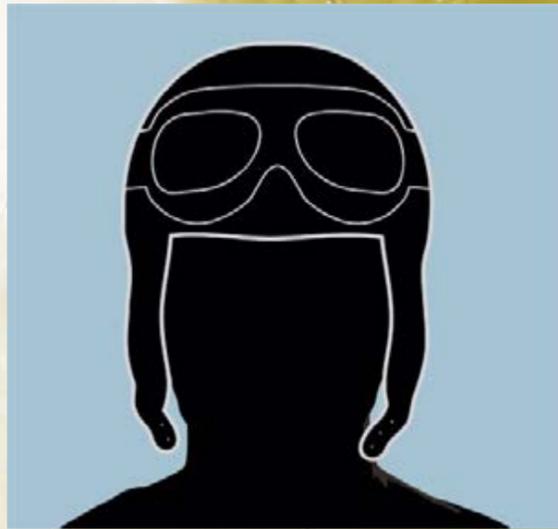
Экипаж Lockheed PV-1 Ventura



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

Вечный полёт

Lockheed PV-1 Ventura Северо-Курильский район



Стрелок-радист
**Сиринов
Александр Федорович**

Родился в 1918 году, предположительно, в Усинском районе Молотовской области.

В рядах Советской Армии с сентября 1939 года.

Участник войны с Японией с 9.08.1945 г.

Награжден медалью «За боевые заслуги».

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

Lockheed PV-1 Ventura Северо-Курильский район



Старшина технической службы
**Химочка
Петр Павлович**

Родился в 1918 году.

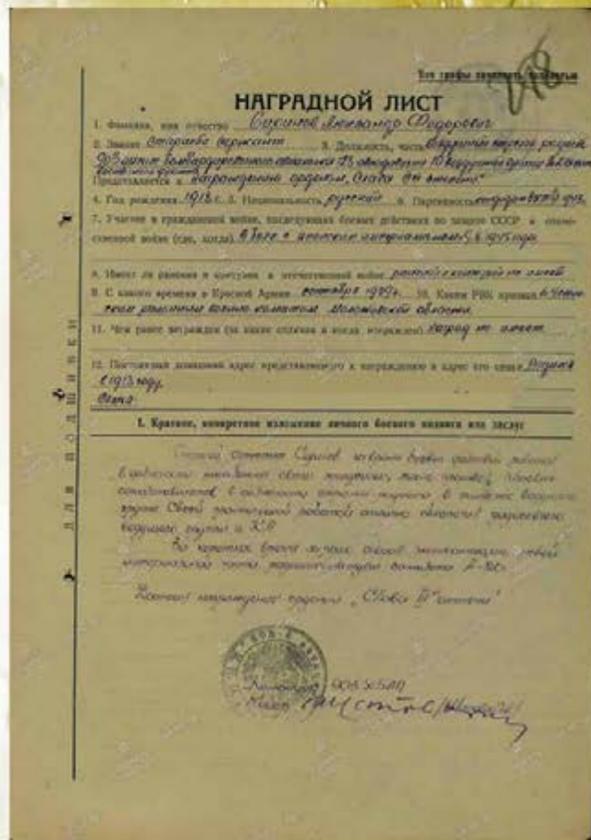
В рядах Советской Армии с июня 1940 года.

Участник войны с Японией с 9.8.1945 г.

Награжден медалью «За заслуги перед Отечеством».

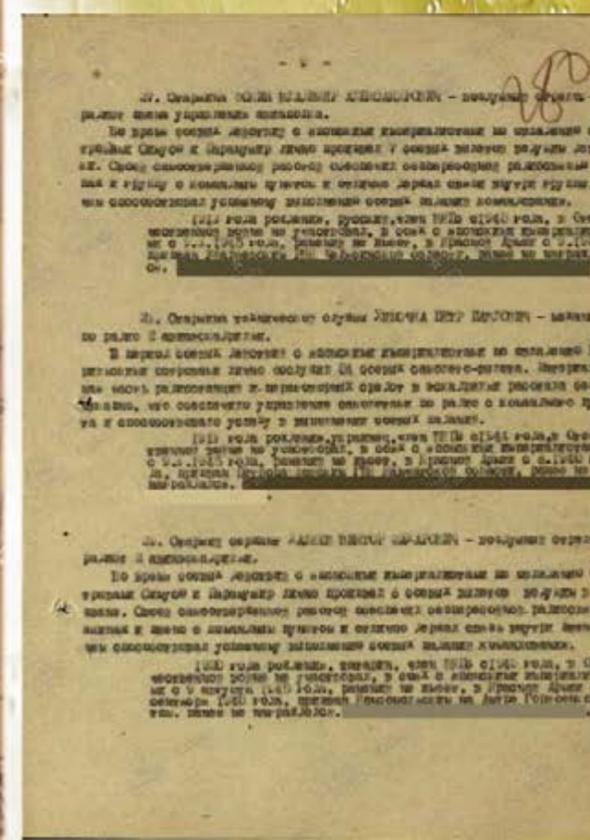
До трагической гибели старшина технической службы Химочка Петр Павлович был механиком по радио 2-й авиаэскадрильи 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й воздушной армии 2-го Дальневосточного фронта.

Экипаж Lockheed PV-1 Ventura



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

Экипаж Lockheed PV-1 Ventura



«В период боевых действий с японскими империалистами по овладению Курильскими островами лично обслужил 34 боевых самолетовылета. Материальная часть радиостанций и переговорных средств в эскадрилье работала безотказно, что обеспечило управление самолетами по радио с командного пункта и способствовало успеху в выполнении боевых заданий» (выписка из наградного листа приказа командира 903-го дальне-бомбардировочного авиаполка 128-й авиадивизии 10-й ВА 2 ДВ фронта от 2.09.1945 г.).

Вечный полёт

Вечный полёт



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

СПРАВКА

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

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

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



Пример отреставрированного самолета Ли-2

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

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



В.С. Корниенко на месте крушения

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

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

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

Найденные останки захоронили на местном кладбище как безымянные.

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

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



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

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



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



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

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

Ли-2 Макаровский район

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

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

«В 16 часов 05 минут Харин вылетел с аэродрома Хабаровск, имея на борту 1200 кг груза запасных частей для авиамастерских, с задачей произвести посадку на аэродроме Долинск. Харин трижды запросил по радио разрешение на посадку в Камисикука, на что получил запрет. Однако, пытаясь пройти в Камисикука, пробивает облачность над морем в районе Найро до высоты 10–15 м. Выскочив из облачности на малой высоте, только случайно не столкнулся с водой. Харин перевел самолет в набор высоты с левым разворотом. Через 8–10 минут полета в облаках с видимостью 50–100 м увидел слева сопку и лес. Разворачиваясь от сопки, через несколько секунд с набором высоты ударяется в следующую сопку. Экипаж в составе 6 человек (так в документе) погиб, 4 пассажира получили ожоги, самолет сгорел».



Двигатель АШ-62ИР

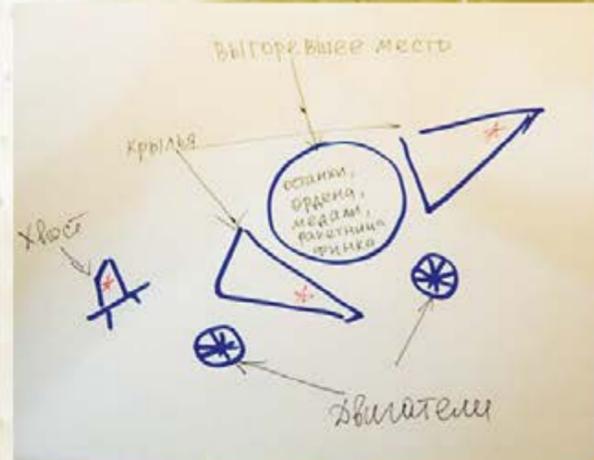
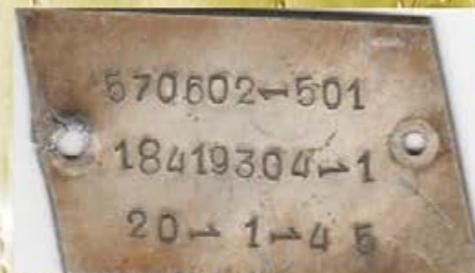


Схема расположения обломков Ли-2, найденных на месте крушения.
Рисунок Корниенко В.С.



Номер самолета 19304

В приказе 54-й транспортной авиационной дивизии № 070 от 5.08.1946 г. значится:

«4.07.1946 г. самолет Ли-2 340-го транспортного авиационного полка, пилотируемый командиром корабля лейтенантом Хариним, 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 метеословия».

Ли-2 Макаровский район

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

По докладом пассажиров самолета выявлено:

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



Вячеслав Корниенко со школьниками во время похода



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

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

В материалах расследования катастрофы значится:

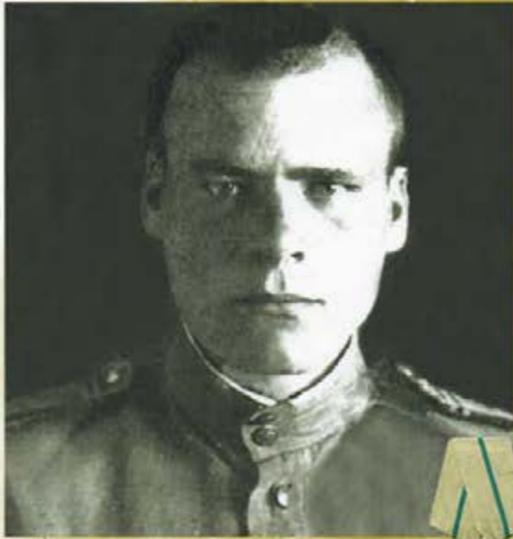
«4 июля 1946 года в 19 часов 20 минут на восточном побережье Южного Сахалина при ударе о вершину сопки потерпел катастрофу самолет Ли-2, 5 человек (так в документе) экипажа сгорели в обломках самолета. Находящиеся на борту самолета пассажиры: летчик Большаков, ст. сержант Гончаренко и сержант Бухалов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



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

Ли-2 Макаровский район



Командир корабля

**Харин
Дмитрий Евдокимович**

Родился 5.11.1923 года в деревне Лапино Долговского района Красноярского края. В рядах Красной Армии с мая 1941 года. Окончил Омскую военную авиашколу пилотов в 1943 году. Принимал участие в Великой Отечественной войне и в войне с Японией. Награжден медалью «За оборону Ленинграда» (акт вручения медали по 513-й отдельной зенитной авиабатареи ПВО БФ), орденами Отечественной войны I и II степени, орденом Красной Звезды. С июля 1945 года гвардии лейтенант Харин Дмитрий Евдокимович находился в составе 340-го авиационного транспортного полка 10-й воздушной армии в должности летчика.

Ли-2 Макаровский район



Помощник командира корабля

**Бочаров
Евгений Викторович**

Родился в 1922 году в Саратове. В рядах Советской Армии с апреля 1941 года.

Окончил Омскую военную авиашколу пилотов в 1942 году. Принимал участие в войне с Японией. Награжден орденом Красной Звезды.

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

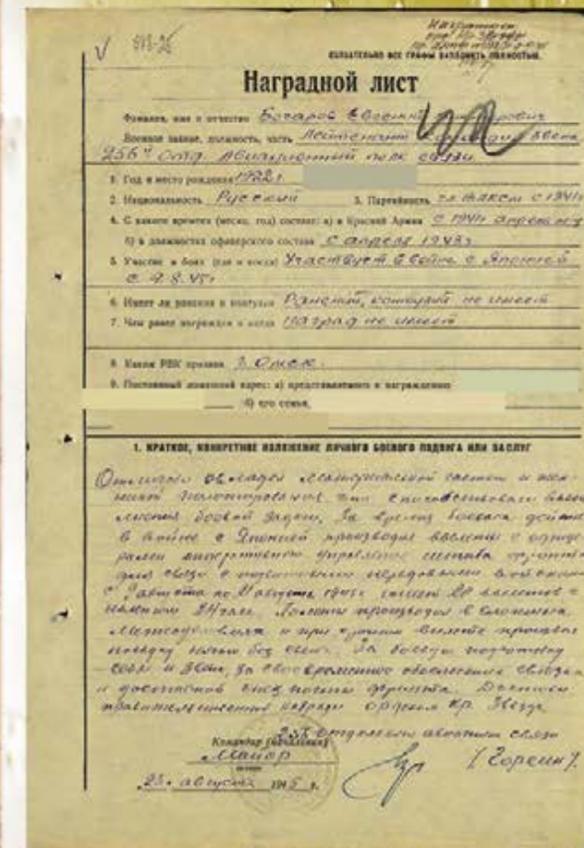
«За период Отечественной войны совершил 67 боевых вылетов ночью на бомбардирование военных объектов, живой силы и техники противника. Из них 4 боевых вылета на промышленные объекты Финляндии: город Хельсинки, Турку, Котка. Летает днем и ночью в качестве правого летчика. Имеет общий налет 365 часов, из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



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



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



«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.).

**Ли-2
Макаровский район**



Штурман
**Тюльнев
Евгений Петрович**

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

Награжден орденом Отечественной войны II степени.

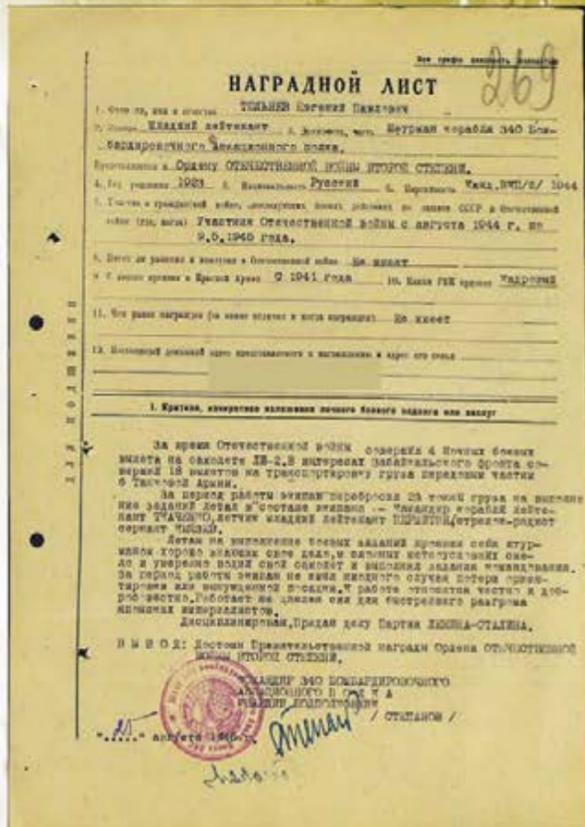
С июля 1945 года младший лейтенант Тюльнев Евгений Петрович находился в составе 340-го авиационного транспортного полка 10-й воздушной армии в должности штурмана.

**Ли-2
Макаровский район**



Бортовой техник
**Шпыхов
Николай Егорович**

Родился в 1915 году в Орловской области. В рядах Красной Армии с 1937 года. Окончил курсы механиков в летном центре г. Баку. Принимал участие в Великой Отечественной войне и в войне с Японией. Награжден медалями «За отвагу» (приказ войскам Волховского фронта от 3.01.1942 г.), «За оборону Ленинграда» (акт вручения медалей по 54 АД ДД от 25.12.1944 г.), орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны I и II степени. 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.



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

«...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 4.07.1945 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 7.09.1945 г.).

Ил-2КР Корсаковский район



СПРАВКА

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

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

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



Пример отреставрированного штурмовика Ил-2, 2017 г.

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

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



Часть крыла и хвостовое оперение обнаруженного штурмовика



Пуговица с кителя пилота

Ил-2КР Корсаковский район

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

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

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

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



Парашютные пряжки и пуговицы от кителя



Транспортировка двигателя



Установка памятной таблички на месте катастрофы самолета

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

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

Ил-2КР Корсаковский район



Летчик
**Реуцов
Павел Сергеевич**

Родился 19.06.1922 года в селе Алексеевском Ильинского района Ивановской области. В рядах Красной Армии с июня 1941 года. Окончил Балашовскую военную Академию школы пилотов в 1945 году. Награжден медалями «За победу над Германией», «30 лет Советской армии и флота». 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.

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

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

Экипаж Ил-2КР



Штурман
**Попов
Александр Петрович**



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

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

Вечный полёт

Ил-2КР Корсаковский район

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

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

1. Резкого ухудшения метеообстановки после получаса взлета экипажа.

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

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

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

Причина неиспользования РПК экипажем неизвестна».

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



Двигатель штурмовика Ил-2КР
№ АМЗ8Ф



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



Штурманские часы-секундомер

Вечный полёт

Ту-2 Макаровский район

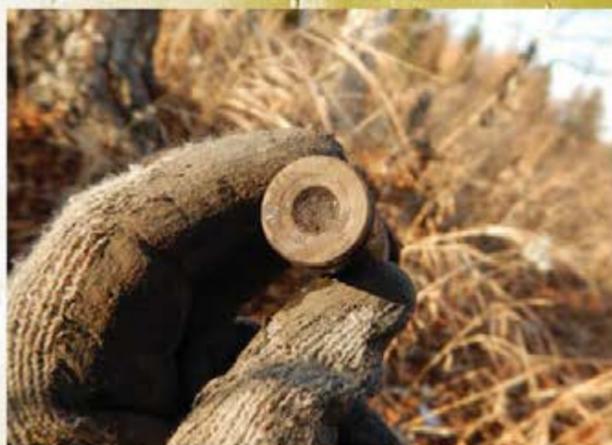


Пример самолета Ту-2

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



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



Гильза 12,7 мм от пулемета УБ



Пряжки от парашютной системы

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.



Технологический лючок с номером 14/29

Ту-2 Макаровский район

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



Прицел ПБП-1



Штурвал

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 с, предположительно, номером самолета. Цифры на лючке 14/29 вполне могут оказаться искомым номером самолета. С помощью форумчанина Бориса (linnet) была получена следующая информация: «Ту-2 с № 14/29 был выпущен 28.03.1945 с моторами №№ 8292897 и 8292846, а 31.3.1945 отправлен в 334-ю БАД, которая потом участвовала в войне с Японией». После войны 334-я бомбардировочная авиационная дивизия дислоцировалась на аэродроме п. Смирных. Также, в поселке Леонидово дислоцировался 345-й бомбардировочный авиационный полк.



Штурманские часы-секундомер



Турельная установка БУШ-1

Пе-2 Долинский район



Пример самолета Пе-2

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



Кузнецов Николай Ильич

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



Тормозной щиток



Хвостовой костыль



Двигатель М105ПФ на склоне



Двигатель М105ПФ в ручье



Фото Н.И. Кузнецова, 10 лет назад

Пе-2 Долинский район

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



Поиск номеров



Номер двигателя 52-10828



Номер двигателя 52-10892

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

МиГ-17 Пригород Южно-Сахалинска



Пример самолета МиГ-17

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.

АРХИВНАЯ СПРАВКА

В донесении командующему Северо-Тихоокеанской флотилии, от командира 105-го авиационного корпуса от 1.06.1954 г. говорится:

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

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

Летчики похоронены на кладбище г. Корсакова.



Фрагмент бронеспинки



Три поколения Зиновьевых



Памятная табличка

МиГ-17 Пригород Южно-Сахалинска

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



Номер самолета старшего лейтенанта Зиновьева



Памятный знак установлен



Номер двигателя ВК-1Ф: Ф362048



Поисковики и семья погибшего летчика



Федотова (Зиновьева) Татьяна Александровна

МиГ-17
Пригород Южно-Сахалинска



Летчик

Зиновьев
Александр Павлович

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

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

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

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



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

Вечный полёт

МиГ-17
Пригород Южно-Сахалинска

Выпуск ВМАУ г. Ейска.
Зиновьев и сокурсники в последний день сдачи гос. экзамена по технике пилотирования 3.10.50 г.
(из семейного архива Зиновьевых)



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



Свидетельство военного летчика А.П. Зиновьева



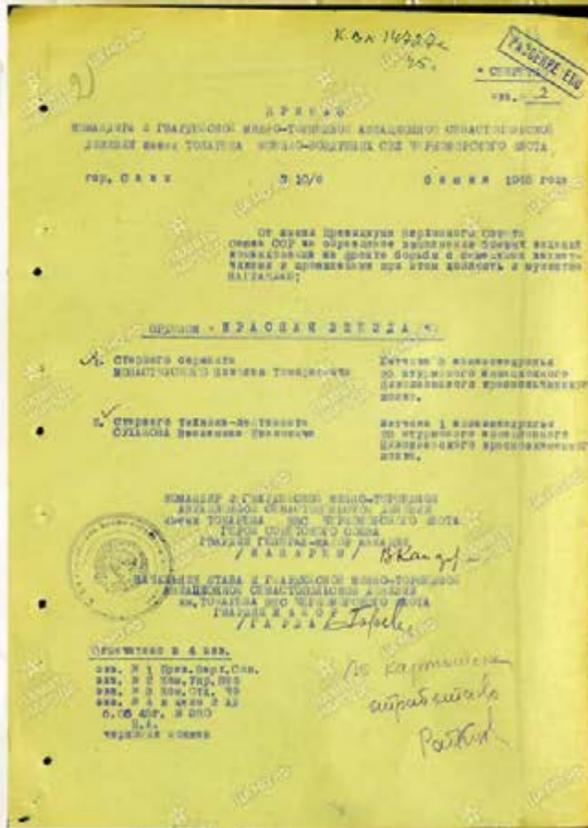
Вечный полёт

МиГ-17
Пригород Южно-Сахалинска



Летчик
Суханов
Вениамин Иванович

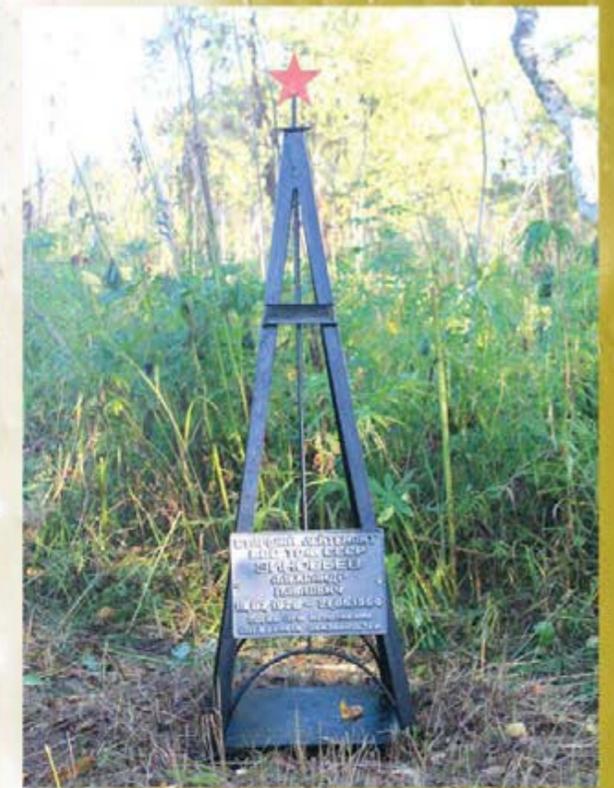
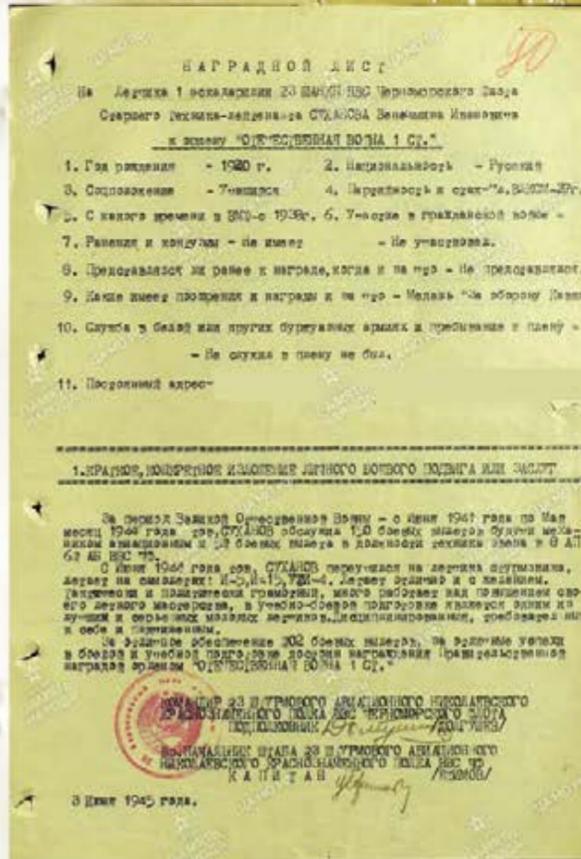
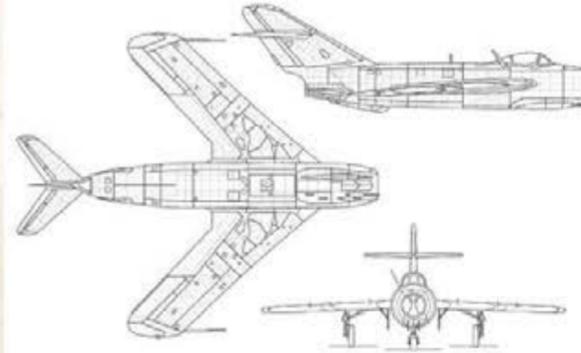
Родился 23.09.1920 года в деревне Суханово Каргопольского района Челябинской (ныне Курганской) области. С 1938 года курсант Военно-морского авиационного технического училища им. Молотова. С июня 1941 года, будучи авиационным механиком, служил на Черноморском флоте, также летал на боевые вылеты в должности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



В рядах Советской Армии с 1938 года. Участник Великой Отечественной войны. Награжден медалями «За оборону Севастополя» (приказ от 30.08.1943 г.), «За оборону Кавказа» (приказ от 1.05.1944 г.), орденом Красной Звезды (приказ от 06.06.1945 г.).

Вечный полёт

МиГ-17
Пригород Южно-Сахалинска



Места захоронений летчиков

Вечный полёт

МиГ-17 Пригород Южно-Сахалинска

МиГ-17. г. Московская

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

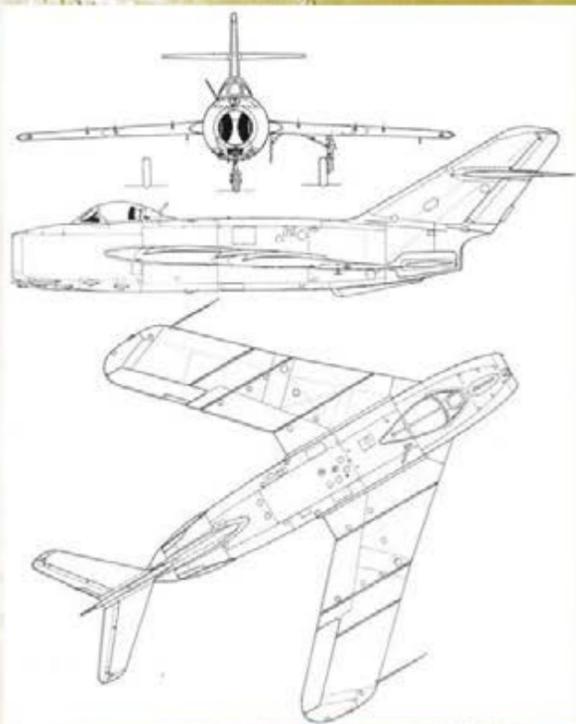


Схема самолета МиГ-17



Двигатель



Номер двигателя ВК-1А: 3360714



Лопатки турбокомпрессора



Хвостовая часть



Пушка НР-23



Пушка НР-23 с гнутым стволом



Киль и стабилизатор

Вечный полёт

Вечный полёт

МиГ-15/17 Холмский район



Пример самолета МиГ-15

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



Фрагмент авиационной пушки И-37



Фрагмент двигателя ВК-1Ф



Номер двигателя ВК-1Ф: 0466279



Дата производства одной из деталей – 1951 год

МиГ-15/17 Холмский район



Фрагмент консоли крыла с остатками красной звезды



Стойка шасси



Заводской номер самолета



Бортовой номер

Вечный полёт

Вечный полёт

**«ТУ-16Р... СТЕЧЕНИЕ
ОБСТОЯТЕЛЬСТВ»**

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

Пролог

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

Из истории 134-й ОГДРАЭ

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 1.09.1941 г. эскадрилья самолетов СБ включена в состав 34-го АП.

15.03.1942 г. переформирован в 50-й МТАП.

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

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

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

Участвовал в боях против Японии.

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

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

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



Пример самолета Ту-16

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

Ту-16Р Поронайский район



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

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



Оператор радиотехнической разведки
Нурутдинов Фаат

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

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

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

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

Поиски

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

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

Ту-16Р Поронайский район

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

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



Сослуживцы на месте гибели спустя год

Ту-16Р Поронайский район

Экипаж



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

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

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



Инструктаж перед вылетом

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

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

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

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



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

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

Ту-16Р Поронайский район



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



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



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

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

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

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



Р-63 «КингКобра» Анивский район



Летчик
**Коробов
Иван Федорович**

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

Погиб 11 сентября 1948 года. После выполнения задания, при заходе на посадку на самолете Р-63 «КингКобра», на высоте 400 метров сорвался в плоский штопор и врезался в землю.



Пример самолета Р-63 «КингКобра»

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

Являлся развитием самолета Белл Р-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 модификациях нового фюзеляжа.

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

Вечный полёт

Р-63 «КингКобра» Анивский район

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

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

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



Место, где раньше располагался аэродром Ольховатка



Место захоронения летчика

Вечный полёт

**Ил-2
Анивский район**



Пример самолета Ил-2

На другом захоронении указаны два летчика. Солдатов Михаил Иванович и Караваяев Петр Михайлович служили 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 врезался в землю. Летчик и воздушный стрелок погибли.

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

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



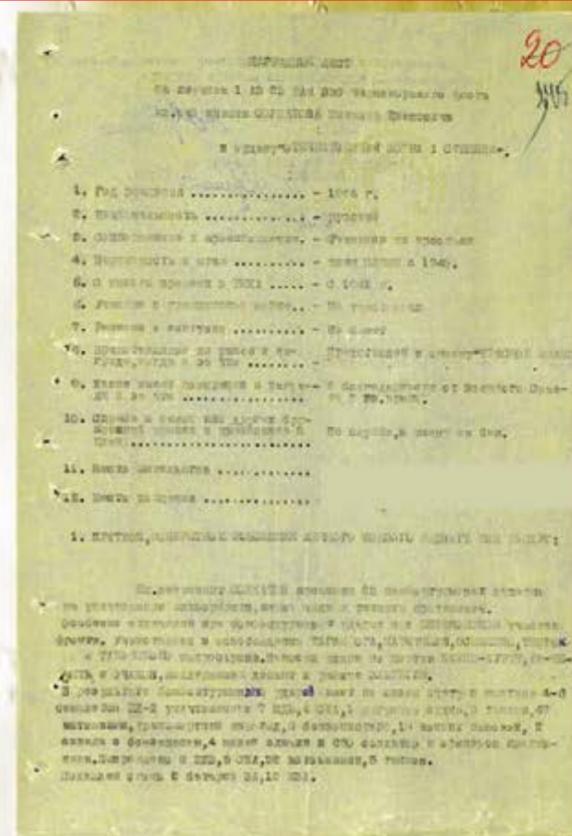
Стрелок-радист
**Караваяев
Петр Михайлович**



Место захоронения летчиков



Летчик
**Солдатов
Михаил Иванович**



**Ил-2
Анивский район**

Солдатов Михаил Иванович родился 9.01.1924 года в д. Гранки Пензенской области. С 1941 года – курсант Военно-морского авиационного училища им. И.В. Сталина, затем курсант Военно-морского минно-торпедного авиационного училища им. С.А. Леваневского. В рядах ВВС с 1943 года. Участник Великой Отечественной войны.



Награжден орденом Красного Знамени и орденом Отечественной войны I степени во время службы на Черноморском флоте в 1944 году. Звание лейтенанта получил в 1945 году. Был заместителем командира 2-й эскадрильи 60-го авиационного полка 16-й смешанной авиационной дивизии ВВС ТОФ.

**Пе-2
Корсаковский район**



23 марта 1949 года трагически погиб экипаж самолета Пе-2 под командованием командира 2-й авиационной эскадрильи 55-го авиационного полка капитана Георгия Ивановича Забияки.

Согласно официальной версии самолету при возвращении из полета не хватило топлива, остановились двигатели, и он приводнился в акватории залива Анива, не долетев до аэродрома 1,5–2 км. Все члены экипажа погибли от переохлаждения.

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

В составе погибшего 23.03.1949 года экипажа были:

командир – капитан Забияка Георгий Иванович;

штурман – старший лейтенант Шабунин Павел Власович;

стрелок-радист – сержант Ильин Иван Парменович.



— Ну, хорошо, если это так для нас интересно, пожалуйста. Только— между нами!— многозначительно произнес штурман экипажа Аркадий Боевский.— А то, вдруг узнают немцы... — и все грое засмеялся громким, разрывистым смехом.

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

Орденосный экипаж свайператора-пикировщика Георгия Забияки за годы войны участвовал во всех главных операциях Черноморского флота. Отважными налетами на Констанцу, Плоешти, Суэц, Тульчу, бомбуударами по железным транспортным кораблям Румынии начал экипаж свою боевую деятельность. Участвуя с успехом в обороне Одессы, Первочола...

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

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

— Да! Договориваясь 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 Вьюшка подправит, а Жора нажмет кнопку... это он — Забияка — «Петляков-2» декорирует прямо на цель...

Л. Васильев

Фрагмент статьи в газете



В минуты отдыха

**Пе-2
Корсаковский район**



Выпускники ВМАУ им. Сталина



Боевой экипаж



Герои войны

Вечный полёт

Вечный полёт

**Пе-2
Корсаковский район**



Летчик
**Забияка
Георгий Иванович**

Командир экипажа капитан Г.И. Забияка родился в г. Краснодаре в 1919 году. 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.

**Пе-2
Корсаковский район**



Штурман
**Шабунин
Павел Власович**

Штурман – старший лейтенант Шабунин Павел Власович, 1920 года рождения. Родился в Свердловской области, Махневском районе, Мучайском сельсовете, д. Раска. Поступил на службу в 55-й пикирующий авиаполк ВВС СТОВФл в 1940 году.



НАГРАДНОЙ ЛИСТ 372

Имя Шабунин Павел Власович

1. Год рождения 1920

2. Национальность Русский

3. Место рождения г. Раска

4. Место жительства г. Краснодар

5. Участие в гражданской войне и воинские боевые действия на территории СССР (зем. война) Не участвовал

6. Работы в области (земля, лесоводство, охота) Не участвовал

7. С какого времени в РККА и ВВС 28.05.1943

8. Какие ордены, медали получены и за что Не участвовал

9. Адресная карта:

1. Крайне, конкретно изложить кратко боевые подвиги или заслуги (кратко и четко, без лишних слов, цифрами, указанием на местности)

В войне в Великой Отечественной войне участвовал в составе 55-го пикирующего авиаполка ВВС СТОВФл в составе экипажа бомбардировщика Пе-2. В составе экипажа участвовал в боевых вылетах по уничтожению кораблей и наземных целей противника. Участвовал в освобождении Крыма. 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.

НАГРАДНОЙ ЛИСТ 358

Имя Забияка Георгий Иванович

1. Год рождения - 1919.

2. Национальность - русский.

3. Социальное и профессиональное положение - рабочий на заводе.

4. Первенство в семье - 4-й из 7-ми с 1940 года.

5. С какого времени в РККА - 1941 года.

6. Участие в гражданской войне - не участвовал.

7. Работы в области - не знает.

8. Предоставление за работы и заслуги, за что - Предоставлен в 1942-44 годах за ответственную работу.

9. Какие ордены, медали и награды и за что - Предоставлен орденом "Красное Знамя" и "Орденом Красной Звезды", орденом "Красная Звезда" в 1942 году за участие в освобождении Крыма.

10. Орудие и вид или другая специальная техника и применение в бою - не знает, в бою не был.

11. Настоящая адрес -

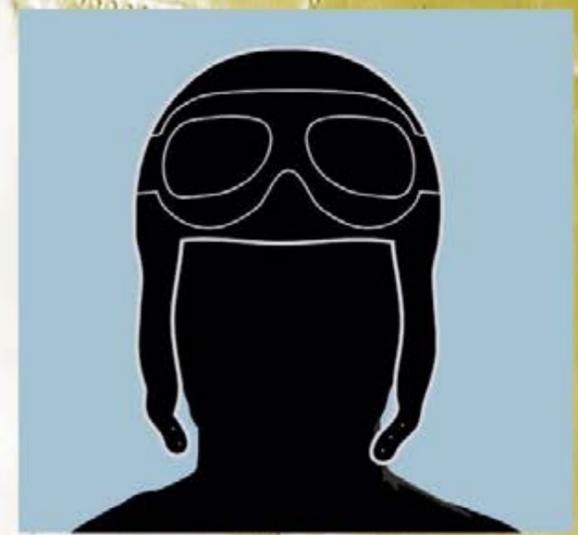
1. Крайне, конкретно изложить кратко боевые подвиги или заслуги

В Великой Отечественной войне против немецко-фашистских захватчиков активно участвует с декабря 1941 года, в это время командир экипажа бомбардировщика Пе-2, участвовал в освобождении Крыма.



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

Фотографии и текст подготовлены благодаря изысканиям Ярош Ирины Николаевны.



Стрелок-радист
**Ильин
Иван Парменович**

Сержант Ильин И.П., 1925 года рождения. Родился в Кемеровской области. Призвался в армию 28.05.1943 года.

МиГ-17 Пригород Южно-Сахалинска



Летчик
**Цикин
Владимир Федорович**

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



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



Пример самолета МиГ-17

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

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

МиГ-17 Пригород Южно-Сахалинска

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

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

Летчик 564-го истребительного авиационного полка 29-й истребительной авиационной дивизии, старший лейтенант Цикин Владимир Федорович не вернулся на аэродром после выполнения полетного задания 21.12.1959 года. Группы для поиска самолета выслались до 14.01.1960 года, но попытки были безуспешны. 7.04.1960 года старшего лейтенанта исключили из списков офицерского состава Советской Армии как без вести пропавшего и, возможно, погибшего при катастрофе самолета.

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

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



Памятная табличка

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



Место захоронения летчика

Ил-2КР Корсаковский район

За неделю до публикации данной книги удалось установить связь с родственниками.



На долгую добрую память Клавдии
(жена брата), 5.11.43 года

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

О своем дяде племянница Павла Зинаида Николаевна Реуцкова рассказала следующее:



Реуцков Николай Сергеевич (брат)



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

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

Вечный полёт

Ил-2КР Корсаковский район



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

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

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

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



Спутниковая карта
с местом падения самолета



Красная звезда на крыле самолета

Вечный полёт

АКТИВИСТЫ ДВИЖЕНИЯ



Альперин
Максим



Бандура
Артем



Бурундуков
Алексей



Волкоморова-Ани-
щенко Галина



Выклин
Евгений



Дегтерев
Николай



Зрядный
Александр



Исупов
Владимир



Каликин
Виталий



Коньков
Евгений



Кулешов
Алексей



Лошкарев
Алексей



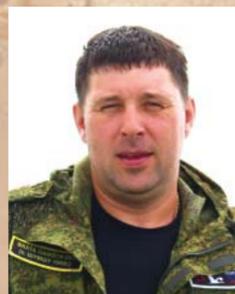
Лошкарев
Геннадий



Никонов
Евгений



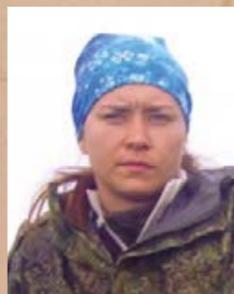
Охрименко
Алексей



Радченко
Сергей



Родимцев
Денис



Стреляева
Мария



Хашба
Михаил



Хлынец
Сергей



Шонин
Андрей



Янков
Виктор

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ ПРИ СОЗДАНИИ КНИГИ

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. Портал «Память народа», <https://pamyat-naroda.ru/>
6. Обобщенный банк данных «Мемориал», <https://obd-memorial.ru>
7. Обобщенный банк данных «Подвиг Народа», <http://podvignaroda.ru>

СПИСОК АРХИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ

Стр. 14–19

ЦАМО РФ, ф. 35, оп. 597100с, д. 1, лл. 182, 183
ЦАМО РФ, ф. 20116, оп. 553402с, д. 1, лл. 151, об. 152
ЦАМО РФ, ф. 478, оп. 524457с, д. 2, л. 235
ЦАМО РФ, ф. 478, оп. 167825сс, д. 1, л. 166

Стр. 22–23

ЦАМО РФ, ф. 24538, оп. 426294с, д. 1, л. 10
ЦАМО РФ, ф. 24538, оп. 506759, д. 1, л. 18
ЦАМО РФ, ф. 35, оп. 597100с, д. 6, лл. 17, 18

Стр. 27

ЦАМО РФ, ф. 35, оп. 11605, д. 511, лл. 320, 324

Стр. 42–43

ЦВМА РФ, ф. 3, оп. 145с, д. 3, лл. 40, 44

Стр. 44–45

ЦВМА РФ, ф. 4981, оп. 035754, д. 17

Стр. 46–47

ЦВМА РФ, ф. 2007, оп. 1, д. 2, л. 7

Стр. 52–53

ЦАМО РФ, ф. 33, оп. 818843с, д. 8, л. 316

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

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

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

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

Авуеву Петру Сергеевичу, Туюшеву Зуфару Абдулбариевичу за фотографии и информацию о гибели самолета Ту-16Р.

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

Ращупкиной-Лопухиной Елене Викторовне за помощь в подготовке материала о летчике 55-го ИАП Забияке Георгии Ивановиче.

Ярош Ирине Николаевне за фотографии и архивные материалы о летчике 55-го ИАП Забияке Георгии Ивановиче.

Кулешову Алексею Александровичу за подготовку материала о самолете и экипаже Ту-16.

Стреляевой Марии Андреевне за подготовку книги и многих материалов к ней, а также за поиск родственников погибших летчиков.

Корниенко Вячеславу Сергеевичу и его дочери **Альбине Вячеславовне** за фотографии и информацию о самолете Ли-2.

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

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

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



При реализации проекта используются средства государственной поддержки, выделенные в качестве гранта в соответствии с распоряжением Президента Российской Федерации от 05.04.2016 № 68-рп и на основании конкурса, проведенного Национальным благотворительным фондом.

КОНТАКТЫ

Сайты в Интернете: www.sakh-poisk.ru
www.sakhpoisk.pf
ВКонтакте: <http://www.vk.com/sakh4x4>
Одноклассники: <https://ok.ru/sakhpoisk>
Инстаграм: <http://www.instagram.com/sakhpoisk>
Электронная почта: info@sakh-poisk.ru
Пресс-служба: news@sakh-poisk.ru
Телефоны: 8-963-289-52-38
8 (4242) 47-52-38
Почтовый адрес: 693007, г. Южно-Сахалинск,
ул. Поповича, 100.

