ОТ СИБИРИ ДО ПОБЕДЫ

КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА
АЛЯСКА — СИБИРЬ

ДАЛЬ ОРЛОВ, КОНСТАНТИН ОРЛОВ,
ВЯЧЕСЛАВ ФИЛИППОВ

УДК 629.73(09)(571.51)
ББК 68.52-1(2Рос-4Крн)

ISBN 978-5-91502-101-2

Орлов, Д.
О-66 От Сибири до Победы. Красноярская воздушная трасса Аляска — Сибирь / Даль Орлов, Константин Орлов, Вячеслав Филиппов. — Красноярск : ООО «Издательство Поликор», 2015. — 240 с.

ISBN 978-5-91502-101-2

УДК 629.73(09)(571.51)
ББК 68.52-1(2Рос-4Крн)

Издание осуществляется
при поддержке
государственной
грантовой программы
Красноярского края

© ООО «Издательство Поликор», макет, 2015
© В.В. Филиппов, текст, материалы, 2015

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие 5

1. *По следам отцовской памяти (Даль Орлов)* 7

По следам отцовской памяти 8

2. *От Сибири до Победы. Трасса героев глазами комиссара (Константин Орлов)* 13

От Сибири до Победы 14
Создание трассы. 1942 14
Это начиналось так 18
На аэродроме в Иваново 20
Кое-что о себе 23
Крылья над Леной 24
Мазурук в облаке 26
После полета — политработа 28
У самого Берингова пролива 30
Легендарный Тевлянто 35
Вынужденная в Оймяконе 37
Летчики читают 41
Звездные часы 42
Листки из блокнота 43
Прощание 45

3. *Красноярская воздушная трасса — самая длинная дорога на фронт (Вячеслав Филиппов)* 51

Красноярцы в составе воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль и 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ 116
Красноярский аэропорт ГВФ в годы войны 128
Из Красноярска на фронт 140
129-я комендатура промежуточного аэродрома г. Красноярска отдела перелетов ВВС Сибирского военного округа 146
12-я особая авиагруппа ГВФ. 73 ордена Красной Звезды. Отдельная вспомогательная авиационная дивизия АДД 146
Капля дегтя в бочку меда 151
Эскадрилья «Красноярский комсомолец» 152

4. *Они не пропали без вести. Поиск погибших героев (Вячеслав Филиппов)* 157

Они не пропали без вести. Поиск погибших героев 158
Вернулись из забвения... 158
Тишина архивов 161
Без вести не пропавшие 163
Хроники пикирующих бомбардировщиков 166
История первая. Крючково 166
История вторая. Троицкое кладбище 171
История третья. Гроза над Петропавловкой 175
История четвертая. Неизвестные летчики на Лебедевском кладбище 177
История пятая. Звенящая тайга 180
Трагический перелет 181
Ермолов 181
Порохин 185
История шестая. Неожиданный поворот 189
История седьмая, незаконченная. На дне Енисея 191
История восьмая. Погибли за карту Родины 197
История девятая. Военные аэрофотосъемщики 206
Раритет ленд-лиза на Красноярском Севере 208
Еще три звезды в память военных летчиков на красноярской земле 213
Пролог 215
Вернулись из забвения. Авиационные катастрофы в Красноярском крае в 1941–1945 гг. 216
Соратники 226

5. *Небо открыто для всех. Наследники Красноярской воздушной трассы (Вячеслав Филиппов)* 229

Небо открыто для всех. Наследники Красноярской воздушной трассы 230
Всё для ВВС! 232
По героическому маршруту 234
Список сокращений 238
Список источников и литературы 238

Fairbanks
Фэрбенкс
Whitehorse
Уайтхорс
Fort Nelson
Форт Нельсон
Fort St.John
Форт Сент Джон
Grande Prai
Гранд Прер
Уэлькаль
Uel'kal
Марково
Markovo
Сеймчан
Seimchan
Хандыга
Khandyga
Оймякон
Oymyakon
Якутск
Yakutsk

Везет мне на интересные встречи. Благодаря своему непрекращающемуся интересу к славной странице героического прошлого моей малой родины — истории перегоночной Красноярской воздушной трассы времен 1942–1945 годов, я познакомился с прекрасными и интересными людьми, людьми неравнодушными, людьми — ХРАНИТЕЛЯМИ ПАМЯТИ. Я назову их всех этим хорошим словом, потому что они, сохранившие память о прошлом, помогают всем нам с интересом жить в настоящем и с перспективой смотреть в будущее.

Бесконечная работа в архивах по истории трассы в частности и истории авиации в Красноярском крае в итоге приводит к потребности поделиться найденной информацией с другими людьми, чему в том числе помогают и приятельские отношения с журналистами и телевизионщиками. Вот и на этот раз статья «Секретная трасса», написанная в сентябре 2014 года после общения со мной журналистами газеты «Совершенно секретно» Юлией Стариновой и Вячеславом Чанчиковым, познакомила меня с Далем Константиновичем Орловым, сыном бывшего начальника политотдела Красноярской воздушной трассы Константина Васильевича Орлова. Оказалось, Константин Васильевич оставил рукописные воспоминания об этом периоде своей службы, о чем и сообщил мне его сын, известный литературный критик, драматург, сценарист, публицист и писатель. Вот и приняли мы с ним решение: не оставить воспоминания комиссара рукописью, и дальше лежащей в потайном ящике письменного стола его сына, а сделать достоянием красноярцев. И первая часть названия книги — «От Сибири до Победы» — не случайна, потому что Сибирь была НАДЕЖНЫМ ТЫЛОМ, и этот тыл делал в годы войны все возможное и невозможное для приближения Победы. Ну а нынешнее поколение молодых красноярцев тоже активно участвует в прекрасном и благодарном процессе СОХРАНЕНИЯ ПАМЯТИ, поэтому воспоминания комиссара продолжают наши святые дела по поиску и установлению имен погибших летчиков-перегонщиков на территории Красноярского края.

Словно выполняя наказ комиссара Орлова, мы делаем все, чтобы о героях трассы на нашей малой родине было известно. Они не пропали без вести, мы их помним, у них есть наследники!

Вячеслав Филиппов

Благодарим за сотрудничество при подготовке книги:

— кандидата исторических наук, заслуженного работника культуры Республики Саха (Якутия) Ивана Ефимовича Негенблю,
— заведующую архивом Федерального агентства воздушного транспорта Наталию Ильиничну Демиденко,
— заведующую читальным залом Центрального архива Министерства обороны РФ Ольгу Викторовну Волкову,
— начальника отдела Государственного архива Красноярского края Татьяну Ивановну Мирошникову,
— сотрудников Военного комиссариата Красноярского края Евгения Владимировича Ремизова, Александра Борисовича Боровикова,
— инженера-исследователя Института нефти и газа Сибирского федерального университета Александра Валерьевича Матвеева.

глава 1

ПО СЛЕДАМ ОТЦОВСКОЙ ПАМЯТИ

Даль Орлов

Орлов Даль Константинович

Родился 10 февраля 1935 года в с. Раздольном Ворошиловского района Дальневосточного края, ныне — Уссурийского района Приморского края. Отсюда и такое необычное имя — Даль. В 1957 году окончил МГУ, филологический факультет. Первая публикация появилась в 1956 году. В 1958–1969 гг. работает в газете «Труд». В 1969–1972 гг. — заместитель главного редактора журнала «Искусство кино». В 1972–1978 гг. — главный редактор Главной сценарной редакционной коллегии Госкино СССР. В 1978–1986 гг. — главный редактор журнала «Советский экран». В 1994–1997 гг. — корреспондент газеты «Новое русское слово» (Нью-Йорк), зав. Московским бюро. В 1998–2001 гг. — в газете «Век», в 2003–2006 гг. — в «Родной газете». Автор пьес, книг, множества работ об отечественном и зарубежном кинематографе, театре и литературе. В 1980–1986 гг. — ведущий телепрограммы «Кинопанорама». Автор сценариев художественных и научно-популярных фильмов.

Критик, драматург, сценарист, публицист. Член Союза писателей СССР (1970) и Москвы, член Союза кинематографистов России, член Союза журналистов России, член Российского театрального общества (ВТО).

— Заслуженный деятель искусств РСФСР (Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 4 мая 1984 года).
— Лауреат журналистского конкурса «Золотой гонг–2005»: лучший материал года о проблемах культуры.
— «Золотой диплом» в номинации «Публицистика» на II Славянском литературном форуме «Золотой витязь» (2011) за книгу мемуаров «Реплика в зал. Записки действующего лица».

Сочинения:
Пьесы:
1965 — Зелёные братцы
1967 — Волшебный пароль
1967 — Берегись! Двойка
1968 — Сотворение грома
1970 — Знамя 10-й бригады
1972 — Богатырь кокосовый орех
1973 — Ясная Поляна
1978 — Наташа Ростова

Сценарии:
1978 — Лев Толстой — наш современник (научно-популярный)
1980 — Быстрее собственной тени
1983 — Мы были счастливы (научно-популярный)
1984 — Лидер
1984 — Репортаж из бездны
1986 — Капабланка
1987 — Николай Подвойский (псевдоним Д. Костин)
1989 — Трудно быть богом
1991 — Смерть за кулисами

Книги:
Ивановские миллионы. — М.: Профиздат, 1960.
Сергей Баруздин. — М.: Детская литература, 1976.
Адрес — твой современник. — М.: «Искусство», 1976.
Быстрее собственной тени. Литературный сценарий. — М, 1981.
Жажда трудных дел. — М, 1982.
В эфире «Кинопанорама». — М, 1987.
Место явки — стальная комната. — М.: Спутник+, 2008.
Реплика в зал. Записки действующего лица. — М.: Новая элита, 2011.
Мне было столько, сколько надо. — М.: Триумф, 2013.

Вплотную подойдя к возрасту, в котором отца не стало, я собрался, наконец, навести порядок в домашнем архиве. Хотя бы относительный. И стал открывать папки, перебирать бумажные пачки, листать блокноты, перекладывать листы и листочки. Проделывал это и ясно видел, умом, как говорится, понимал: если большую часть выбросить, никто в мире не спохватится: умерло это всё, кануло! Но так — если оценивать холодным умом. А вот сердце и память цеплялись за каждый клочок бумаги, тормозили решительность уничтожения, словно говорили: ну выбросишь, и что? Сам и оборвешь окончательно, что связывало тебя с прошлым, сам и призовешь забвение. А забвение необратимо, как смерть.

Такие внутренние борения могли бы продолжаться долго, если бы в какой-то момент из архивного развала вдруг не явилась мне старая и пухлая папка, надписанная косым отцовским почерком: «Трасса».

Надо пояснить, что часть моего архива — это еще и то, что осталось от отца. Заполненные его рукой анкеты, грамоты и благодарности, правительственные награды, справки, характеристики, корочки служебных удостоверений и пропусков, поздравительные открытки, письма его и письма к нему. Про фотографии и не говорю — толстенные альбомы с лицами людей, большинство имен которых теперь и не установить. Словом, уйма всего сохранилось в старых папках и потертых портфелях; он, похоже, вроде меня, не любил ничего выбрасывать.

И вот — папка с надписью «Трасса». Открыл, стал читать слепые машинописные страницы. И сразу понял: у меня в руках уникальный исторический документ. Исторический и человеческий. Из тех, что мы, ныне живущие, просто обязаны извлечь из архивов и сделать общим достоянием. Ради себя, ради детей и внуков. Ведь, действительно, ничто не должно быть забыто из того, что семьдесят лет назад сложилось в великую нашу Победу над германским фашизмом.

Отец в своей рукописи рассказывал, как создавалась, а потом начала действовать теперь знаменитая, а в былые годы, вплоть до начала девяностых, засекреченная-перезасекреченная авиатрасса Аляска—Якутск—Красноярск. По ней в годы войны наши летчики безымянно и упорно, хладнокровно жонглируя ежесекундным смертельным риском, над беринговыми туманами, мертвыми оскалами Саян, сквозь стальные объятия всяческих полюсов холода перегоняли полученные по ленд-лизу американские истребители и бомбардировщики. Для фронта, для Победы.

Начальником трассы был легендарный полярный летчик, один из первых героев Советского Союза — Илья Мазурук. В связи с исключительной важностью для страны этого советско-американского авиапроекта Мазуруку, между прочим, даже давалось право по всем серьезным вопросам напрямую обращаться к Верховному Главнокомандующему тов. Сталину.

Отец же — в то время батальонный комиссар, майор, 34 лет — был направлен на трассу начальником её политотдела. Вместе с Мазуруком, вместе с другими товарищами, конечно, они с первого колышка начинали это грандиозное дело, свое, так сказать, покорение Сибири. От Аляски до Красноярска были задействованы пять перегоночных авиаполков, развернута система главных и запасных аэродромов, раскинута структура оснащенных техникой авиабаз. Более трех тысяч человек самых разных летных и нелетных специальностей трудились в этом хозяйстве.

Политработникам, а их начальнику в первую очередь, в силу специфики идейно вдохновляющей, воспитательно укрепляющей, партийно мобилизующей деятельности, полагалось быть душевно близким каждому. Это важно было и ответственно в тех нечеловечески трудных условиях как работы летной, так и сурового наземного бытия. Не случайно в просторечии трассу еще называли Трассой смерти.

Как теперь я узнал из рукописи, все политработники трассы проходили ускоренный курс подготовки по штурманской специальности. Перемещаясь по тысячекилометровым небесным маршрутам, они не были балластом, а занимали в «дугласах» и прочих тяжелых кораблях место штурмана. И летали беспрестанно, посещая все точки трассы, среди которых близких не было, все были отдаленными.

Там и тогда риск на всех делили поровну.

Когда отец вышел на пенсию, он даже «Аэрофлотом» летать перестал. Хватит, сказал, налетался.

Обращаешь внимание на ту особенность отцовских воспоминаний, которую можно назвать «человеческим подходом» к наблюдаемому и переживаемому. Ведь он мог написать в том же отчетном и сухом стиле, в каком изложена, скажем, справка о работе его политотдела, приведенная в этой книге. Он делал её специально для И.П. Мазурука в 1975 году. Оба были в отставке. Видимо, потребовалась Илье Павловичу для написания какой-то его статьи.

Деловая справка интересна тем, что с пунктуальной точностью перечисляет то, чем занимались политотделы (и главный, и полковые) Алсиба, она передает, так сказать, масштаб через добросовестное перечисление. Мемуары же, в меру отпущенного автору литературного дара, а он, этот дар, мне кажется, здесь присутствует, воскрешают время и героев трассы в живых деталях, в реальных, порой уникальных сюжетах, в портретах и характеристиках, через размышления и эмоции. Что, собственно, и придает написанному очевидную историческую и человеческую ценность.

Отец рассказывает, как его отозвали с фронта, как забирал семью из голодного сибирского поселка Асино, где мы буквально сгорали от истощения, как занимался ускоренной переправкой нас с мамой и младшей сестренкой в Якутск, к месту его новой службы.

Что я помню? Ничего интересного для человечества в памяти, конечно, не сохрани-

лось… Когда летели от Красноярска до Киренска, чтобы на следующее утро вылететь в Якутск, мне было семь лет.

Помню воздушные ямы, как противно выворачивало в свернутую кульком газету. Как Якутск не принял из-за тумана, и трое суток, кажется, сидели на запасной базе в Олекминске. Всех нас, несколько офицерских семей, тоже следовавших к отцам, разместили в какой-то зимней веранде. Пытался что-то разглядеть сквозь стекло. Энергичная девочка Ира, дочка Василия Васильевича Фокина, будущего генерал-полковника, командующего ПВО Москвы, а тогда — заместителя Мазурука по летной работе, толкнула меня в затылок, и я лбом вдребезги разнес стекло…

Ходил в первый класс. Посещал авиамодельный кружок, склеивал из картона самолет. С элеронами и окошками.

Запомнилось, как отец дома впервые прилаживал к гимнастерке погоны, только что введенные в армии. Это, значит,— январь 1943 года…

Или идем с ним по какой-то заледенелой дороге. Снег вкусно скрипит под его фетровыми бурками. И тут на обочине, будто кто их забыл,— аэросани. Я впервые вижу столь необычный плод конструкторской мысли: на полозьях — сиденье, а позади — авиационный пропеллер. Точно помню, что сказал: «Папа, как же я тебе благодарен, что из-за тебя увидел столько нового!»

Зимой при минус 50 школу отменяли. При потеплении до минус 40 двигались перебежками: от дома к дому. На ресницах сразу нарастал лед. Если лед сжать пальцами, становится видно, куда идти. Незнакомая тетя оттирает ладонью мой нос, ставший белым. На рынке молоко продают из мешков — белые круглые диски.

А летом в пионерском лагере сжирают комары. Хочется есть, собираю в пригоршни крупную таежную голубику. Слышу в столовой — вся пионерская дружина репетирует, едино и мощно поет: «Гнилой фашистской нечисти загоним пулю в лоб, отродью человечества сколотим крепкий гроб!» Никогда больше не услышу более мобилизующего единого пения. А тогда весь сжался внутри, закаменел от ненависти к врагу и от уверенности в победе.

Такие мы были дети… Наверное, у таких детей и отцы были соответствующие…

С молодости, заняв свое место в армейских рядах, отец последовательно и честно стал следовать зароку: служить — так служить! И отдавался призванию с соответствующим, то есть высоким, пониманием долга, чести, вплоть до жертвенности. Если добавить к перечисленному идейную марксистско-ленинскую стойкость, подкрепленную самозабвенным штудированием первоисточников, его смело можно было назвать настоящим красным командиром. А если не добавлять, то можно сказать иначе: в конце концов из него выковался образцовый русский офицер. Наподобие толстовских или купринских, или константина-симоновских, или бориса-васильевских…

Надо было видеть, например, с каким вдохновенным тщанием он чистил свой ТТ! Разваливал его до деталей и каждую любовно оглаживал тряпочкой, смоченной маслом, коротким шомполом входил в ствол, потом, повернув против света, подолгу вглядывался в канал: нет ли соринок. Да что оружие! В такой же готовности всегда были обыкновенные иголки и нитки — пришивать подворотничок, или шило — дырявить сначала петлицы, позже погоны для шпал и звездочек. Специальными щеточками он надраивал до блеска пуговицы, эмблемы, кокарды — всю эту изощренную офицерскую фурнитуру; также лихо, но большой щеткой, тщательно умащивал кремом хромовые сапоги. Бархоткой добавлял сияния, и в них можно было смотреться, как в зеркало.

Даже мне, малолетке, наблюдавшему со стороны, делалось понятно: отцу нравится его армейское дело, его служба — не за страх, а за совесть.

В предвоенные годы отец постоянно где-то учился, в том числе заочно закончил Военно-политическую академию имени В.И. Ленина. Так и осталось в детской памяти: мне спать, а он всегда у настольной лампы с книгами. Это тома Ленина, политические сборники, вроде «Об оппозиции», 1928 года издания — со статьями и речами Сталина. Этот кирпич из газетной бумаги с корешком, прошитым нитками, у меня сохранился. Раритет!

Работал отец над первоисточниками так же въедливо и добросовестно, как чистил пистолет. Разрисовывал каждую страницу цветными карандашами, испещрял подчеркиваниями, стрелками, прямыми и волнистыми линиями, циферками и кружочками в тексте и на полях. Ударные с его точки зрения абзацы еще и выписывал рукой на полоски бумаги, и полоски вклеивал в нужные места. И так оказывались пропаханными десятки томов. Но мало сказать, что они были таким вот образом прочитаны, он еще и конспектировал их в толстых коленкоровых тетрадях!

Сейчас мне кажется, что более добросовестного политработника, чем мой отец, ни в Красной армии, ни потом в Советской, было не сыскать.

Те несколько заключительных страниц в отцовской рукописи, что посвящены прощанию с товарищами по трассе, полны, как мне показалось, особого тепла, сдержанного, но от того еще более выразительного. Он возвращался на фронт, друзья-сослуживцы оставались продолжать начатое с его участием дело. Описывая через сорок с лишком лет то, как они его напутствовали, за что выражали признательность, он наверняка незадолго до собственной кончины снова прощался с ними, ценившими его работу, благодарно прощался с теми, с кем пропахивал грозное небо Сибири ради победы Родины, ради жизни на земле.

Мне, конечно, неизвестно, с кем из встреченных на Алсибе людей встречался потом отец. Впереди была еще довольно долгая жизнь. Но двух героев трассы, с кем отношения впоследствии продолжились, могу назвать уверенно: это Илья Павлович Мазурук и Василий Васильевич Фокин. Об обоих отец в своих мемуарах вспоминает с исключительной теплотой.

Воспользовавшись данным ему правом обращаться к Сталину напрямую, Мазурук послал ему просьбу оставить на Трассе в качестве начальника политотдела его перегоночной дивизии Орлова Константина Васильевича.

В тот момент трассу, которая эффективно и мужественно действовала уже полтора года, кто-то в Москве решил реформировать. По версии отца, причина крылась в человеческом факторе: в соперничестве между руководством ГВФ и руководством ВВС. В результате трассу поделили на две самостоятельные службы: на перегоночную дивизию, оставив во главе Мазурука, и на сугубо наземное аэродромное и ремонтное хозяйство. Делу это помогало мало, а то и мешало, но, между прочим, кроме славы, такая перестройка добавляла некоторое количество штабных вакансий. Вместо одного старого политотдела в Якутск прилетели два новых.

Обращением к Сталину Мазурук и попытался заполучить отца к себе в новую дивизию. Но не получилось. Говорят, в Главпуре возмутились: «А что это Мазурук распоясался — поверх нас депеши шлет. Политработниками не он распоряжается, а Главпур».

Кадры решают всё, считал товарищ Сталин. Кажется, он был прав…

Живя в Москве, отец и Мазурук регулярно перезванивались, обменивались поздравительными открытками. Иногда Илья Павлович передавал отцу поступавшие к нему запросы юных «красных следопытов», чтобы тот ответил: политработнику, мол, виднее, что написать. Иногда, подготовив очередную статью про Алсиб в газету или журнал, Мазурук посылал ее отцу, уточнить детали. Отец очень переживал, вспоминая достопамятное деление трассы «на два». Даже годы прошедшие пыла не убавили. Те страсти давно забыты, но ведь из прошлого тоже слова не выбросишь, как и из песни…

Василий Васильевич Фокин, как выше было сказано, в послевоенные годы в звании генерал-полковника командовал воздушными силами ПВО Москвы. Между прочим, оставался при этом действующим летчиком, штурвалы не забывал. Отец же, в это время полковник, входил в инспекторскую группу Главного политуправления Советской армии. Планиды у бывших коллег по Алсибу стали настолько далекими друг от друга, что о тесном общении говорить не приходилось. А вот их жены — мама и Анна Николаевна — дружили по-настоящему. Тетя Аня была в нашем доме родным человеком.

Вечером 26 июня 1953 года (сегодня эту дату уточнить совсем не сложно) она позвонила маме и сказала: возьмите самое необходимое, если утром будут события, мы приедем и вас заберем в безопасное место…

В поколении наших родителей не было принято задавать дополнительные вопросы, если вдруг поступали глухие сигналы о возможной опасности. Сказано приготовиться — приготовились. На ночь я положил у изголовья самое дорогое: комсомольский билет, тетрадку с дневником и тренировочный костюм, недавно полученный за победу в юношеских соревнованиях.

На следующее утро по близкой к нам Хорошевке прогрохотали танки. Теперь известно, что в Москву входили Кантемировская и Таманская дивизии. А за нами так никто и не приехал. Тревога, значит, миновала. В тот день был арестован Берия.

Тетя Аня наверняка предварительно согласовывала с мужем свой звонок Орловым. Генерал-полковник Фокин остался верен братству, рожденному Алсибом.

…Воспоминания отца были прочитаны, и я стал думать, что с ними делать. Снова погрузить в архив — было бы непростительным грехом. Их можно было опубликовать и к пятидесятилетию Победы, и к шестидесятилетию — теперь настало и семидесятилетие. Если пропустить и эту дату, думать о публикации просто будет некому. Архив всё написанное поглотит сам, ни у кого не спрашивая разрешения.

Но судьба знает, когда приходить на помощь!

Роюсь в интернете, ищу, что есть про Алсиб, про легендарную трассу. И так узнаю, что еще два года назад в Красноярске была издана книга «Красноярская воздушная трасса. 1942–1945». Есть и адрес автора. Пишу ему: существует, мол, такая вот рукопись, интересно ли вам, если продолжаете заниматься темой. В тот же день получаю ответ: Вячеслав Викторович Филиппов темой занимается, ему очень интересно и т. п. Дальше он побывал у меня в Москве, отобрал на будущее несколько отцовских фотографий, и мы договорились, что рукопись полковника Орлова пришлю ему по е-мейлу. Опуская детали, скажу в заключение: то, что вы держите в руках книгу «От Сибири до Победы. Красноярская воздушная трасса 1942–1945», — неоценимая заслуга сотрудника Сибирского федерального университета, историка-поисковика Вячеслава Филиппова.

И последняя деталь, о которой захотелось упомянуть: оказалось, что уже в сравнительно недавние годы Вячеслав Филиппов приобретал авиатехническую специальность в том самом Иркутском училище, где до войны преподавал, был начальником политотдела и откуда уходил на фронт мой отец. Ну что тут скажешь? Так не бывает? Бывает.

Герои проложили трассу Алсиб. От Сибири до Победы. То, что мы помним об этом, — свидетельство неразрывности новых трасс, тех, что объединяют наши сердца.

Даль ОРЛОВ,
драматург, заслуженный деятель искусств РСФСР

ИНСТРУКЦИЯ

ПРОВЕДЕНИИ ВЫБОРОВ
РУКОВОДЯЩИХ
ТИЙНЫХ ОРГАНОВ

19

глава 2

ОТ СИБИРИ ДО ПОБЕДЫ.

ТРАССА ГЕРОЕВ ГЛАЗАМИ КОМИССАРА

Константин Орлов

ОТ СИБИРИ ДО ПОБЕДЫ

Подвигу героев Красноярской воздушной трассы ВВС Красной армии, как один из организаторов — начальник политического отдела трассы, я посвящаю свои воспоминания. В этом вижу свой моральный долг перед коллективом всего личного состава трассы, перед сослуживцами и товарищами, работавшими там, как умершими, так и живущими.

Константин Орлов

Всё дальше уходят огневые годы Великой Отечественной войны и все ярче вырисовывается величие подвига нашего народа и его вооруженных сил, спасших Родину от фашистского рабства и мракобесия. Благодарные потомки хранят память о подвиге отцов и дедов, о советских воинах, победивших смертельного врага, склоняют головы перед могилами и обелисками павших героев.

В этом свете трудно переоценить значение патриотического движения, что известно в нашей стране под благородным девизом: «Никто не забыт, ничто не забыто». Именно под этим лозунгом можно по достоинству оценить, воскресив её в героических, вдохновляющих, а часто и страшных деталях, уникальную страницу в истории Военно-воздушных сил СССР: создание большого авиационного соединения — Красноярской воздушной трассы ВВС Красной армии. Это соединение, созданное в уникально короткие сроки, в жесточайших условиях войны; его летчики, инженеры и техники, командиры и политработники с честью выполнили задание Верховного Главнокомандования по перегонке боевых американских самолетов в СССР через Аляску, Чукотку, Колыму, Якутск и Сибирь в Красноярск для последующей отправки на фронт.

Нельзя также не вспомнить с благодарностью вдохновенную и самоотверженную работу местных органов власти, партийных организаций, рядовых тружеников Иваново, Красноярска, Якутии, всех гражданских служб в местах дислокации перегоночных авиационных полков и авиабаз трассы — они сделали всё от них зависящее, чтобы трасса состоялась и победила.

СОЗДАНИЕ ТРАССЫ. 1942

Формирование частей трассы пришлось на самый тяжелый период войны. Бои за Сталинград, блокада Ленинграда, оставлен Севастополь, тяжелейшие сражения на всех фронтах…

Страны антигитлеровской коалиции — США и Великобритания — не торопились помогать Советскому Союзу, принявшему на себя главный удар гитлеровского фашизма. Еще на начальном этапе войны американцы, например, пообещали помочь нам самолетами — по четыреста в месяц. Но и это обещание, да и многие другие посылы долго тонули в словесах, конкретика не появлялась. Но все-таки наступил момент, когда обещания приблизились к реальности. И тогда пришлось срочно решать, как все это выполнить практически.

Понятно, что вопрос тщательно изучался нашими верхами, проблема требовала многих согласований с американской стороной. Были разные варианты осуществления поставок по ленд-лизу, но надо было найти такой, который в максимальной степени обеспечивал бы их безопасность.

Опыт поставок военных материалов морским путем оказался весьма горьким. Так, в июле 1942 года фашистские стервятники разгромили английский караван из 35 судов, шедший с помощью в наши северные порты. Тогда было потоплено 23 корабля с имевшимися на них 250 самолетами, 3300 автомашинами, 400 танками и многими тоннами других военных грузов. Не трудно представить, сколь велики были людские потери. В катастрофе винили английских адмиралов, отправивших караван без морского конвоя. Не исключался и вариант диверсии.

В такой непростой обстановке и рождалась идея перегоночной трассы. Очень скоро она зазвучала в документах самого высокого уровня. Так, в июне 1942 года Рузвельт писал Сталину:

«Посол Литвинов информировал меня, что Вы одобрили переброску американских самолетов через Аляску и Северную Сибирь на Западный фронт... Я хочу подчеркнуть, что если бы было возможно осуществлять поставку самолетов из Соединенных Штатов в Советский Союз через Аляску и Сибирь, вместо того, чтобы поставлять их через Африку, как это практикуется теперь, было бы сэкономлено большое количество времени».

При этом американская сторона предлагала осуществлять перегонку самолетов своими летчиками. На что Сталин отвечал Рузвельту 1 июля того же 1942 года:

«...Полностью разделяю Ваше мнение о целесообразности маршрута для переброски самолетов из США через Аляску в Сибирь на Западный фронт. Учитывая это, Советское Правительство уже дало необходимые указания об окончании в кратчайший срок проводящихся в Сибири работ по подготовке к приему самолетов. Что касается того, силами чьих летчиков доставлять самолеты из Аляски, то мне кажется, что это дело можно будет поручить... советским летчикам...»

И вот Верховным Главнокомандованием утвержден штатный состав трассы.

В неё вошли: пять перегоночных авиаполков, шестой полк — транспортных экипажей, пять авиационных баз и три промежуточных аэродрома с комендатурами в Маркове, Оймяконе, Олекминске. Командование, штаб, политический отдел трассы решено было разместить в Якутске. Здесь же, в районе аэродрома расположился четвертый перегоночный авиаполк и авиатехническая база.

Вот такое серьезное хозяйство практически с нуля предстояло в кратчайшие сроки возвести на Сибирском континенте!

Трассе было присвоено официальное наименование: «Красноярская воздушная трасса ВВС Красной армии». Для простоты и краткости в разговорах стали называть: «Воздушная трасса Аляска — Сибирь».

ПОСЛАНИЕ ПРЕЗИДЕНТА США ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАТРАССЫ АЛЯСКА — СИБИРЬ ДЛЯ ДОСТАВКИ АМЕРИКАНСКИХ САМОЛЕТОВ В СОВЕТСКИЙ СОЮЗ ПО ЛЕНД-ЛИЗУ
23 июня 1942 г.

В связи с моим посланием к Вам от 17 июня я хочу подчеркнуть, что, если было бы возможно осуществлять поставку самолетов из Соединенных Штатов в Советский Союз через Аляску и Сибирь вместо того, чтобы поставлять их через Африку, как это практикуется теперь, было бы сэкономлено большое количество времени. Далее, устройство авиалинии для переброски самолетов через Сибирь позволило бы осуществить доставку в Советский Союз по воздуху самолетов с коротким радиусом действия вместо доставки их по морю, как это делается в настоящее время.

Если на территории Сибири можно построить посадочные площадки и установить метеорологическое и навигационное оборудование, связав его с соответствующими американскими авиалиниями, я готов отдать распоряжение американским экипажам, занятым перегонкой самолетов, доставлять Вам самолеты до озера Байкал. Эту авиалинию можно было бы легко связать с посадочными площадками, расположенными на пути к району Владивостока. В случае японского нападения на советское Приморье подобная сибирская авиалиния позволила бы Соединенным Штатам быстро перебросить соединения американской авиации в указанный район для оказания помощи Советскому Союзу.

Изучение проблем, связанных с организацией авиалинии через Сибирь — озеро Байкал, произведенное мною, ясно показывает, что пришлось бы использовать некоторые реки, впадающие в Северный Ледовитый океан, для доставки в Восточную Сибирь таких громоздких грузов, как горючее, а также машин, необходимых для сооружения посадочных площадок. Я пишу Вам до получения ответа на мое послание от 17 июня потому, что это диктуется необходимостью немедленных действий, так как эти грузы необходимо перебросить, пока реки, о которых идет речь, свободны ото льда, то есть в течение ближайших недель.

Если Вы согласны с тем, что вопрос об организации этой авиалинии является срочным и важным, я прошу, чтобы Вы в целях ускорения ее организации разрешили бы американскому самолету произвести рекогносцировочный и опытный полет из Аляски по предложенному маршруту для определения того, какое оборудование и материалы потребовались бы для постройки необходимых посадочных площадок и организации необходимой навигационной службы. Экипаж, который выполнял бы этот полет, был бы в гражданской одежде, и в сущности он производил бы полет в качестве экипажа какого-нибудь коммерческого агентства. Далее, были бы приняты все необходимые меры, для того чтобы избежать всякого отождествления указанного экипажа с военными органами Соединенных Штатов. Конечно, можно было бы принять на американский самолет в Номе (Аляска) одного или двух советских офицеров или чиновников.

Этот полет не отменяет переговоров в смешанных комиссиях, состоящих из представителей армии, флота и военно-воздушных сил Соединенных Штатов и Советского Союза, как это рекомендуется в моем послании от 17 июня. Этот полет был бы произведен с единственной целью: дать этим представителям возможность приступить к переговорам, имея в своем распоряжении более точную и подробную информацию по упомянутым вопросам, чем это было бы в ином случае.

Ф. РУЗВЕЛЬТ

Но это в быту. В документах, в моменты торжеств, во всех официальных случаях она, конечно, величалась Красноярской. Ведь так было утверждено приказом.

Пока приказ не появился, немало спорили о самом маршруте. Некоторые даже считали, что перегонка легкомоторных американских самолетов по небу вообще нереальна. По меркам мирного времени, может, так и было. Годы бы ушли на то, чтобы в диких и голых местах Чукотки и Заполярья построить военные городки и аэродромы, развернуть необходимую инфраструктуру. Но время было не мирное, а военное. Не годы были даны, а месяцы и дни. Другого, менее рискованного пути для получения самолетов, необходимых фронту, не было. Родина делала ставку на героические усилия и самопожертвование наших отважных, инициативных и изобретательных летчиков, инженеров и техников, командиров и политработников — всех, для кого трасса станет Судьбой. Была уверенность, что они преодолеют все трудности — организационные, материальные, авиационно-технические, военные, физические и, конечно, морально-политические!

При ближайшем рассмотрении стало ясно, что американские самолеты, особенно истребители, были больше пригодны к эксплуатации где-нибудь в Южной Америке или в Африке, чем в условиях наших лютых морозов, бурь и прочей непогоды. Они, истребители, ориентированы, как известно, на быстротечные бои и скорое возвращение на свой аэродром. На трассе же им предстояли долгие полеты без посадки, по девять в строю, да еще с грузом — с дополнительными подвесными баками. Кабины не отапливались, а за бортом минус шестьдесят. При «ограниченной подвижности» в кабине. Словом, каждый полет проходил на грани жизни и смерти. Летчики всё прекрасно понимали, но не помню, чтобы кто-нибудь дрогнул.

Строительство аэродрома. Гудронирование ВПП

Строили аэродромы все, в том числе и летчики

Особая трудность состояла и в том, что американскую технику еще надо было освоить. А необходимая документация поступала, естественно, на английском. А у наших с английским, мягко говоря, было не очень. Тем не менее языковый барьер успешно преодолевался, американские летчики, инженеры, техники были вполне доброжелательны и активно помогали. Наши ребята проявляли максимум терпения и старания, а главное, у них был собственный большой опыт летной работы, да и специальных знаний им было не занимать.

Маршрут трассы проходил над необжитыми просторами северо-востока страны, Заполярья и Сибири. На многие сотни и тысячи километров никакого человеческого жилья, сколько видит глаз, бескрайние просторы тундры, таежная глухомань, бесконечные нагромождения горных хребтов, скованных льдами, укутанных снежными завалами. Во время полета летчиков то и дело встречали непредсказуемые бури и прочие сюрпризы смертельного дыхания коварного климата.

Там и тогда это казалось всего лишь трудовыми и боевыми буднями. Сейчас, оглядываясь назад, могу это определить только одним словом — подвиг.

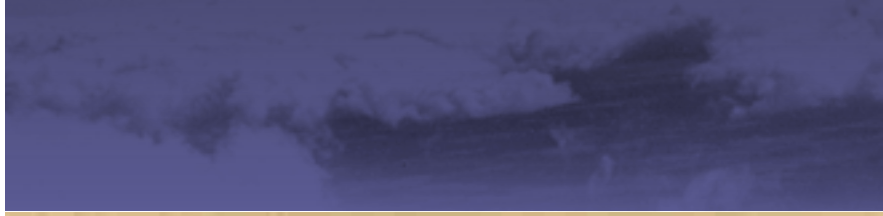
Помню, меня в те дни поражала одна общая черта у всех летчиков-перегонщиков, работавших на трассе: они все были спокойны и деловиты. Внешне — даже равнодушны. Ну, есть задание — надо его выполнять. Выполнил. Завтра снова лететь — полетим. Никаких тебе острых проявлений эмоций — только мудрая уверенность в себе, в своем летном мастерстве, в знании дела.

Бывало, спросишь летчика после полета на аэродроме посадки: «Как долетели?» — задаешь традиционный такой вопрос, как принято при встрече. Он и отвечает самым обычным тоном: «Да ничего, все в порядке... «Дюритики», правда, подвели, пришлось на вынужденную садиться, в Оймяконе...»

И так это говорится, будто ничего не произошло. А если бы не дотянул до Оймякона из-за этих самых «дюритиков»? А пошел бы на вынужденную где-нибудь в районе очередного Верхоянского хребта? Американская техника подводила частенько.

Добавлю, по ходу, что ангаров на аэродромах не было, ни теплых, ни холодных. Все работы на матчасти велись под открытым небом и при любой погоде. Самолеты покрывались льдом, резина промерзала и становилась ломкой, лопались шланги, а вытекающее масло становилось, как камень. Но люди работали, и самолеты, приходившие с Аляски в Красноярск, летели дальше — на фронт.

Поскольку всё на трассе начиналось с первого шага, то излишне говорить, что там, где предстояло разместить авиационные гарнизоны, построить аэродромы и обеспечить их всем необходимым, поначалу не было элементарных условий для жизни и работы людей, для эксплуатации матчасти. Всё требовалось создавать с нуля — военные городки, казармы, аэродромы с необходимыми постройками, да и все прочее, без чего не может действовать авиация.



СОВЕТСКИЙ ОТВЕТ

1 июля 1942 г.

В связи с Вашими последними посланиями я считаю необходимым сообщить, что полностью разделяю Ваше мнение о целесообразности маршрута для переброски самолетов из США через Аляску и Сибирь на Западный фронт. Учитывая это, Советское Правительство уже дало необходимые указания об окончании в кратчайший срок проводящихся в Сибири работ по подготовке к приему самолетов, т.е. работ по приспособлению имеющихся аэродромов и соответствующему дооборудованию их. Что касается того, силами чьих летчиков доставлять самолеты из Аляски, то мне кажется, что это дело можно будет поручить, как это и предлагал в свое время Государственный Департамент, советским летчикам, которые прибудут в Ном или другое подходящее место к условленному времени. Соответствующей группе этих летчиков можно будет поручить произвести и предложенный Вами рекогносцировочный полет. В целях полного обеспечения приемки этих самолетов нам желательно было бы уже теперь знать количество самолетов, предоставляемых США для переброски на Западный фронт этим путем.

Что касается Вашего предложения о встрече представителей армии и флота США и Советского Союза для обмена информацией, поскольку она будет необходима, то Советское Правительство согласно на устройство такой встречи и предпочитает, чтобы она состоялась в Москве.

И. СТАЛИН

Ну и, конечно, требовалось доставить продукты, горюче-смазочные материалы для заправки самолетов, и вообще решить тысячи организационных мелочей, без чего эффективная работа, да и сама жизнь, были бы невозможны.

Надо ли напоминать, что в тех диких местах дорог не было, ни шоссейных, ни тем более железных. Связь, транспортировка — только по воздуху. Но и это было весьма непросто. Ведь до войны гражданская авиация эти места еще не осваивала. Полеты в сибирских северных краях были исключительно эпизодическими, рассматривались как подвиг отдельных героев. Теперь же подобное должно было стать массовым и обычным.

Вот примерно то, к чему создателям трассы надо было тщательно подготовиться, что именно до мелочей продумать… В этом направлении, как принято было говорить (а так и было на самом деле!), оказывались нацелены соответствующие распоряжения по линии партии и советских органов, наркомата обороны СССР, гражданской и полярной авиации страны.

ЭТО НАЧИНАЛОСЬ ТАК…

Когда зачитают анкету до края,
Я встану спокойно у всех на виду,
Ничем не хвалясь, ничего не скрывая,
По-честному речь о себе заведу.
Моя биография вписана просто –
В листочек анкеты, в четыре угла,
Но я расскажу про такие вопросы,
Которых анкета учесть не могла…
Борис Ручьев

Летом 1942 года меня — заместителя начальника политотдела ВВС 61-й армии Брянского фронта — неожиданно вызвали к начальнику политуправления фронта. Там сообщили, что я командирован в город Чкалов на Высшие курсы комиссаров и начальников политотделов ВВС армий и дивизий. Курсы были организованы Главным политическим управлением Красной армии при Командно-штурманской академии ВВС.

На другой день, как и было приказано, выехал в Чкалов. Не секрет, что открывая свои курсы, Главпур оперативно готовил кадровые резервы для замещения должностей политработников высшего звена, взамен погибших и раненых.

А пока — короткая встреча с затемненной и по-военному строгой Москвой, и вот я на месте, в Чкалове. Оказываюсь в непривычно нормальном тыловом городе: никаких тебе затемнений, яркие витрины, работает кино, театры, на улицах много публики.

Прямо с вокзала направляюсь в отдел кадров академии. Быстрое, без волокиты, представление начальнику, и вот я уже «влился» в учебный процесс. Всё здесь строго регламентировано, все подтянуты и напряжены. Здесь дыхание войны чувствуется очень. Изучаем действия фронтовой авиации — нашей и противника. С жадностью проглатываем сводки с фронтов.

Однако процесс обучения не затянулся. Не прошло и месяца из тех трех, что отпускались нам на подготовку, как неожиданно вошедший в аудиторию дежурный по академии объявил: «Товарищей Орлова и Ермилова к начальнику академии!»

Подобные объявления были делом обычным в жизни курсов, каждый день война требовала все новых и новых командиров и политработников. Но в данном случае озаботило то, что обычно, когда дело касалось кадровых назначений, приглашали в отдел кадров, а здесь к самому начальнику академии! Подумал даже: не случилось ли что с семьей?..

Жена с шестилетним сыном и годовалой дочкой в это время бедствовали в деревне Асино Томской области, где тайга подступала к окнам и ни одного знакомого человека не было вокруг.

Как они там оказались, тоже по-своему интересно. Еще до отъезда на фронт меня назначили начальником политотдела вновь создаваемой школы авиамехаников, с дислокацией в том самом селе Асино. Когда, оставив Иркутск, где до этого протекала моя служба, мы всей семьей выгрузились в томских лесах, выяснилось, что здесь не только нет авиамехаников, а никто даже не предполагает, что они когда-нибудь появятся. То есть, Генштаб создание таких школ отменил, а Главпуру об этом сообщено не было. Вот Главпур и продолжал слать политработников в несуществующие школы.

Казус, конечно, досадный, но по-своему характерный для первых дней и недель войны. Научились воевать не сразу. Воюющая армия еще отлаживала свои механизмы. Короче, оставив своих в будке железнодорожного стрелочника, попутными поездами добрался до Новосибирска, где и явился в политуправление Сибирского военного округа. Дальше у меня — фронт, у жены с детьми — Асино.

Беспокойство за них и тревожило, когда шагали рядом с полковым комиссаром Ермиловым в кабинет начальника академии.

Нет, речь пойдет не о семье, успокаивал на ходу Ермилов, он уже знал, что из Москвы приехал представитель отдела кадров Главпура, так что надо ждать нового назначения. Ну а курсы не закончим, так война доучит…

В приемной висела большая карта западной части страны, испещренная синими и красными флажками. Синих, помечавших сданные города, было удручающе много.

Дежурный лейтенант, тот самый, что вызвал нас из аудитории, показал, что можно входить в главный кабинет. На месте начальника академии оказался незнакомый подполковник с пехотными петлицами. «Слюсарев», — представился он и предложил мне посмотреть газеты, пока сам поговорит с Ермиловым.

Вскоре после той встречи станет известно, что молодой и внешне бодрый Слюсарев внезапно скончается. Так что увиделись, как говорится, в первый и последний раз. Данный факт можно бы и не упоминать, поскольку он, казалось бы, не имеет прямого отношения к делу, но инструктор отдела кадров Главпура товарищ Слюсарев запечатлелся в памяти навсегда. Как и всё остальное, что сопутствовало моему переходу на трассу…

Вопрос с назначением Ермилова был решен быстро, они явно предварительно встречались. Он ушел. Настала моя очередь.

Кадровик знал, что единственное, устраивающее меня новое назначение, это возвращение на фронт. Поэтому он начал беседу издалека, в тоне душевном, как брат брату. Он говорил о больших потерях кадровых политработников, мол, война есть война, люди гибнут.

«Как вы на то посмотрите, Константин Васильевич, если мы вас отзовем с курсов и пошлем на новую работу? Подготовка у вас хорошая, образование достаточное — академия, любая политотдельская должность по плечу, как?»

Что я мог ответить? Прозябать на курсах, когда на фронте столько дел? Конечно же, я ответил, что согласен прямо сейчас сорваться с места и отправиться на выполнение боевого задания любой сложности!

«Ну, вот и хорошо», — произнес товарищ Слюсарев, доставая из портфеля папку с моим личным делом. Дальше сказал главное: «Предлагаем вам, Константин Васильевич, поработать на перегонке американских самолетов через Аляску и Сибирь с последующей их поставкой фронту. С этой целью будет создана специальная воздушная трасса. Вам предлагаем должность начальника её политического отдела».

Чего угодно мог ожидать, но только не этого! Хотя, казалось бы, в размахе колоссальных военных событий, в огромной воюющей стране возможны самые неожиданные жизненные повороты, но такое?!

Слюсарев не отпустил меня, пока не поведал о принципах работы будущей трассы, об условиях, в которых предстоит жить людям. Это будет, пояснял он дальше, еще и наиболее удобный и безопасный мост для повседневной связи с союзниками. Сообщил, что делами трассы занимаются лично Сталин и Молотов, а повседневное руководство осуществляет Анастас Иванович Микоян, поскольку именно он ведает вопросами военных поставок от союзников. В неотложных случаях мне, руководству трассы, разрешено обращаться к ним лично.

На следующий день Чкалов был покинут, и я снова был в Москве. Здесь предстояло решить много организационных вопросов, а среди них решался принципиальный: кому подчинить политотдел трассы: Гражданскому воздушному флоту или Наркомату обороны? Я твердо стоял за второй вариант. Ясно же было, что вся трасса будет укомплектована военными, по военным же законам будет жить и работать. Поэтому предложил подчинить всю нашу партийно-политическую составляющую политуправлению Сибирского военного округа. Даже с учетом расстояний это было логично. Мое предложение приняли. Теперь предстояло заняться кадрами: подобрать офицерский состав.

По предписанию кадровых органов формирование частей трассы должно было происходить в Иваново. Сюда направлялись офицеры для укомплектования всего множества открывшихся должностей, только малая часть из них, считавшаяся московской номенклатурой, утверждалась в Москве. Вся остальная масса — здесь. Здесь же предстояло оформить партийные и комсомольские организации, принять на учет коммунистов, подобрать и расставить актив. Особое внимание — подбору кадров для политотделов будущих летных и не летных подразделений. Обеспечение морально-политического единства людей было бы невозможно без этой тщательно продуманной каждодневной работы.

Пройдет немного времени, предварительный период подготовки закончится, и все части во главе со вновь назначенными командирами авиационных полков, начальниками штабов и политотделов по железной дороге перебазируются из Иваново в Красноярск — к началу начал. А оттуда по воздуху отправятся к местам своей дальнейшей дислокации, на аэродромы новой трассы.

Но пока я в Иваново. В городе затемнение, на улицах тихо. Чувствуется, что всеми

Не смотря на укладку металлических плит на ВПП, полеты не прекращались ни на минуту

нитями город связан с войной, с фронтовыми делами. Вокзал забит людьми, много военных с чемоданами. Ищу коменданта, чтобы спросить дорогу к аэродрому. Там будет мое рабочее место.

Увидел почтовый ящик и вспомнил, что таскаю в кармане письмо жене, написанное еще в Москве. Наконец, отправляю. В нем сообщаю, что, возможно, скоро появлюсь в Асино, заберу их к себе, на место новой службы. Куда, не указываю — военная тайна.

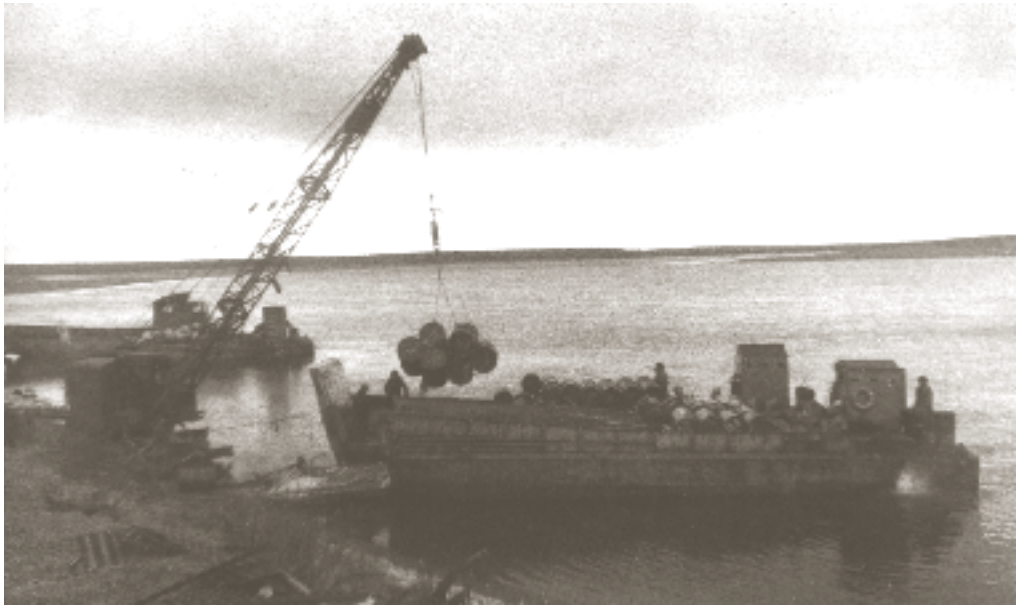
НА АЭРОДРОМЕ В ИВАНОВО

Работу в Иваново не случайно выделяю в отдельную главу. Именно здесь закладывались организационные и кадровые основы нашего соединения, здесь шла настройка людей на предстоящую работу, обучение, подробный инструктаж перед выездом на далекие точки трассы.

Прибыл на аэродром в Иваново поздним вечером и сразу принялся искать «своих». Сплоченные общим делом, конечно же, — «свои». С командировочными предписаниями они уже здесь: секретарь партийной комиссии при политотделе трассы майор Громов, инструкторы политотдела Дворников и Апет, помощник по комсомолу лейтенант Сидоркин, начальник отдела кадров старший техник-лейтенант Пивоваров.

А вот начальник трассы Илья Павлович Мазурук отсутствовал. Он в это время проверял строительство аэродромов и готовность всех участков прокладываемой трассы к приему людей и техники. С ним мы встретимся позже — в Якутске.

Моей же задачей в эти дни было подбирать и расставлять по должностям прибывающих офицеров-авиаторов. Итоги этой работы должны будут лечь потом в основу приказа начальника трассы о назначении на должности.



Разгрузка бочек с ГСМ для трассы

Времени на раскачку нет, трасса требовала людей срочно. На аэродроме сразу открылся этакий «призывной пункт», наподобие военкоматовского. Но приходили сюда не безусые юнцы, а боевые офицеры — летчики, инженеры и техники, командиры и политработники. У большинства за плечами был фронт, проверка боями, лечение в госпиталях после ранений. Были также инструкторы авиационных школ и училищ, их выпускники, было и некоторое количество ветеранов гражданской авиации, летчиков-полярников. Последних Илья Павлович Мазурук прекрасно знал по прежней работе и рекомендовал лично.

Как сейчас вижу тот ночной аэродром, мрак и мертвую тишину вокруг, только на окраине поля в штабной палатке угадывается бледный свет коптящего светильника из старой гильзы. Тут — жизнь, идут беседы с людьми, я и приставленный к оформлению документов кадровик три дня и три ночи подряд решаем судьбу каждого офицера.

Всех нужно ввести в курс предстоящей работы, сориентировать, ответить на вопросы. Хотелось, чтобы каждый почувствовал себя нужным на новом месте, поверил в свои силы. Стоит упомянуть и о таком профессиональном нюансе, требовавшем пояснения: учитывая исключительную трудность полетов на трассе, Москва повышала критерий требовательности к исполнителям на один порядок. Это означало, что командир полка утверждался на должность командира эскадрильи, командир эскадрильи — на должность командира звена, командир звена — на должность рядового летчика. Причем материально никто ничего не терял, порой даже выигрывал. Но все-таки… Побеседовать на эту тему с каждым было необходимо…

До летчиков важно было донести и ту мысль, что работа на трассе не менее необходима для обеспечения победы, чем боевые вылеты на фронте, куда все они рвались. А в определенном смысле, быть может,

еще важнее. Ведь самолеты, полученные по ленд-лизу, как раз и вливались в обеспечение тех самых боевых вылетов.

Люди ставили и вопрос о семьях: нет ли возможности вызвать из эвакуации, объединиться, хотя бы временно. Довольно многим такая возможность была предоставлена. Потом жены находили работу на трассе или в местных организациях.

Была у меня еще одна забота, по, так сказать, сугубо политической части. Надо понимать, без этого та наша жизнь была немыслима. Важно было так равномерно распределить по частям коммунистов, чтобы в каждом подразделении стало возможно по уставу создать партийные организации. Не говоря уже о том, что всех прибывших коммунистов мы сразу принимали на партийный учет. Возможно, нынешним читателям покажется интересным такой, например, факт: 1-му полку предстояло работать за границей, в Фэрбенксе, на Аляске, в непосредственном контакте с американскими авиаторами и технарями. Сюда людей подбирали особенно тщательно, а их партбилеты были приняты мной под расписку и сданы на хранение в ЦК партии.

Надо ли добавлять, что в духе эпохи и времени мы, политотдельцы, много внимания уделяли формированию всех звеньев партийного актива, надо было предусмотреть возможных кандидатов в парторги полков и эскадрилий, в комсорги, найти агитаторов и пропагандистов, редакторов стенных газет и боевых листков.

Одну из инициатив политотдела хочу упомянуть особо: по нашему предложению на трассе ввели отдельную и ответственнейшую должность — Почтальон. Написал здесь даже с большой буквы, чтобы подчернуть значимость инициативы. Кандидаты на эту должность выбирались из числа самых лучших летчиков-перегонщиков, асов из асов. Утверждались они специальным приказом по части, настолько важной считалась их работа. Почему? А потому что почтальоны должны были обеспечивать надежную связь между гарнизонами, между штабами и политотделами, между полками. Без четко наложенной информации сверху вниз и снизу вверх руководить частями невозможно. Не забудем: трасса раскинулась на огромное расстояние — почти семь тысяч километров из конца в конец, тысячи километров отделяли штаб в Якутске от гарнизонов.

И, конечно, доставка и сохранность текущей корреспонденции, как простой, так и особенно секретной, шла личная переписка, шли переводы. В условиях необжитой Сибири всем перечисленным по части связи трасса должна была обеспечивать себя сама. Надо ли удивляться, что почтой и почтальонами политотдел занимался с предельной ответственностью.

На Иваново пришелся первый этап формирования частей. Если всего трасса насчитывала чуть больше трех тысяч человек, то примерно две трети из них прошли через Иваново. Работа по приемке и расстановке людей по частям продолжалась и позже — и в Красноярске, куда перебазировались полки, и еще позже, когда части заняли постоянные точки базирования, но тогда уже под руководством вновь назначенных командиров полков и комиссаров.

Надо сказать, что перебазирование частей в Красноярск и дальнейшее их перемещение к местам постоянной дислокации прошло организованно, без каких-либо происшествий.

В это время в Якутске политотдел трассы представлял секретарь парткомиссии майор Громов, откомандированный сюда заранее, а в Красноярске — инструктор политотдела капитан Дворников. В Иваново для завершения дел оставались инструктор капитан Апет и заместитель начальника политотдела Ермаков.

Мне же предстояла важная миссия: доложить обо всем сделанном руководству политуправления СибВО. Это означало: заехать в Новосибирск и представиться начальнику политуправления генералу Захарычеву (на предыдущей моей работе мы

Дом, в котором размещался политотдел трассы. Якутск, 1943 г.

встречались), а также члену военного совета генералу Колобякову. Но не только представиться, а еще и подробно доложить обо всем.

Я выше поминал, что уникальное воинское соединение, кратко называемое здесь «трасса», создавалось с нуля. Ничего подобного не случалось когда-либо в истории, ничего подобного не знали и в СССР. Всё с пустого места, всё заново. Чтобы люди могли жить и работать, необходимо было, кроме того, о чем уже было сказано, организовать питание. Значит — обеспечить доставку продуктов, развернуть склады, соорудить столовые. Не забыть о медицине. Одновременно тысячи людей надо соответствующим образом одеть, с учетом климатических условий, требований профессии: летающим — одно, готовящим полеты — другое и т. п.

Всеми этими необходимыми делами по обеспечению реального быта, занимались, причем успешно, соответствующие люди и службы. Но нашему брату-политработнику важно было помнить еще и о том, что не хлебом единым жив человек. И в военную годину тоже.

Духовная жизнь рядовых и офицеров требовала серьезного к себе отношения. Мои собеседования в Иваново показали, что практически все прибывшие имеют среднее и высшее образование. А в местах базирования частей трассы, исключая, конечно, Красноярск и Якутск, нет ничего, что напоминало бы культурно-просветительное учреждение. Значит, и это — с нуля.

Начали, между прочим, с того, что в штаты авиационных полков ввели должность начальника клуба. Клубов еще не было, но знали, что работа у этих начальников скоро появится.

Собственно, суть моего пребывания в Новосибирске в том и состояла: «прикрепить» нашу трассу к политобслуживанию соответствующего управления Сибирского военного округа, а проще говоря, получить всё необходимое клубное оборудование, что полагалось по штатам Наркомата обороны. Вместе с представителем политуправления округа я облазил соответствующие склады и подобрал необходимое.

Были выписаны и отправлены самолетами по гарнизонам трассы кинопередвижки и патефоны, комплекты музыкальных инструментов и радиоприемники, шахматы и другие настольные игры, библиотечки, разнообразный спортинвентарь. На все наши части были выписаны газеты и журналы. Ну и в заключение скажу, что в штабе и в политуправлении округа был отрегулирован весьма важный в условиях военного времени вопрос организации как простой, так и секретной переписки.

На всё ушло несколько бешеных дней. Когда закончил, смог подумать и о себе, точнее о семье, которую разрешили взять

Авиамеханик за работой

Подготовка «аэрокобры» к перелету

в Якутск. На это мне отвели двое суток.

На попутном товарняке добрался до Асино. Семью нашел в клетушке за районной типографией, куда они перебрались, после того, как жену взяли на работу в местный райком — заведующей кабинетом пропаганды. Выглядели они ужасно — в чем душа держалась! Сын, пошедший в первый класс, был покрыт гнойными нарывами, у двухлетней дочери от общей слабости начался ректальный пролапс. Врач рекомендовал подкормить детей сливочным маслом. Голод, действительно, лечат не лекарствами. Масла, конечно, не было.

Быстро упаковали немудрящий скарб, самое необходимое взяли с собой, часть оставили на чердаке редакции. Последнее пропало. Там, среди чего-то носильного, были книги, мои конспекты, юношеские рисунки.

Вечером следующего дня поезд вез нас в Красноярск с пересадкой в Новосибирске.

А в Красноярске кипела работа. Готовили к дальним рейсам транспортные самолеты с грузами для новых баз и аэродромов. Шло активное обучение летного состава. Важно было до последнего винтика изучить американские самолеты. Их непривычные глазу образцы занимали стояночные площадки. Летчики вникали в географию предстоящих им маршрутов, усваивали причуды необычных метеоусловий. Больше узнаешь, меньше будет неожиданностей.

Подготовка трассы переходила в решающую стадию. Это чувствовали и понимали все: и те, кто останется в Красноярске, чтобы переправлять прибывающие с другого континента летательные аппараты дальше, к фронту, и те, кто покинет его, распределившись по дальним сибирским точкам и маршрутам. Вместе они впишут в историю Победы семь тысяч километров своего подвига.

Понимал и я.

КОЕ-ЧТО О СЕБЕ

И все-таки позволю себе мельком оглянуться, вспомнить, хотя бы кратко, путь до трассы. Каждый, конечно, — сам по себе, но каждый еще — представитель поколения. Не раз приходилось вспоминать в своих лекциях так называемую Ленинскую теорию отражения. Но и без философских ухищрений ясно: в любой человеческой судьбе так или иначе отражены особенности выпавшего на её долю исторического времени. У всех у нас была одна эпоха.

Отец — наборщик. Побывал в окопах Первой мировой войны. Вернулся домой, в Кострому. А там страшная нужда, болезни. Сказали, что сносная жизнь пока в Саратове, на Волге. Семья поднялась и в зиму восемнадцатого года перебралась в Саратов. Мне было восемь лет.

Последний раз позвал: «Мама!» — в десять. Истощенный мамин организм добил брюшной тиф.

Отец записался в красную милицию. Таких же, как он, группу саратовских добровольцев направили во Владикавказ, помогать горцам устанавливать советскую власть. Младшего из сыновей, то есть меня, он взял с собой. Был в отряде вроде «сына полка», пас овец, ходил в местную школу.

Однажды отряд ушел в горы, а вернулся, многих бойцов не досчитавши. Погиб и отец. Меня взяли к себе прекрасные добрые люди — Сурковы, тоже из Саратова. Андрей Алексеевич Сурков впоследствии стал начальником милиции Владикавказа, а потом даже всей Горской республики. Они же помогли переправить меня обратно в Саратов. Там мои старшие братья, Иван и Сергей, трудились слесарями в Горводопроводе, а сестра Нюра — сестрой в «Убежище инвалидов», было такое богоугодное заведение.

Пропала только наша самая младшая — Евгения. Перед отъездом во Владикавказ отец устроил девочку в детский дом. Дом

Батальонный комиссар К. В. Орлов, Красноярск, 1942 г.

куда-то перевели. Сколько искали Женю — не нашли.

«Мои университеты» оказались довольно разнообразными: был учеником в слесарной мастерской, рабочим на заводе силикатного кирпича, подмастерьем у кустарного сапожника. В конце концов тоже осел в слесарных мастерских Саратовского водопроводного предприятия. Как принято было говорить, «этот рабочий коллектив сыграл главную роль в моем трудовом и политическом воспитании».

Здесь семнадцатилетним вступил в комсомол, потом в партию, активничал на культурной части в ячейке, проводил пионерские слеты, был членом краевого бюро юных пионеров-ленинцев. Добавлю, здесь и жену себе нашел, Асю Григорьевну, такую же энтузиастку пионерского движения, как я. Нашел на всю жизнь.

Отсюда ушел в армию. Сначала служил в конной артиллерии, затем четверть века в военно-воздушных силах как профес-

сионал-политработник: политрук батареи, дивизиона, преподаватель в Иркутском авиатехническом училище, начальник социально-экономического цикла, заместитель начальника политотдела этого училища. В этой должности застала война.

Значит, до трассы прослужил более десяти лет. И все годы учился. Окончил полковую артиллерийскую школу, затем Ленинградское военно-политическое училище им. Энгельса. Дальше — Высшие курсы пропагандистов Главного политуправления Красной армии, а перед самой войной — Военно-политическую академию им. Ленина.

С молоду писал стихи, в Саратове зачитывал в литобъединении, их обсуждали. Позже кое-что было напечатано. В те же годы посещал художественно-техническое училище, преподаватели рисунки хвалили. Дома сохранился диплом с моим именем: «Победителю Всеволжского конкурса виртуозов-балалаечников». Без нотной грамоты, на слух, руководил в молодые годы оркестром русских народных инструментов. Умел играть на всех.

Сын, ставший писателем и телеведущим, Даль Орлов, как-то сказал, когда попели дуэтом на домашнем застолье под мою гитару: «Эх, забрала армия все твои таланты! Сколько природа отпустила, а не воспользовался...» Вроде и прав он, а согласиться не могу.

Как-то на Брянском фронте почти всем штабом расположились заночевать в большой избе-пятистенке. Ночью налетели «юнкерсы». Бомба разворотила соседнюю половину полностью, а в нашей — все живы. И я в том числе. Значит, хранит судьба, и не вообще, а именно для военного дела. Недаром, наверное, и трассу прошел благополучно...

Будучи на пенсии, по-прежнему твердо уверен: мое жизненное призвание состоялось полностью. Армия и Родина — два святых слова-понятия. «Есть такая профессия — Родину защищать» — сказано в фильме «Офицеры». Я и до фильма так считал.

Но вернемся на трассу, где всё начинается. Мне 34 года. Нахожусь в воинском звании «батальонный комиссар».

КРЫЛЬЯ НАД ЛЕНОЙ

Летим на «дугласе» — американском транспортном самолете С-47. Ведет машину опытнейший летчик Гражданского воздушного флота Пономаренко. Теперь свое мастерство он демонстрирует на трассе. Вчера в Красноярске с ним познакомились и вот летим в Якутск.

Предупреждали, что Пономаренко любит летать на малых высотах. Он и сейчас идет так, что под крылом можно многое рассмотреть. Там, внизу, могучая сибирская красавица Лена — вся в солнечных отблесках. Река протянулась вперед, в направлении нашего полета, лежит между скалистых берегов, будто врубленная в бескрайний размах таежного покрова.

Из кабины летчика выглядывает бортехник, сообщает, что подходим к Киренску. По пути из Красноярска на Восток это первый аэродром трассы, где будем садиться. И вот уже видны самолеты на земле, в строгом порядке, каждый на своей стоянке. Вокруг них суетятся люди.

Может быть, потому, что для меня тогда это был первый полет до Якутска, и вообще первый по трассе, многие подробности хорошо запомнились.

Первым, кого встретил на земле, был Василий Васильевич Фокин, подполковник тогда, заместитель начальника трассы по летной подготовке. Можно было залюбоваться: высокий, стройный, очень эффектный в кожаном лётном костюме, при шлеме, сдвинутом на затылок, да еще и увенчанный темными очками-консервами, явно «не нашего» происхождения. Прекрасный летчик, опытный командир, безусловный авторитет для всех, кто летал и кто на земле занимался самолетами. Всё знал и всё умел. Замечательным был наставником.

Собственно, в тот раз это была наша первая с ним личная встреча, именно тогда познакомились. После трассы мы не потеряем друг друга, дружба протянется на годы. Подружатся и наши жены.

Мы пошли вдоль стоянок, Василий Васильевич рассказывал, что вместе с Мазуруком они уже побывали на всех наших аэродромах, проверили готовность, в основном везде всё отлажено, включая и Киренскую базу, где сейчас находимся. Действитель-

На одном из аэродромов трассы

но, здесь даже успели соорудить хранилища для инструментов, а еще раньше возвели легкие постройки для отдыха людей.

В отдалении, на площадке для курения, обнаружилась довольно живописная группа молодых офицеров. Рядом свалены были упакованные парашюты, вещевые мешки, небольшие чемоданы.

«Из четвертого перегоночного полка люди, — пояснил Фокин, — полетят с вами до Якутска, с Пономаренко. С ними и командир полка — майор Смоляков... Давайте подойдем...»

В ожидании погрузки там веселились. Над молчащим в этот час аэродромом разносился звук гармошки, причем еще и саратовской, то есть с серебристым заливистым колокольчиком. Мне ли, саратовскому, было не узнать.

Первым навстречу поднялся командир полка Васин, поприветствовали друг друга, стали знакомиться. Забавлял людей гармошкой старший лейтенант Петрищев. Работал инструктором в летном училище, теперь прибыл летать сюда. С музыкальным инструментом не расстался.

Ну а дальше уже Фокин вступил в привычную роль наставника: четвертый полк должен перегонять американские самолеты по участку от Якутска до Киренска — Фокин же успел изучить эту часть трассы, летал по ней, ему было чем поделиться с летчиками. Они засыпали его вопросами.

Несколько слов хочется сказать и о майоре Смолякове, каким я его узнал. Тоже ас, ас-истребитель, прекрасный воздушный боец. Безусловный авторитет в своем полку, командир-наставник по призванию, летное дело стало всей его жизнью. Коренастый, широкоплечий, почти квадратный — в любом окружении нельзя не разглядеть его крепкую фигуру. Словом, во всех смыслах — настоящий лидер.

Меня он иначе как комиссаром не называл. Снимал, так сказать, легкой этой ироничностью возможную официальность в отношениях. Если, конечно, не иметь в виду то обстоятельство, что мое звание, с которым я пришел на трассу, таким и было: батальонный комиссар.

Возможность побалагурить, поострить Смоляков не упускал — был душой коллектива. «Ну что, комиссар, — скажет, — когда по философии занятия? Великая наука — философия! Но как дышло — куда повернешь, туда и вышло». И хохочет.

Но однажды, не помню, в каком контексте, он вдруг на память повторил целый абзац из четвертой главы Краткого курса. Так что совсем не прост был летчик-ас и командир полка майор Смоляков.

Под стать был и заместитель по политической части батальонный комиссар Медведкин — тоже был здесь и ждал посадки. Они дружили, прекрасно дополняя друг друга. Такой же заводила, трудяга, политически подкованный, как говорили когда-то. Я бы даже сказал: эрудит.

Наконец, Пономаренко прогрел моторы. Поднялись, легли на курс. Снова под нами Лена и таежные просторы.

Василий Васильевич Фокин ушел в кабину к пилотам и там оставался до конца, а Смоляков закатался в кусок брезента и проснулся только перед посадкой.

Внизу открывался деревянный Якутск со своими широкими пустынными улицами.

Меня встретил политотдельский шофер с образцовыми, как выяснилось, для русского уха именем и фамилией: Вася Петров. Примчался он, правда, на американском «виллисе».

До политотдела оказалось недалеко. Под него отвели несколько комнат в двухэтажном бревенчатом доме. Отопление — печками.

К. В. Орлов. Уэлькаль, апрель 1943 г.

В этот поздний вечерний час меня встретили двое: секретарь парткомиссии батальонный комиссар Громов и секретарь-машинистка Надя Седунина. Надя была из Красноярска, просилась на фронт, ей предложили к нам, в Якутск.

Остальных работников политотдела увидел на следующий день. Для каждого из них начинался новый этап в жизни. Начиналась проверка трассой.

...Не могу не сказать о внимании, проявленном к трассе Совнаркомом Якутской республики, Якутским горсоветом и горкомом партии. Это касалось как решения общих, принципиальных задач, так и проблем бытового уровня. Так, например, для личного состава штаба и политотдела были своевременно подготовлены общежития, семейным офицерам были предложены вполне сносные жилища.

Поскольку и моя семья вот-вот должна была прибыть из Красноярска, то и я вскоре осматривал приземистый бревенчатый дом, хозяин которого в доме поменьше жил на том же подворье.

Бородатый, коренастый, был он поначалу не очень любезен и всё отговаривал селиться у него: весной, мол, подтапливает, в центре города есть дома и суше, и теплее...

Но когда я оказался внутри могучего сруба с тройными рамами на окнах, увидел печь-голландку, стол из толстых досок, лавки вдоль стен, то сказал твердо: будем зимовать здесь.

Через несколько дней с аэродрома позвонил дежурный диспетчер, сообщил: моя жена и дети из Красноярска вылетели! Переночуют в Киренске и — на Якутск...

Но погода внесла поправки. Якутск принять не смог — небо закрылось. Самолет вернулся в Олекминск, где был один из запасных аэродромов трассы. Там прождали три дня, пока погода позволила лететь дальше. Наконец, добрались до Якутска.

В воздухе их прилично поболтало, так что вид у путешественников был неважнецкий. Но когда-то надо начинать летную биографию! Дебютировать получилось над суровой Сибирью. Впрочем, позже, у теплой голландки, все быстро пришли в себя.

МАЗУРУК В ОБЛАКЕ

На другой день предстояла встреча с начальником трассы Ильей Павловичем Мазуруком. Он только что появился в штабе после длительного путешествия по всем нашим аэродромам и, конечно, был переполнен впечатлениями, планами, идеями.

МАЗУРУК Илья Павлович — прекрасный летчик, можно даже сказать, ветеран авиации, имевший колоссальный налет на многих типах самолетов того периода. Для трассы особенно был важен его опыт работы в Заполярье, ведь он пришел сюда с должности начальника Управления полярной авиации Главсевморпути. Звание Героя Советского Союза ему было присвоено за доставку на Северный полюс знаменитой научной экспедиции Ивана Папанина, за героизм и мужество при этом проявленные.

Надо сказать, что он прекрасно знал не только советские самолеты, но очень быстро освоил и американские — и материальную их часть, и особенности эксплуатации. Всё, что знал и умел, щедро передавал коллегам — и летному составу, и техническому.

Очень способствовала успеху дела поистине всенародная известность Мазурука, как принято говорить в подобных случаях, он мог открывать ногой любые двери, всюду был вхож. Партийные и советские организации всех опорных для нас городов и местечек в поддержке ему не отказывали, что, понятно, было на пользу трассе. Был он человек эрудированный, настоящий государственный и военный деятель. А держался при этом просто, был, что называется, близок к людям.

Нам, политработникам, с ним было работать легко, он не вмешивался, ему хватало своих забот. Я же в свою очередь соблюдал субординацию, полностью отдавая должное его положению единоначальника, так что жили мы дружно.

М. И. Козлов и И. П. Мазурук

Каким он был в деле? Вот, например, такой эпизод. Как-то в Якутске мы с ним поехали на аэродром. Мороз градусов пятьдесят. Видим: у американского транспортного самолета С-47 собрались люди, о чем-то спорят. Подходим. Здесь инженер 4-го полка, техники, летчики. Оказывается, в маслосистеме машины обнаружилась неисправность, и инженер вылет не разрешает. А командир корабля доказывает, что лететь можно, ничего страшного, мол, не случилось.

Илья Павлович всех внимательно выслушал и вот вижу: снимает реглан, натягивает на себя технический комбинезон и скрывается в самолете.

Через некоторое время выглядывает и говорит инженеру: «Сейчас мы его опробуем в воздухе». Зовет с собой командира корабля, и они уходят в кабину пилотов. И вот уже запущены моторы, долго греют, а дальше, взметая вихри жесткого снега,

Самолеты С-47 на стоянках Якутского аэропорта трассы

самолет рулит на стартовую площадку и взлетает. Мазурук делает два круга над аэродромом и уходит сквозь разрыв в кучевых облаках куда-то туда — в лютый морозный простор.

В это время на земле, к стоянке, где мы сгрудились, задравши головы, подбегает дежурный офицер и кричит: «Где Мазурук? Срочно к телефону, из штаба трассы, срочно!»

И тут кто-то отвечает, громко, четко, и даже, мне показалось, с некоторым восхищением: «А Мазурук вон — в том облаке!»

В это время самолет окончательно перестал быть виден, облака над нами сомкнулись.

Случаем рожденная фраза навсегда запала мне в душу: «Мазурук в облаке». Всегда вспоминаю, когда думаю о Мазуруке.

Самолет вынырнул из облаков и пошел на посадку.

Выйдя из кабины, Илья Павлович снова нырнул под самолет, долго там что-то изучал, вылез и сказал уверенно: «Теперь можно лететь. Давайте, разрешаю».

В этом был весь Мазурук, его стиль, его почерк как командира авиационного подразделения: личный пример, задорная лихость, разумное ухарство.

О втором эпизоде я знаю из его рассказа.

Он лидировал группу американских самолетов, ведомых нашими летчиками. И именно на него как на лидера выпало тогда колоссальное испытание.

Группу «аэрокобр» перегоняли по маршруту Уэлькаль — Сеймчан. Командир шел на бомбардировщике В-25 «Митчелл». Угодили в тяжелейшую метеорологическую обстановку.

При подходе к Сеймчану выяснилось, что он закрыт туманом и не принимает. Уходить на запасной аэродром в Оймяконе поздно — не хватит горючего. Повернуть на Магадан — огромный риск, не известно, какая погода там. Ведомая Мазуруком девятка истребителей оказалась в ситуации критической. Оставался выход настолько ужасный, что о нём не хотелось даже думать: найти поляну и попробовать сесть с убранными шасси.

Что должен был в эти минуты пережить лидер, трудно себе даже представить! Летчики, продолжая держать строй, ждали его решения.

Вот здесь и сказался весь колоссальный опыт полярного летчика Ильи Павловича Мазурука. Он знал все закоулки на маршруте трассы, знал и то место, где они теперь находились. Он уверенно повернул группу на север, к поселку Зырянка, что на реке Колыме при впадении в неё реки Ясечной.

Там имелись большие песчаные отмели, которые в данный момент были скованы лютыми морозами до состояния асфальта или даже бетона. Вот на это покрытие и совершили вынужденную посадку все девять истребителей. Сел и бомбардировщик лидера, хотя мог уйти на тот или иной аэродром, у него горючее еще было. Но не посчитал возможным оставить группу.

На земле борьба за выживание продолжилась. Ведь чтобы добраться все-таки до Сеймчана, на следующий день надо было взлететь. Никаких обогревателей, понятно, здесь не было. Мороз за ночь просто разорвал бы двигатели. И тут опять выручила сметка летчиков и их лидера Мазурука. Призвали на помощь жителей Зырянки. Нашли брезенты и накрыли ими самолеты. Под руководством бортмеханика самолета Мазурука Дмитрия Островенко всю ночь топили дровами железные печурки под этими брезентами, и утром вся группа благополучно взлетела и пришла на аэродром назначения — поселок Сеймчан.

Вот и из этого факта видно, с какой любовью, с какой ответственностью относился Мазурук к летному и техническому составу трассы, как умел находить общий язык с местным, гражданским населением, когда этого требовала обстановка.

И еще одно тут видно: любовь и забота простых советских людей, даже в этих глухих местах, о своей армии, желание непременно помочь — всегда, а особенно, когда трудно.

Надо сказать, что с приходом наших полков и эскадрилий в сибирскую глухомань на всем гигантском протяжении маршрута авиатрассы жизнь в тех местах существенно менялась. В эти отдаленные места Родины приходили военные люди с их кипучей энергией, культурой, технической оснащенностью. В небе загудели двигатели. Самолеты шли в сторону фронта. Война словно приблизилась. Каждый еще лучше начинал понимать, что и его труд кует Победу.

ПОСЛЕ ПОЛЕТА – ПОЛИТРАБОТА

Заканчивался третий час полета по нашему маршруту. Бездонная голубая даль вокруг, ни облачка, внизу — нагромождения накрытых снегом гор. Я втиснут в штурманскую кабину бомбардировщика В-25, отсюда отличный обзор. Хорошо видна вся девятка «аэрокобр», строгим строем идущая с нами. Я даже вижу сосредоточенные лица летчиков. Еще недавно они слушали мою политбеседу — я рассказывал о фронтовых новостях. В те дни особенно порадовать было нечем…

А завершает весь наш перегоночный строй еще один В-25, его ведет командир эскадрильи капитан Автономов. Он как бы подстраховывает: если у кого что случится, вынужденная посадка, например, он точно засечет место, чтобы можно было оперативно оказать помощь. Но пока всё спокойно, полет проходит, как говорят авиаторы, нормально.

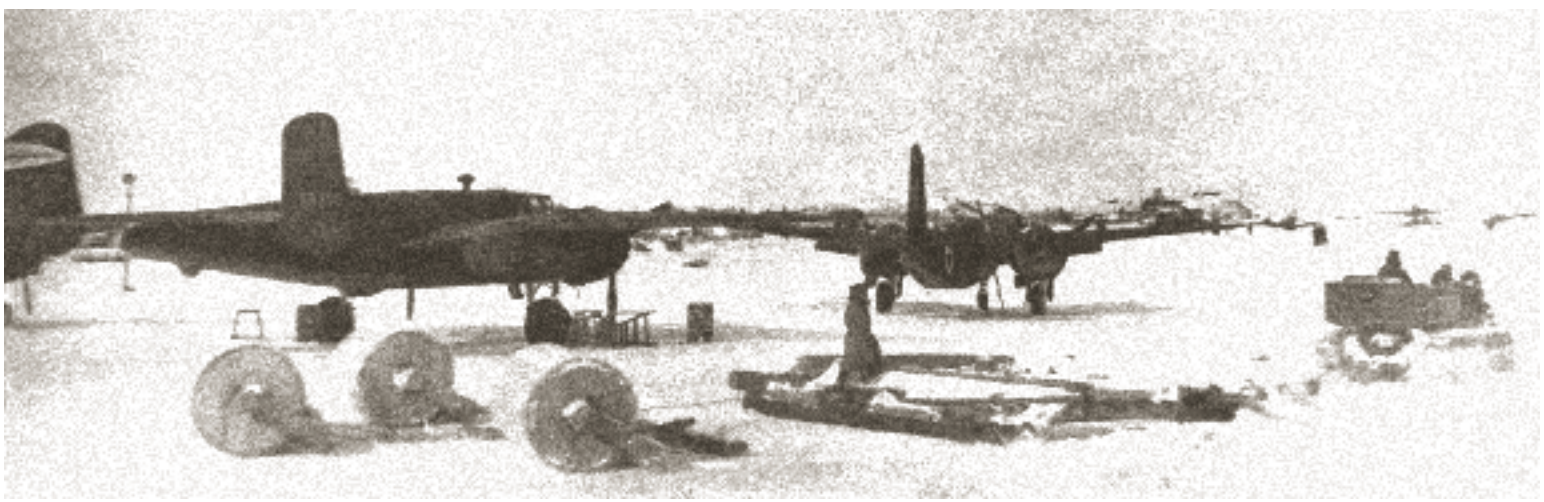
Самолет, в котором нахожусь я, ведет опытнейший летчик — командир третьего Сеймчанского полка подполковник Твердохлебов. С ним спокойно. И погода благоприятная. Можно и природой полюбоваться, и даже несколько поблагодушествовать. Тому способствует и теплый реглан на цигейковой подстежке, в который я одет, и фетровые бурки на ногах, которые легко сели даже на байковые портянки, и летный шлем на голове, умело подбитый мехом. Так что, хотя в самолете и нет отопления, а жить и работать можно. На трассе все были экипированы отлично. Слишком важно для страны было то, что делали люди трассы. Страна о них заботилась, как бы трудно ни приходилось.

Усадив меня на штурманское место, Твердохлебов, конечно, не рассчитывал на серьезную помощь с моей стороны. Да и не очень он и нуждался в ней, поскольку десятки, а то и сотни раз проходил по этому маршруту, знал мельчайшие его особенности. Мне было доверено общее наблюдение за строем, благо обзор из плексигласового фонаря, под которым я находился, был, как уже сказано, отличный.

Да, я видел лица летчиков, простых наших парней, которым дали необычное задание: перегнать через Сибирь, через страну так нужные фронту ленд-лизовские машины — и они спокойно, не дрогнув, выполняют. Послали бы в воздушный бой — пошли бы без промедления, другим, им подобным, и на тяжелых машинах, велели бы проникнуть в тыл врага, прицельно отбомбиться — и это было бы проделано мастерски. Сердце наполнялось гордостью за наше молодое летчицкое поколение.

Замечу, что все летчики данной перегоночной группы были членами партии, кроме одного, который еще был комсомольцем. Всех именно мне пришлось принимать на партийный учет, значит, в той или иной степени знал всех. Они прибыли на трассу из расформированных боевых полков, имели фронтовой опыт. Один только, помню, прибыл из летной школы, где был инструктором, а другой такую школу только что закончил.

В сознании нас, непосредственных участников тех исторических событий, была дума о войне и о Родине. Это давало силу и энергию для работы. Об этом думалось в долгом полете над Верхоянским хребтом и далее с приближением к Якутску. Мысли начинали концентрироваться на том, что еще предстояло сегодня сделать. Что про-



Укатка снега на ВПП деревянными катками

изошло на фронте за прошедшие сутки? Принял ли дежурный по политотделу офицер очередную сводку Информбюро и своевременно ли разослал её по гарнизонам трассы? Много забот у начальника политотдела…

Но вот пересекли широкую долину Алдана, и лидер громко и весело оповестил об этом. Потом пошла команда готовиться к посадке. Якутск к приему самолетов готов.

Открылась белая гладь скованной льдом Лены, раскинулась панорама большого, старинного и деревянного Якутска. Над трубами домов стоят, как изваяния, белые столбы дыма, словно пальцы великана, протянутые к небу.

Лидер, распуская группу для посадки, сообщил летчикам, что мороз внизу — пятьдесят градусов. Встав на круг, самолеты один за другим касались колесами земли и сразу заруливали на стоянки. Техники тут же закутывали их в брезенты.

Последним сел Твердохлебов. Мы выбрались из самолета и тут же вынуждены были начать подпрыгивать и хлопать себя по бокам — разминаться и греться.

На аэродроме в это время находился Василий Васильевич Фокин, который, как выяснилось, только что прилетел с противоположного направления трассы — из Киренска, где встречал летное пополнение и проводил занятия с летчиками 5-го перегоночного авиаполка. Только что он вместе со Смоляковым, командиром 4-го полка, из командного пункта руководил нашей посадкой. Они вышли нам навстречу. Тут же все вместе направились в столовую, куда радушно пригласил заместитель командира 4-го полка батальонный комиссар Медведкин.

Прилетевшие летчики обогнали нас, устремляясь туда же, в столовую. Их уже ждал самолет для обратного рейса — в их Сеймчан.

Понятно, что политработник на трассе — это постоянные полеты, аэродромы, общение с летчиками, техниками. Но в тот день

Над Верхоянским хребтом

надо было торопиться прежде всего в свой политотдел, там меня ждали с нетерпением. И не только мои коллеги по политотделу, но и прибывшая для проверки всей партийно-политической работы на трассе комиссия политуправления Сибирского военного округа.

А у нас были и текущие дела: заседание парткомиссии, например, возглавляемой батальонным комиссаром Громовым. А это — множество людей: и сами члены комиссии, и специально приглашенные, и секретари парторганизаций. На повестке несколько дел по приему в партию и два персональных дела.

Здороваясь на ходу, спешу в свой кабинет. Там — высокая комиссия из Новосибирска. У неё план работы, не требующий отлагательства, утвержденный, понятно, начальником политуправления СибВО генералом Захарычевым, а руководит проверочной группой подполковник Евстигнеев. Он в данный момент и сидит на моем месте.

Признаюсь, волнения не испытывал. Поведать было о чем. Вот и рассказал в пределах разумного времени и о прошедшем полете, и о работе в частях в ходе командировки. Ну а дальше все стали действовать по привезенному комиссией плану.

Текущие свои дела в тот день политотдел тоже успел выполнить, правда, засиделись основательно.

То и дело выпадали такие деньки: с утра в полете, до ночи в политработе.

Комиссия СибВО поработала в Якутске, пролетела по трассе и через несколько дней выдала нам хорошую оценку.

У САМОГО БЕРИНГОВА ПРОЛИВА

В центре: заместитель начальника политотдела трассы капитан Ермаков. Уэлькаль. Апрель, 1943 г.

Предстояло отправиться в очередную командировку по гарнизонам, расположенным на самых дальних восточных точках трассы. А это — Берингов пролив, Чукотка. Зима лютая, все сковано льдами, все под снежными завалами. Мороз-воевода с дозором побывал везде, а владения его обширны.

Моя задача — идейно-моральная и политическая, воспитание, нравственная и духовная поддержка людей в летных полках и на авиабазах. Там, где трудно, порой невыносимо трудно, а люди делают, выполняют свою грандиозную, историческую, как сегодня уже окончательно ясно, работу. При этом начполит не может, конечно, быть этаким чистоплюем, витающим только в неких идейных абстракциях. Как ничто человеческое не чуждо его подопечным, так и он не может абстрагироваться от простого и человеческого, от быта и элементарного благоустройства своих подопечных. Вот и Илья Павлович Мазурук просил меня перед поездкой непременно оценить хозяйским глазом еще и состояние жилых помещений, и особо, так сказать, проинспектировать состояние мест общего пользования...

Не ради красного словца, а истины ради, должен сказать, что политотдел в своей работе действительно опирался на помощь единомышленников и помощников. А это в первую очередь штатные командиры и политработники, это активисты во всех полках, парторги и комсорги, пропагандисты и агитаторы, руководители и участники самодеятельности и спорта. Все они люди в основном авторитетные, хорошо или достаточно образованные — достойные, словом, люди. Они и составляли каждодневный круг моего общения — умные, честные, так называемые простые люди, но глубоко осознающие свою миссию: обеспечить деятельность трассы, что ведет от Сибири до самой Победы.

Исходная точка трассы располагалась за краем нашей советской земли — на Аляске, в Америке. Там, на двух аэродромах работали наши летчики. Один был в Фэрбенксе (авиационная база Ладд-Филд), второй, считавшийся запасным, на самом берегу Берингова пролива — Ном.

В Фэрбенксе стоял наш 1-й перегоночный полк. Его летчики вели американские самолеты через Берингов пролив до первой точки гигантской трассы уже на нашей территории — до аэродрома Уэлькаль, где базировался 2-й перегоночный полк. Он подхватывал эстафету...

Надо ли говорить, с какой тщательностью отбирались люди для 1-го полка! Инженеры, техники, летчики были специалистами высшего класса. Самые лучшие, самые проверенные, во всех смыслах слова. Лицо страны, им было доверено представлять СССР, непосредственно контактируя с союзниками.

Американские летчики пригоняли свои самолеты в Фэрбенкс. Здесь находилась наша техническая миссия, которая оформляла приемку самолетов, проверяла их техническое состояние. И уже наши летчики поднимали машины в небо, чтобы перелететь, как было сказано, через пролив Беринга.

Общение двух сторон, особенно технических специалистов, было весьма тесным, но при этом ни наши не знали английского, ни американцы русского. Язык осваивался на ходу. Причем, по общему мнению, наши успевали лучше.

Эффективную работу на зарубежной территории с учетом её специфики обеспечивал полковник Мачин, командиром полка был Недосекин. По итогу надо сказать: 1-й полк выполнил свою задачу с честью.

Аэродром Уэлькаль развернули на самом берегу Берингова пролива — с одной сто-

роны водная или ледяная гладь, с другой — зеленая тундра или она же, но белая. Самое, наверное, глухое было здесь местечко на Чукотском полуострове. Конечно, до того, как появились авиаторы.

Потом можно было видеть, как на оленях сюда являются чукчи, чтобы что-то приобрести из съестного или носильного в факториях и сбыть изделия своих ремесел: поделки из кости, меха, оленьих шкур. Веками знавшие только оленьи премудрости, они теперь с удивлением обнаруживали проявления кипучей жизни воинов-авиаторов, занесенных в их пустынные места огненными ветрами войны.

Запомнился эпизод…

На аэродроме готовили к вылету американский С-47. Летчики и техники, как обычно, обхаживали его со всех сторон. Тихо гудел двигатель.

А поодаль группка аборигенов не в силах оторвать глаз от невиданного крылатого чудища. Переговариваются, их белые зубы да задубленные лица хорошо видны в обрамлении просторных головных колпаков из меха, широкие кухлянки спускаются до пят. Прямо-таки — многофигурная скульптурная композиция.

Техник улыбается, предлагает им подойти разглядеть самолет поближе. Чукчи улыбаются ответно, идут на сближение. Вот уже ощупывают самолетную обшивку, трогают резину на колесах, стойки. Задрав головы, хотят разглядеть в кабине летчика. Техник пытается что-то разъяснить по-русски, гости лопочут по-своему.

Но вот летчик «дал газу», винты слились в неистовом вращении, струя воздуха за ними взметнула снежный вихрь. И одновременно все наши гости, словно сбитые бильярдные шары, покатились в сторону в своих развевающихся кухлянках в простор спасительной тундры. Но далеко не убежали. Остановились, снова сгрудились и все-таки досмотрели до конца: как самолет покатился к старту, еще громче взревел и, пролетев над головами, взял курс на Запад и скрылся в туманной перспективе.

Аэропорт Уэлькаль. О самолёте рассказывает командир 2-го ПАП полковник А. Г. Мельников. 1943 г.

Они еще постояли некоторое время, видимо, надеясь, не вернется ли. Не вернулся. Тогда побрели к фактории, там разобрались по своим оленьим упряжкам.

Теперь уже мы увидели, как они унеслись, взметая вихри, в безразмерную свою тундру и скрылись с глаз.

Подобные реакции на наше появление в глухих чукотских краях могли случаться только поначалу. Очень скоро чукчи привыкли и к летчикам в комбинезонах, и к офицерам в регланах, и к реву моторов над головой.

Если позволяла погода, то сюда, в Уэлькаль, практически ежедневно прилетали все новые и новые партии самолетов, за штурвалами которых сидели советские летчики. На родной земле их встречали со всей возможной теплотой и вниманием, они чувствовали себя здесь дома.

Старшим политработником в Уэлькале был батальонный комиссар Пыженков. Именно от него зависело, чтобы прилетавшие из-за рубежа летчики оперативно и полно получали новости, приходящие с фронтов. Они же поневоле сопоставляли наши сведения с теми, что предлагала западная пресса или вещало «не наше» радио. Шла борьба за умы. Важно было не дать людям растеряться, четко сориентировать их в переплетениях политических и идеологических проявлений. Понятно, что политработники старались использовать время, проводимое летным и техническим составом на Родине, с наибольшей пользой для политико-разъяснительной работы. Проходили встречи, беседы, вечера вопросов и ответов. Понятно и другое: среди тех американцев, с кем наши специалисты каждый день имели дело, вполне могли оказаться не только друзья. Шла война, приходилось помнить о бдительности.

Летом окружающая Уэлькаль тундра покрывалась сочной травой. Этот экзотический пейзаж был по-своему прекрасен. Но лето здесь короткое. Об эстетике забыва-

ешь бесконечной зимой, которая сурова так, что словами передать трудно. А военный городок, между тем, сооружен на скорую руку, дома не из бревен — они в основном из досок со всеми вытекающими из этого обстоятельства последствиями. Некоторые офицеры вообще предпочитали жить в землянках, которые сами и сооружали, используя подручный материал.

Коварен здешний климат, очень коварен. Погода меняется несколько раз на дню. Особенно весной и осенью. Для авиации — тяжелейшее испытание.

Не могу спокойно вспоминать случай, который здесь произошел на моих глазах в один из пасмурных осенних дней.

Очередная самолетная группа, покинув Аляску, приближалась к Уэлькалю. Над нами, то есть над Уэлькалем, чистое небо, солнце, аэродром готов к приему. Синоптики докладывают, что до вечера погода удержится. Хорошим прогнозам хочется верить, поэтому всех не очень смущает широкое густое облако, висящее над проливом почти у воды. Самолеты пройдут над ним, а для посадки Уэлькаль открыт.

Но, к нашему ужасу, эта идиллическая картина начала вдруг меняться на глазах. Сначала легкий, потом все более сильный ветер с залива погнал тучу на нас. Медленно-медленно она закрыла часть берега, надвинулась на взлетно-посадочную полосу, и вот уже густой туман полностью закрыл аэродром и всё вокруг.

Мы стояли буквально ошеломленные. Как быть с посадкой? Запасных аэродромов рядом нет, до дальних истребители не дотянут — бензин у них на исходе.

Всё руководство 2-го полка собралось на командном пункте. Здесь и командир подразделения, лидер подполковник Мельников, и комиссар Пыженков, и инженер полка подполковник Лукьяница. Да, кажется, весь личный состав подразделения собрался встречать приближающуюся группу.

И вот они над аэродромом. Поскольку выхода нет, будут садиться вслепую.

На аэродроме Уэлькаль. Зима, 1943 г.

Самолеты с ревом прошли над нашими головами, начиная круг для захода на посадку. В это время по углам аэродрома уже были разведены костры и включены все сигнальные огни вдоль посадочной полосы. Толку, правда, мало, туман усиливался.

Вся надежда теперь на опыт и мастерство летчиков, а мастерства и опыта им не занимать. Это отлично знает их лидер полковник Мачин, они уже садились здесь в условиях, подобных сегодняшним. Летчикам была указана очередность, и они один за другим стали садиться — вслепую, как было сказано.

Все истребители, кроме одного, приземлились благополучно. Но последний вел летчик совсем молодой, только недавно направленный на укомплектование 1-го полка. Сесть с первого захода у него не получилось, пошел на второй круг.

В это время остальные самолеты уже заняли свои места на стоянках, и освободившиеся летчики, возбужденные ситуацией, живо комментировали ситуацию с последним, все еще находящимся в небе своим товарищем. С командного пункта молодому пилоту летели указания.

Но самое страшное все же случилось: он пошел на посадку со стороны Берингова пролива, неправильно рассчитал и, не дотянув до берега, упал в воду. Глубина там — тридцать метров, никакие водолазы-спасатели по тем временам не предусматривались. Его могилой стало морское дно недалеко от берега у аэродрома в Уэлькале.

Лидер Мачин в своем В-25 имел большой запас горючего. Он сделал прощальный круг и ушел на запасной аэродром Марково.

...Еще в первый свой прилет в Уэлькаль я убедился, что образ жизни здесь определяет всеобщая и неустанная «работа на снегу». Здесь все вокруг белым бело, все постройки в сугробах. В первую очередь расчищают посадочную полосу и места самолетных стоянок, потом проходы между постройками, потом отгребают сами постройки. Зимой вьюга свирепствует дни и ночи без перерыва. Люди ей противостоят. На расчистку территории гарнизона привлекаются все не занятые на матчасти, летчики и техники, весь обслуживающий персонал, да, собственно, каждый житель Уэлькаля.

Оглядываясь назад, вспоминаю, что как минимум две равные по значимости задачи

всегда были на повестке дня командования и политического отдела трассы, если говорить именно про Уэлькаль. Первая, конечно, — сбережение людей, их здоровья и трудоспособности, поддержание морального духа. В тех условиях сделать это было очень непросто. Некоторые тяжело переносили климат, часто болели. Но, заболев, оставались на работе. Так что у медиков было много работы. Важным было обеспечить летный и технический состав калорийным питанием, теплым обмундированием, сносным бытом и культурной поддержкой в минуты отдыха.

Другое звено, столь же важное, как и первое в круге забот руководства: уход за самолетами, своевременный ремонт, когда потребуется, обеспечение перегонки крылатых машин без летных происшествий. Словом, как в песне: «Первым делом, первым делом — самолеты!»

Горы снега быстро вырастали вокруг самолетов, на взлетно-посадочной полосе, вокруг казарм и столовой. Чтобы жизнь не остановилась, всем приходилось вновь и вновь брать в руки лопаты, работать «на снегу». Промокали, сушились у железных буржуек, простужались, болели.

Никогда не забыть эти изнурительные «бои» с лопатами наперевес, когда люди ходили по аэродрому, между домиков казарм и столовой, утопая в снегу, а ночью, держась за веревку, чтобы не заблудиться и не замерзнуть.

Так было в Уэлькале, да, собственно, и везде на трассе.

Но и то вспоминается с благодарностью, что экипированы мы были хорошо, особенно летный состав. Американцы признавали, что у них с этим делом было хуже.

Из людей 2-го перегоночного полка, который базировался в Уэлькале, мне особенно вспоминается младший мой коллега по должности, комиссар этого полка батальонный комиссар Пыженков. Он был опытный политработник, пользовался в полку большим авторитетом, дело свое знал хорошо. Внешне был грузноват, но подвижен, в работе неутомим, решения принимал четко и быстро.

Как-то мы вместе готовили к полету очередную группу летного состава. Проводили инструктаж актива. Им предстояло вести самолеты до Сеймчана. Одному из летчиков, так называемому книгоноше, вручили сумку с книгами, газетами и партией шахмат. О книгоношах я еще расскажу…

А когда группа улетела, держа курс на Запад, Пыженков предложил заглянуть в клуб.

Клубом считалась небольшая комната в одном из бараков, оклеенная чистенькими обоями. На стенах были плакаты, в центре — самый знаменитый в те времена «Родина-мать зовет!»

Была там карта европейской части СССР, утыканная синими и красными флажками — положение на фронтах, и стенная газета полка. На столе были шахматы, шашки, домино. Патефон с поднятой крышкой, посмотрел на пластинку — Русланова. В углу висели домра и гитара. Баян стоял на стуле. В шкафу за стеклом — корешки книг. Причем не чувствовалось на всем наведенного лоска, что бывает при ожидании начальства. Явно всем постоянно пользовались.

Мне это культпросветимущество хорошо знакомо: недавно получал в политуправлении СибВО и рассылал по трассе.

А в целом: обычная обстановка любой «Ленинской комнаты». Такие имелись в каждой хорошей роте, где толковый политрук. Но в том же Уэлькале это воспринималось все-таки по-особому. Ведь вокруг на тысячи километров нет ни городов с их культурной и кипучей жизнью, ни библиотек, ни кинотеатров. Кстати, здесь передвижка и экран размещались в казарме. Фильмы смотрели, когда удавалось забросить копии в столь далекий край.

Комиссар Пыженков любил свою службу и с гордостью показывал этот немудрящий клуб, где все было сделано не только под его руководством, но во многом и его руками. Его и начальника клуба, фамилию которого, к сожалению, не запомнил. Но и о нем обязательно еще расскажу… Вокруг их детища — этого вот клуба — и разворачивалась культурно-массовая работа с людьми 2-го и отчасти 1-го полка. Люди с удовольствием проводили здесь время, когда высвобождались от повседневного изнурительного труда.

Пусть не покажется выспренним, но Пыженкова с полным на то основанием можно было назвать «душой полка». Его любили за человечность, за доброе отношение к людям. Казалось, он дружит с каждым, при этом не теряя своего командирского лица.

Не надо, однако, подозревать меня в особой пристрастности к своему брату-политработнику. Уменьшать роль командира полка подполковника А. Мельникова не хочу. Именно потому, что начальником Пыженкова был такой замечательный командир-единоначальник, как подполковник Мельников, много полезного удавалось сделать политруку.

Подлинный знаток летного искусства, постоянный лидер группы перегоняемых самолетов, человек с подлинными командирскими качествами, с высокой ответственностью за порученное дело, подполковник Мельников, я бы сказал, сросся с полком и его делами. Они с Пыженковым действовали эффективно, слаженно, на всех направлениях своей деятельности добивались образцовых показателей.

Теперь о начальнике клуба, фамилию которого забыл.

Он прибыл на трассу из госпиталя. Причем прибыл не один, а с женой. Вот коротко их история.

Она была медсестрой на фронте, тоже была ранена, и так случилось, что оба оказались в одном госпитале. Молодая красивая женщина, с первых дней войны на фронте, за героизм и мужество при спасении раненых награждена орденами Красной Звезды и Красного Знамени. Оба к тому моменту были одиноки, и вот искренне полюбили друг друга. Решили соединить судьбы. Так сошлись навсегда эти два человека, хлебнувшие горя на войне и войной сведенные.

Из госпиталя выписывались одновременно. Он получил назначение на трассу, она,

демобилизованная по ранению, будучи уже официальной женой, поехала с ним. Медицинской сестре дело найдется в любом гарнизоне.

Рассказываю с подробностями, потому что хорошо знал их историю. Из Красноярска они прилетели в Якутск и явились со всей своей судьбой к нам в политотдел. Как сейчас вижу этих молодых и дорогих друг другу людей.

Рассказал о них начальнику трассы И.П. Мазуруку и решили направить молодых супругов во 2-й полк. Он пригласил их на беседу, побеседовал, и вот я увидел их на улице, ожидающих попутку до аэродрома. У капитана в руке маленький походный чемодан. А еще пистолет на боку и через плечо на ремне полевая сумка. У неё — «ридикюльчик» и более ничего. Скарб небогатый.

Распорядился дать им наш политотдельский «виллис». Отъезжая, они увидели меня в штабном окне и долго махали руками.

Мы их предупреждали, конечно, что в Уэлькале, как, собственно, и по всей трассе, с жильем очень трудно и не известно, будет ли лучше. «Ничего, как-нибудь устроимся, главное, вместе…»

В Уэлькале, неподалеку от аэродрома, они вырыли себе землянку. Рядом было еще три, их соорудили офицеры, которым разрешили вызвать к себе семьи.

И вот вместе с Пыженковым идем в гости к начальнику клуба — он приглашает. Интересно посмотреть, как устроились мои знакомцы.

Со стороны аэродрома землянка не видна — снег сравнял её с местностью.

Однако с противоположной стороны обнаружился узкий проход между двумя высокими сугробами и узкая низкая дверь. Войти можно боком и пригнув голову.

Но внутри это уже не землянка, а почти светелка. Горел карбидовый светильник, сделанный из 45-миллиметровой орудийной гильзы, вдоль стен располагались два, застланные чем-то чистым и домашним, топчана, а между ними в головах стояла бочка, прикрытая салфеткой с ручной вышивкой. Над бочкой — небольшое зеркальце и портрет товарища Сталина в рамке. Как потом выяснилось, его нарисовал хозяин сам, причем масляными красками.

Земляной выступ в углу выполнял роль столика, он был накрыт клеенкой, и на нем стоял примус. Понятно, что на примусе готовили и кое-как обогревались.

Хозяйка стояла перед нами во всем своем молодом великолепии, со скрещенными на груди сильными руками, в светлом платье не по сезону, приоткрывавшем полные белые плечи — не на полярной Чукотке ей полагалось бы вот так красоваться, а где-нибудь гулять на вечерах близ Диканьки.

Посидели, поговорили. Мария Сергеевна, так звали хозяйку, пожаловалась на неполную еще благоустроенность гарнизонного медпункта, где она теперь работает, с печалью поведала, что многовато все-таки простужается летный народ. И — ни одной личной жалобы. Появились, конечно, и алюминиевые кружки с толикой разведенного спирта, как без этого…

Хозяин, надо сказать, в основном помалкивал. Он в тот день активно поработал «на снегу», взмок и явно простудился — прятал лицо в носовой платок. И меховой кухлянки из оленьих шкур не снимал — нельзя было не почувствовать, как в землянке холодно, сыро и трудно дышать — окон-то нет.

Расставаясь, я обещал помочь в обеспечении медпункта всем недостающим, попросил вместе с полковым врачом составить и прислать точный перечень необходимых лекарств, ну и взялся посодействовать в сооружении дополнительной грелки-сушилки для промокшего обмундирования.

Следующим утром завтракали в офицерской столовой с Пыженковым и Мельниковым. Мельников делился впечатлениями от вчерашнего полета в Сеймчан и обратно. Получалось не менее трех тысяч километров. Он был одет во все лётное — скоро снова в путь.

На аэродроме уже заканчивали подготовку к перегоночному броску очередной партии самолетов, прибывших с Аляски. Мельникову снова лидировать.

А в это время на стоянках самолетов верховодил худой и видный отовсюду, благодаря росту, инженер полка инженер-подполковник Лукьяница. Прилетающую американскую технику он знал назубок, прежде чем полететь дальше над просторами Сибири, она, иностранная техника, проходила именно его взыскательную проверку. Он и его служба всё прощупают, всё разглядят,

Над облаками. Курс на Запад

ни одну неисправность не пропустят, исправят и — в небо!

И руки у него удивительные! Кисти красные, натруженные, в проступающих жилах, а пальцы длинные и всегда в мазуте или керосине. Интересно, что при любом морозе он действовал только голыми руками. Как это ему удавалось? Загадка…

По дороге на командный пункт подошли к нему поздороваться. А заодно и полюбоваться слаженной работой технарей. Инженер-подполковник в это время как раз разгонял пламя в паяльной лампе…

…С высоты командного пункта хорошо виден аэродром, две шеренги самолетов на нем, а дальше — белый ледяной простор Берингова пролива. Картина знакомая, но привыкнуть к ней не получается: так и кажется, что мать-природа, холодная и величественная, именно здесь задумала проверять русских людей на излом. А люди не стали её покорять, им некогда, они просто перестали с нею считаться. Что бы ни случилось, они все равно поднимут сейчас самолеты под сумрачный небесный свод. И развернут на Запад. Всё для фронта, всё для Победы.

Вижу Мельникова, шагающего к своему тяжелому В-25. Даже со спины понятно, что идет человек, уверенный в своем положении и должности. Развалисто переставляет ноги в мохнатых унтах, утепленный лётный костюм перехвачен ремнем, руки слегка в стороны. На одном боку планшетка с летной картой, другой оттопырен пистолетом. В целом: будто некий бурый медведь встал на задние лапы и двинул в леса.

Техник помог лидеру подняться в кабину. Дальше — традиционные действия: летчики докладывают готовность, запрос разрешения у командного пункта на взлет. Начинается движение.

Первым в небо уходит Мельников, за ним по очереди девять истребителей. Последним к хвосту уже сформировавшегося клина примыкает бомбардировщик помощника лидера. Ближайшая посадка — Сеймчан.

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ТЕВЛЯНТО

С добрым чувством вспоминаю местное население. Выше уже говорилось о том, что вся местная власть — советская и партийная — активнейшим образом помогала становлению и дальнейшей работе трассы. Но и на уровне простых людей к нам было самое доброе, самое заинтересованное отношение. Местные жители отлично понимали, что помогая авиационным полкам, буквально свалившимся им на головы, они тоже участвуют в борьбе с ворогом, через уникальную, по существу, ситуацию трассы тоже включены в историческую борьбу с немецко-фашистскими захватчиками.

Чукчи, эскимосы, коряки, эвенки, все другие народы этих мест — поразительно трудолюбивые, выносливые, очень, по-своему, неприхотливые люди. Вникать в детали их жизни мне было, конечно, некогда, но общее впечатление осталось именно таким. Оленеводы, охотники, рыбаки, они еще и обрели мировую известность как резчики по кости, используя для своих произведений моржовые клыки и рога оленя.

Как-то по трассе пролетал вице-президент США Г. Уоллес, направлявшийся в Китай. В Уэлькале он заглянул в факторию и был буквально поражен искуснейшей работой чукотских косторезов: большая яхта, с парусами, с полной оснасткой — и всё из кости. Он не успокоился, пока не приобрел. Но и приобретя, не мог долго успокоиться — всё восторгался.

Одно сугубо чукотское знакомство как-то по-особенному запало в память. Стоит о нем упомянуть, поскольку оказалось оно полным экзотики и при этом оставило после себя доброе чувство сопричастности к местной жизни…

Тевлянто

Перед одной из командировок в Уэлькаль И. П. Мазурук попросил меня залететь еще и в Анадырь и встретиться с товарищем Тевлянто. О нем я, конечно, знал, он был чукотской легендой и главным начальником из местных — был он, ни много ни мало, председателем Чукотского окружного исполкома и одновременно депутатом Совета национальностей Верховного Совета СССР! Коротко говоря, ни один серьезный вопрос здесь без него не решался. Илья Павлович перечислил пункты, которые следовало обсудить при встрече (поставки продовольствия в воинские части, топливо, строительные материалы и т. п.). Попросил также передать пакет со своим письмом.

Наша встреча с Тевлянто была обусловлена заранее и должна была состояться в оговоренный час в диспетчерской аэродрома. Посадочная полоса была проложена по льду Анадырского залива. После приземления самолет остановился точно возле диспетчерской. Туда я и поспешил: холод не тетка.

Командир корабля Матвеев с экипажем сразу отпросились «в город» (в то время Анадырь был еще не городом, а поселком), а у меня в распоряжении оставалось полчаса. Молва доносила, что Тевлянто не любит опаздывать, но и раньше не появляется. Значит, прибудет, как договорились.

Все-таки вышел побродить по морозцу. И не пожалел. Чистый снег слепил так, что пришлось пожалеть про забытые в Уэлькале темные очки. Посадочная полоса выглядела здесь образцово, и вообще всё хозяйство вокруг было прибрано идеально — каждый предмет на своем месте. А дежурные в комбинезонах с красными флажками в руках, складные и ловкие, смотрелись просто циркачами.

Вернулся в помещение, раскурил трубочку. Между прочим, моя трубка была американского происхождения, сувенир. А вот расшитый кисет — с фронта, из подарков от тыла.

Дежурный диспетчер, с которым разговорились, оказался списанным по здоровью летчиком, местным старожилом. На аэродроме в Анадыре начал работать еще до войны. Мать у него из чукчей, отец русский. Чуть раскосые глаза не оставляли сомнений, откуда он родом. Фамилия — Иванов, зовут — Василий. Русская речь чистая, грамотная, явно человек образованный.

«— А с Тевлянто не приходилось встречаться? — спросил я.

— Лично не знаком, он здесь царь и бог, а я-то кто? Но видел, здесь, на аэродроме. Например, когда провожали к товарищу Сталину.

— К Сталину?!

— А не удивляйтесь, — спокойно продолжил Василий. — Государственные дела! Он со Сталиным до войны несколько раз встречался, тут про это все знают. Один раз только был личный вопрос — по дочери.

— А что с дочерью?

— Ну, это с чужих слов говорю. У Тевлянто дочь есть. Единственная. Родилась и выросла здесь, в тундре. Жила с родителями. Комсомолка. Несколько классов в местной школе окончила, в Анадыре. Но захотелось ей в Ленинградский педагогический институт поступить. А как, если среднее образование неполное? Вот Тевлянто и попросил у Сталина помощи. Короче, в Ленинград она поехала, школу там закончила и в институт поступила. Девчонка же способная, развитая. Но выдержала только год. Заела тоска по Родине, стала болеть, организм привык к тундре — не смог перестроиться. Мучилась, мучилась и домой вернулась. Вот такая у них приключилась история».

Получив от Васильева столь исчерпывающую информацию о семейной жизни чукотского вождя, решил его попытать еще по одному вопросу: слышал о том, что в Уэлькале есть и противники советской власти.

«— А правду говорят, что в тундре есть такие места, где до сих пор нет советской власти? Хотя и прошло после Октября четверть века. Разгуливают, мол, по бескрайним просторам этакие оленеводы-кулаки с многотысячными стадами. Государственных законов не признают, живут по своим. Имеют вооруженную охрану, отстреливаются, если прижмут, и еще дальше уходят в дикие просторы?

— Было такое, — сказал Василий. — Один милиционер рассказывал. А может, легенда… Послали на усмирение большой отряд милиционеров на упряжках. С оружием. Настигли они этих кулаков-частников где-то в самой глубине тундры, чтобы, значит, заставить подчиняться советским законам. Те оказали большое сопротивление. Милиционеры вернулись ни с чем. Привезли раненых, и несколько человек потеряли. Сталин узнал и приказал Тевлянто лично заняться этим делом: частные гурты конфисковать, самых упорных арестовать и предать суду. Тевлянто задание выполнил: сам поехал на поиски этих буйных, на всякий случай побольше милиционеров взял. И всё сделал, как было велено. Без единого выстрела».

Мы вышли на мороз. Горизонт был открыт, ясная погода держалась. И тут Василий, приставив козырьком руку ко лбу, воскликнул: «Едет! Видите, вон, едет!»

Действительно, на самом краю белого ледового простора показалась черная точка. «Тевлянто всегда с той стороны появляется. Он!»

Вскоре можно было хорошо разглядеть собачью упряжку и в ней одинокую человеческую фигуру. Четыре пары сильных псов летели на предельной скорости, свесив на сторону красные языки.

К нам приближался глава советской власти на территории, равной по площади полутора Франциям или двум Германиям.

«Сейчас будет тормозить!» — мне показалось, что в голосе Василия прозвучало некое предчувствие восторга.

Упряжка чуть сбавила скорость и когда взлетела на кромку берега, седок, ловко размахнувшись, вонзил сквозь переплетения нарт внушительных размеров кол с металлическим наконечником. Нарты так и встали, где были, лишь собаки присели на задние лапы и вскинули передние. Их пасти изрыгали клубы пара.

Мы с Тевлянто пошли друг другу навстречу, протягивая руки для приветствия.

«Сейчас-сейчас, пойдем говорить, только собак покормлю…» — сказал он. Вернулся к нартам, порылся в них, доставая, как выяснилось, замороженное мясо, и принялся бросать псам. Собаки глотали, счастливо подпрыгивая и толкаясь.

Переговоры провели в тепле диспетчерского пункта. Василий тактично удалился. Обсудили все проблемы, названные мне

Мазуруком еще в Якутске. Передал и пакет. Он его вскрыл неторопливо, стал читать, периодически согласно кивая. Сказал в заключение: «Передайте Илье Павловичу, все будет сделано, пусть не беспокоится. Я все помню».

Пока он читал, я разглядывал в подробностях его задубленное ветрами лицо с узкими щелочками глаз, всю его небольшую, легкую фигуру. Широкую меховую кухлянку он скинул и был теперь в отлично подогнанном костюме из меха полярного волка — явно образчик мастерства местных умельцев.

Продолжили и закончили беседу, естественно, в столовой.

Тут уже из Анадыря вернулся экипаж во главе с Матвеевым. Все вместе двинулись к аэродрому и к собачьей упряжке Тевлянто. Он с каждым попрощался за руку и так же вдумчиво, как читал письмо Мазурука, принялся наводить порядок в нартах. Потом снова побросал мяса своим активным собакам, прощупал каждую — всё ли у неё в порядке, и разместился, наконец, на своем командирском месте. Собаки поняли, что хозяин готов и неистово замахали хвостами, поднимая снег. Тевлянто еще раз нам улыбнулся, вырвал стояночный кол, и неистовый экипаж помчался по прямой — в тундру.

И нам надо было спешить: на залив угрожающе наползала легкая дымка. Легкая дымка всегда готова обернуться тяжелым туманом. Тогда не взлетим.

Мы взлетели. Впереди был Сеймчан, где предстояло взять на борт не известного нам пассажира.

ВЫНУЖДЕННАЯ В ОЙМЯКОНЕ

В полете я никогда не мог заснуть. А тут задремал. Самолет подталкивало воздушными потоками, и это укачивало. Очнулся, когда пролетали Марково. Коли так, то несколько слов и о нем…

Здесь у нас была комендатура и запасной аэродром — между поселком и рекой Анадырь. Летчики считали это место одним из лучших на трассе, как по природно-климатическим условиям, так и по расположению посадочной полосы — вдоль реки. Река — хороший ориентир. Тем не менее перегоночные группы в основном проходили над этим местом, как и мы сейчас, приземляясь дальше — в Сеймчане. Но если возникала необходимость нештатной посадки, Марково всегда мог выручить.

Еще это место славилось рыбой. Огромные косяки кеты заходили сюда на нерест. Рыбы оказывалось так много, что она не умещалась в воде и выплескивалась на берег. Местные жители только радовались. Рыбы и икры собственного засола у них всегда было в изобилии. И куда девать? Дорог нет ни в какую сторону. Естественно, мы старались использовать это обстоятельство для улучшения питания наших авиаторов. Согласовали, конечно, с местными советскими и партийными органами, и хо-

Авиаремонтные мастерские в Киренском аэропорту

зяйственники стали поставлять рыбу и икру в войсковые столовые. Вспоминаю, кстати, это был один из пунктов моего разговора с товарищем Тевлянто.

Однажды, оказавшись в Марково, я приобрел у местных рыбаков две тушки замороженной кеты и небольшой туесок с икрой — дома было много радости…

Но местная природа одаривала и другим замечательным лакомством — кислой брусникой. Её собирали, засыпали в бочки, отжимали, получался вкусный и полезнейший с медицинской точки зрения напиток: замечательное средство от цинги и сопутствующих заболеваний.

В столовых летного состава на столах всегда красовались графины с красным брусничным соком.

На этот раз Марково осталось под крылом…

Но вот и Сеймчан. Матвеев, как всегда, приземлился идеально и, воодушевленный этим обстоятельством, весело возвестил, появившись в салоне: «На земле минус пятьдесят. Колыма-матушка!..»

Нас встречал командир 3-го перегоночного полка подполковник Твердохлебов с группой офицеров. Все были знакомы. Но одно лицо было для меня новым: по добротной полярной экипировке можно было предположить, что местный старожил. «Карманов»,— назвал он себя, когда здоровались. «Как долетели?» — задал он следом традиционный вопрос. — «Нормально», — не менее традиционно ответил я. «И как там, в Уэлькале?» — и этот вопрос был из вежливости, потому что «как в Уэлькале», легко можно было узнать у летчиков, вчера пригнавших оттуда-сюда группу самолетов. Именно вокруг них кипела сейчас работа на аэродроме — готовились к следующему броску: Сеймчан — Якутск. Лидировать будет Твердохлебов.

В Сеймчане полк и авиабаза были устроены все-таки получше, чем в Уэлькале. Поселок на берегу угрюмой Колымы — покрупнее, посадочная полоса покрыта металлическими листами. Эти листы тащили сюда «студебеккерами» по бездорожью, когда строили аэродром.

А вокруг все те же суровые северные края. Крутой нрав здешних мест отразился даже в фольклоре: «Колыма, ты, Колыма, чудная планета: десять месяцев зима, остальное — лето». Или с намеком на старательские нравы: «Колыма, ты, Колыма, дикая сторонка, не балуй тут без ума золотишком звонким!» Ну, или такие местные присказки: «60 градусов — не мороз», «90 градусов — не спирт», «60 лет — не старуха»…

Людей, живущих в этих краях, упрямых в деле, стойких в испытаниях, бесстрашных и неунывающих, традиционно определяют одним словом — сибиряки. Боевая выносливость и готовность к самопожертвованию сибиряков в полной мере были явлены в годы войны с фашизмом. Народ никогда не забудет боевую стойкость сибирских дивизий!

Примерно об этом я думал в те дни, и в те минуты, когда на аэродроме летчики заканчивали приемку самолетов от технического состава, заполняли и подписывали приемочные акты, потом с помощью техников усаживались в кабины и поднимали в воздух свои «аэрокобры» вслед за бомбардировщиком лидера. Рев моторов висел над аэродромом и могло показаться, что здесь не аэродром в тылу, а поле битвы…

Едва перегоночная группа растворилась в небе, Карманов, с которым мы наблюдали за всем происходящим от командного пункта, поспешил к нашему самолету. Там озабочено трудились не только Матвеев с экипажем, но также инженер полка и командир авиабазы. Если первые занимались самолетом, то последние, причем с помощниками, укладывали внутрь машины некие тюки и коробки, демонстрируя особую осторожность и тщательность.

Теперь пора сказать, что выяснилось к этому моменту: мой новый знакомый и будущий спутник на участке полета Сеймчан — Якутск товарищ Карманов оказался заместителем по снабжению начальника Дальстроя НКВД СССР товарища Никишева. О последнем ничего сказать не могу, поскольку никогда его не видел и ничего о нем не знаю, а вот о Дальстрое кое-что и до меня доходило.

Например, то, что Дальстрой — это мощная организация, нечто вроде государства в государстве, нацеленное на промышленное развитие северо-востока Сибири, строящее дороги, рудники, прииски, добывающее золото, различные руды, уголь. А главная рабочая сила — заключенные лагерей. Организация не подчинялась местным советским и партийным властям, а «выходила» непосредственно на Москву, на ЦК ВКП (б). При этом была тотально засекречена, сведения о ней во внешний мир практически не проникали.

Но то, что надо было понимать, люди понимали. Скоро я убедился, что в этих местах знают товарища Карманова, величают не иначе как министром по снабжению Дальстроя НКВД и если обращаются к нему, то как-то уж совсем подчеркнуто уважительно. Ну, а груз, с которым он ехал, оберегали и укладывали, как было сказано, с безграничной нежностью.

Что же то был за груз? Товарищ Карманов доверительно пояснил, когда мы приблизились к нашему самолету. Оказывается, он направлялся в Москву по специальному вызову, чтобы показать Анастасу Ивановичу Микояну образцы пищевой продукции, производимой в структурах Дальстроя. Вот чем были эти тщательно упакованные сотни пакетов, свертков, баночек, банок, бутылок, коробок и коробочек! И вот всё это богатство, и сам Карманов, и инженер полка, и командир корабля Матвеев с техниками трудолюбиво укладывали внутри самолета.

Вылет был назначен на завтра, а пока я пошел посмотреть, как расположились полк и авиабаза, в каком состоянии казармы, столовые, помещение клуба. После ужина собрал людей в столовой и провел беседу о международном положении и обстановке на фронтах. Ответил на вопросы. Но видно было, что народ сильно устал за день, мно-

гие разомлели в тепле, иные клевали носом. Так что затягивать не стал…

Наутро, подойдя к самолету, обнаружил, что экипаж уже в полной боевой готовности. Они, оказывается, и не уходили, ночь тут и провели — в самолете. Возились с техникой, запозднились, остались ночевать на месте.

В полете мы с Кармановым сидели рядом. Он то и дело оглядывался, бросая озабоченные взгляды на свой груз, аккуратно распределенный вдоль бортов.

Через час примерно из пилотской кабины вышел борттехник и подсел ко мне. Перекрикивая двигатель, сообщил: все-таки техника подводит, тянуть до Якутска — рискованно, пойдем на вынужденную в Оймяконе.

Когда сообщил новость Карманову, он заволновался: «Как так «садимся»?! У меня же сроки!..»

Тем не менее под крылом появилась белая лента Индигирки, та знакомая летчикам излучина, что лежит в котловине между горными нагромождениями Черского хребта. И кому не известно: именно здесь полюс холода Северного полушария планеты.

«А вот здесь — минус шестьдесят!» — как всегда радостно, сообщил погоду командир Матвеев, когда мы шагнули на белую поверхность аэродрома. Начинались наши оймяконские терзания. Или иначе: нежная американская техника продолжала знакомиться с сибирским климатом.

Пока одни техники торопливо натягивали на самолет брезентовое покрытие, другие уже готовили под ним обогревающий огонь. Стоит чуть промедлить — и вообще станет неизвестно, когда полетим дальше.

Поскольку аэродрому полагалось быть постоянно в боевой готовности, здесь продолжалась и обычная жизнь, не связанная с нашим неожиданным появлением: люди чистили полосу, от дальней приземистой избы из толстых бревен, являвшейся гостиницей, долетал звон пилы. Шла заготовка дров на предстоящую ночь. Светлые поленницы тянулись вдоль леса.

Теперь Карманов то и дело заглядывал под брезент: «Грейте, ребята, грейте!.. Спасайте, родные!»

Подбежал румяный лейтенант в огромной меховой шапке, козырнул, представился:

«—Лейтенант Бесшабашный! Комендант.

— Фамилия? Или так — прозвище?

— Так точно, фамилия! Прошу в гостиницу!»

В просторной комнате без перегородок было жарко натоплено. Раскаленной до красна «буржуйкой» командовал дневальный. В центре был стол, накрытый красным полотном, графин с водой, вдоль стен — аккуратно заправленные железные кровати. Жить можно. Если утром взлетим, то для одной ночи — вообще шикарно.

«Устраивайтесь к печке», — посоветовал мне Бесшабашный. Карманов выбрал койку, наоборот, подальше.

Отогревшись, я снова залез в свои бурки, натянул реглан с меховой подкладкой и вышел на воздух. Коли довелось здесь оказаться, в самый раз «проверить посты». Начальник комендатуры двигался рядом, показывал свое хозяйство, по ходу комментировал. Надо сказать, что всё увиденное оставляло отрадное впечатление. О чем спутнику и сообщил.

Приполярная ночь была светлой. Морозный воздух проникал в горло и было трудно дышать. Над горами мертвенно светилось небо, легким подрагиванием намекая на где-то дремлющее северное сияние. Очень скоро бурки мои стали жесткими, словно из кости, намертво стиснули ступни. Брови и ресницы покрылись наледью. Меха на коменданте так покрылись инеем, что он стал похож на Деда Мороза.

У зачехленного самолета выхаживал часовой в тулупе, с автоматом. Значит, пилоты ушли отдыхать. Через три часа им снова занимать рабочие места.

В ту ночь заснул сразу, едва положил голову на твердую, из соломы, подушку.

Заправка самолета бензином из бочек

Но несколько раз просыпался: будил добросовестный солдат-дневальный — безбожно скрипела чугунная дверца печки. И время от времени раздавались звуки, как будто рядом стреляли. Это лопались новые бревна в стенах недавно сложенной и не успевшей просохнуть избы. Сверху бревнам холодно, внутри жарко — лопаются, как стреляют.

Слышал, что и Карманов ворочается в своем отдалении.

Плюнул. Встал, оделся и, раскуривая трубку, продвинулся к самолету. Матвеев восседал на командирском месте и, как всегда, был бодр и весел.

«— Не спится?

— Выспался, спасибо. Полетим? Как маслосистема, удалось наладить?

— Проверяем! Полетим, полетим!..»

Мне оставалось не приставать, а самостоятельно поразмышлять на тему: действительно ли Матвеев уверен в надежности американских моторов или прежде того он думает, как скорее доставить в Якутск нашего пассажира с его важным грузом.

Однако Матвеев недаром слыл одним из самых надежных летчиков. Я еще стоял у него за спиной, когда он добавил: «Немного выбивает... Сейчас поднимемся, полетаем с полчасика, замерим расход масла, ну и полетим...» Он сводил риск до минимума.

Брезенты с самолета сбросили, двигатели взревели.

Матвеев поднялся в воздух и принялся описывать над аэродромом низкие круги. Его эксперимент занял полчаса.

Мы теперь наблюдали за ним вдвоем с Кармановым, то и дело поглядывая на часы.

Наконец, самолет совершил посадку. Из него вышел довольный Матвеев и радостно сообщил: «Всё в норме! Идите, берите свои вещи, улетаем».

И вот — прощальный круг над Оймяконской котловиной. И почему-то мне грустно расставаться с этим диким местом, предлагающим неистовые испытания людям. У поселка Оймякон есть еще один рекорд: он — самое холодное на всей нашей Земле место, где постоянно живут люди. Мне жалко расставаться с этими людьми, почти в полном составе вышедшими нас проводить. Оторванные от внешнего мира, они не согнуты и не придавлены, а горды и достойны.

Полюс холода хочет их сломить, но они крепче него.

Перебираю в уме сделанное для них, чтобы не были они одиноки. Им регулярно доставляют газеты, почту частенько сбрасывают на парашюте. Благо небо над ними постоянно прошивают самолеты трассы. Есть музыкальные инструменты, книги, радиоприемники, патефоны, наконец. И кинопередвижка прилетает. Словом, политотдел о них печется, как и все остальные воинские структуры.

Время такое: всем тяжело. И все-таки на полюсе холода тяжело по-особенному. Побывал у них на вынужденной — еще разок удостоверился...

...Бесконечные горы внизу, местами прикрытые клочьями облаков, расступаются, и я — в который уже раз! — вижу Якутск сверху. Заложили вираж перед посадкой и пошли сближаться с хорошо видимой на снегу посадочной буквой Т.

По контрасту с пустынным Оймяконом здесь многолюдно. На стояночных площадках у самолетов хлопочут люди. Понятно, что готовят к вылету новую партию «аэрокобр».

Но я, покинув самолет, прежде остального зашел посмотреть на него со стороны носовой части. Пригнулся — заглянул под фюзеляж. На минуту раньше появившийся Матвеев проделал тоже самое. И мы видим: на гондолах шасси глыбятся мощные наросты окаменевшего на морозе масла. Ясно, что, продлись полет чуть дольше, самолет потерял бы управляемость и в обсуждении трагических последствий мы бы уже не участвовали... Получается, что Матвеев всё рассчитал точно — впритык. Мастер!

Так или иначе, моя очередная командировка закончилась. Надо спешить в политотдел, а потом, уже ночью, наконец, домой.

Но вот интересно: рассказал ли товарищ Карманов товарищу Микояну, какими точными летными расчетами обеспечивалась доставка в Москву образцов пищевой продукции Дальстроя?..

Под снегом. Р-39 ждет хорошей погоды

ЛЕТЧИКИ ЧИТАЮТ

Однажды, неожиданно для себя, довелось понаблюдать за работой нашего книгоноши. Выше говорилось, что была у нас такая общественная нагрузка — книгоноша, то есть человек, помогающий сослуживцам общаться с книгами.

Летел вместе с летчиками 4-го перегоночного полка из Киренска в Якутск. Они только что пригнали в Киренск очередную партию самолетов, передали их дальше и возвращались на свою основную базу.

Работа прошла удачно, настроение у всех было отличное, шутили, болтали, расслаблялись, как говорится, живописно расположившись в своих унтах и комбинезонах на металлических скамейках.

Заводилой оказался мой сосед, совсем молоденький лейтенант летчик Гриша Проценко. Травит анекдоты, хохмит, летчики покатываются от смеха. Я этого Гришу хорошо запомнил: его одним из первых среди молодых на трассе принимали в партию. А в общественную нагрузку дали работу книгоноши-агитатора.

Вот и вижу: Григорий вытягивает тяжелый чемодан, весело на всех смотрит, открывает, а в чемодане — книги. Хватит, говорит, паясничать, разбирайте художественную литературу, пока долетим, культурно подрастете.

Летчики — народ культурный, читать любят. Мы завели порядок, чтобы книгоноши не только книги из клубной библиотеки имели в своих чемоданах, но и брали бы на временное хранение личные книжки. Удобно же: человеку, предположим, лететь, а куда книжку? Отдает книгоноше: в следующей паузе у него и получит…

Вот и тогда в самолете: кто-то раскрыл свои книги, кто-то библиотечные. Самолет превратился в избу-читальню.

Не так давно в кинотеатре «Юность» — он находится в первом этаже дома, где наша с женой квартира, — посмотрел фильм «В бой идут одни «старики». Там вся боевая эскадрилья чудесно поет. А тогда я увидел эскадрилью, которая дружно читает. Кто-то держал Шолохова, кто-то томик Горького, кто-то Тургенева. Ребят при их непростой жизни явно привлекала классика. Один летчик с томиком Есенина даже вслух и наизусть стал стихи читать, что твой артист…

Кстати, опыт работы с книгой данной эскадрильи, оформив специальной директивой, политотдел распространил по всем полкам. Они ведь и обсуждения книг проводили, или писали домой, у кого был дом не разрушен, — просили книги присылать. В результате в полку неплохой фонд передвижных библиотечек образовался. Завели принцип: прочитал — передай товарищу.

Эскадрилья, о которой рассказываю, была не единственной такой. Заядлым книгочеем слыл, например, лётный ас, Герой Советского Союза капитан А. А. Липилин. Не удивительно, что эскадрилья, которой он командовал, не только штурвалы мастерски держала в руках, но и, когда выпадала свободная минута, брала в руки книги. Потом тоже обсуждали прочитанное, литературные споры затевали. Думаю, и это помогало эскадрилье всегда оставаться в числе передовых.

Я увидел тогда, что в суровых жизненных обстоятельствах, при сверхнапряженной лётной работе, хорошая книга оказывалась добрым средством, чтобы не огрубеть душой, не зачерстветь, не оскудеть в языке, не только сохранить, но и обогатить свой духовный мир.

Герой Советского Союза капитан А. А. Липилин

ЗВЕЗДНЫЕ ЧАСЫ

Были в жизни трассы свои звездные часы. Каждый становился поводом для радости во всех полках и эскадрильях, новость передавали из уст в уста, о ней говорили в докладах, в честь неё проводили митинги.

Упомяну три события такого плана…

Когда в стране началось патриотическое движение по сбору средств на вооружение для Красной армии, коллектив трассы активно в него включился. Работникам политотдела немало пришлось полетать по базам, аэродромам, по всем нашим хозяйствам, разъясняя и агитируя. Впрочем, особо уговаривать не приходилось. Люди сами понимали важность начинания для дела Победы.

В результате трасса собрала 400 тысяч рублей наличными и столько же облигациями государственного займа. Послали соответствующий рапорт Верховному Главнокомандующему и вскоре пришел ответ, цитирую его дословно:

«Авиасоединение ВВС Красной армии товарищам Мазуруку, Антонову, Орлову. Передайте летчикам, техникам и всему личному составу Н-ского соединения, собравшему 400 000 рублей и облигации на 403 000 рублей на строительство вооружения для Красной армии, мой боевой привет и благодарность Красной армии. И. СТАЛИН».

С сообщением об этом документе во всех гарнизонах прошли митинги.

Хочу отметить и такую часть работы политотдела, как представление особо отличившихся к правительственным наградам.

Командование трассы и политический отдел направляли представления Верховному Главнокомандующему для награждения тех, кто обеспечивал успешную перегонку самолетов для фронта. Награждение старались проводить в торжественной обстановке, насколько можно было её создать в полевых практически условиях. Вручать ордена и медали приезжал председатель Совета народных комиссаров (СНК) Якутской АССР Владимир Алексеевич Муратов. Руководство трассы и полков всегда участвовало в столь праздничном мероприятии.

У меня сохранилось несколько фотографий — они сильно выцвели, запечатлевших некоторые моменты награждений. Поверьте, это были незабываемые моменты для тех, кто изображен на старой бумаге. Бумага проигрывает битву со временем, но память сохраняет всё — во всей полноте и четкости…

Высокую оценку работе трассы в тот период дал Анастас Иванович Микоян. Его похвала дорогого стоила, поскольку, как было уже сказано в начале, именно он в высшем государственном руководстве курировал трассу и при этом руководил всеми поставками вооружений от союзных держав. Вот его телеграмма:

«Якутск. Полковнику Мазуруку. Поздравляю летчиков, инженеров, техников и весь личный состав с успешной перегонкой боевых самолетов для фронта. Своим мужеством и упорством вы оказали большую помощь фронту по разгрому фашистских полчищ, вторгшихся на советскую землю. Родина по заслугам оценит Ваш труд в дни Великой Отечественной войны. Желаю дальнейших успехов в Вашей трудной и полезной для Родины работе. А. МИКОЯН».

Такие слова вдохновляли. Их с полным основанием могло отнести к себе как руководство трассы, так и каждый, входивший в её огромный коллектив. А, значит, конечно, и я.

Председатель Президиума Верховного Совета ЯАССР С. П. Сидорова вручает правительственные награды в Киренском аэропорту. Ноябрь, 1944 г.

Матч футбольных команд летного и технического состава трассы на стадионе в Якутске. Слева — Ася и Константин Орловы. 1943 г.

ЛИСТКИ ИЗ БЛОКНОТА

В старом блокноте обнаружил несколько записей, посвященных временам перегоночной эпопеи. Что-то записывалось по горячим следам, что-то потом. Здесь, думаю, уместно поделиться…

Февраль 1943 г. Якутск.
О летчиках и лётных происшествиях

В здешних условиях летчикам-истребителям приходится воспитывать в себе качества и обретать умения, которые не требовались им прежде.

Во-первых, требование идеально изучить и освоить все особенности конструкции и пилотирования американского самолета, которого он до того в глаза не видел. Тут требуются знания вполне инженерного уровня. Для этого на трассе установлен порядок, по которому летчик, после того как самолет побывает в руках инженеров и техников, принимает его для дальнейшей эксплуатации по строгому и официальному акту, что повышает ответственность летного состава.

Второе: перенастройка собственных привычек и навыков у летчиков-истребителей. Условиями воздушного боя он приучен к мгновенной реактивности, скоротечности действий, выполнил боевую задачу и моментально обратно: на свой или запасной аэродром.

Совсем другое — полет по трассе. Это — долгое неподвижное сидение в тесноте и холоде. Истребитель отягощен подвесными баками с горючим, лишен привычной маневренности. И надо к тому же строго держать в небе дистанцию, дисциплинированно идти в строю.

Выносливость и терпение каждому летчику надо иметь еще и потому, что практически каждый день приходится делать два перелета. Один — перегон иностранных машин, второй — возвращение обратно, на транспортнике, в качестве пассажиров. Основательная нагрузка на здоровье. На базе, конечно, отдых, так называемый досуг: политинформация, книги с газетами, шахматы-домино. Но так день за днем.

Этого высочайшего напряжения требует военная обстановка, фронту срочно были необходимы самолеты. Это понимает каждый работник воздушной трассы, отсюда — самоотверженный и безропотный труд всего личного состава.

Один из важных вопросов — профилактика летных происшествий. В том числе подготовка летчиков к действиям в экстремальной ситуации, в случае той же вынужденной посадки, место которой не предусмотришь: в горах, в тайге, в голой тундре. По этой теме издавались инструкции, регулярно проводились занятия.

Летчик трассы не хуже любого таежного охотника, лесоруба, золотоискателя или собирателя кедровых орехов должен ориентироваться на местности, действовать в условиях лесного пожара или при встрече

Над бескрайней тайгой

Руководитель полетов

с хищниками, он обязан выжить, оказавшись в одиночестве. В аварийном комплекте каждого летчика имелось огнестрельное оружие с запасом патронов, нож, топор, спички, компас. Чтобы не погибнуть от голода, летчик должен был быть искусным рыболовом, охотником, уметь из подручных средств сложить для себя жилье. И быть готовым не потерять голову при опасности!

Всему названному людей упорно учили. Что учили не напрасно, подтвердил случай с молодым летчиком Ильей Дячковым.

Над Верхоянским хребтом в его «аэрокобре» что-то случилось, и он сообщил лидеру, что вынужден покинуть строй — будет пытаться сесть.

В таких случаях замыкающий группу помощник лидера — он идет на тяжелом самолете — обязан точно зафиксировать место, где истребитель осуществил вынужденную посадку. Это важно для последующих поисков.

В данном случае из-за плохой видимости помощнику лидера этого сделать не удалось.

Дячков сел, не выпуская шасси, в глубокой расщелине, на толстый слой снега, который послужил естественным амортизатором. Летчик не только остался жив, но и был полностью здоров.

Поиски продолжались около месяца. Долго вообще не могли обнаружить место приземления, понять, жив ли пилот. Когда поняли, что жив, стали сбрасывать на парашютах питание, одежду — все необходимое. Местные жители на оленьих упряжках дважды пытались подъехать к месту падения, но пройти не удавалось. С третьего раза удалось: мужественного летчика освободили из горного и снежного плена.

Привезли в Якутск, в штаб. Худой, с почерневшим лицом, он был счастлив, как заново родившийся. Рассказал, что в первые дни не впал в панику, сразу начал действовать так, как учили на уроках выживания. И верил, что не бросят, найдут и спасут.

Тщательное изучение всех обстоятельств данного чрезвычайного происшествия показало, что система обучения и экипировка лётных экипажей на трассе поставлены правильно. Система оправдала себя и в последующем.

Понятно, что вынужденные посадки, имевшие причиной разного рода технические огрехи, исследовались досконально. Источники срывов тут в основном удавалось установить. Да и вообще, подобные ЧП были редкостью.

Большую тревогу вызывали те происшествия, причины которых оставались не ясны, когда их сопровождали загадочные обстоятельства. Так, при полете по кругу над Якутским аэродромом взорвался американский A-20G. Самолет сгорел, летчик погиб. Прошло немного времени, и над тем же аэродромом, на том же типе самолета вспыхнул пожар в кабине стрелка-радиста. На этот раз сесть удалось, пламя сбили, никто не пострадал.

А вот при перелете из Уэлькаля в Сеймчан, опять же на злополучном A-20G, тоже возник пожар, летчик попытался осуществить вынужденную посадку — не успел. Спустя много лет после войны поисковики нашли остатки этого самолета: крылья и хвост. Остальное сгорело вместе с экипажем.

После подобных случаев поневоле возникали подозрения: уж не с диверсиями ли мы тут имеем дело?..

Там, на Аляске, где работал наш 1-й перегоночный полк, в большинстве своем американские летчики и инженеры добросовестно выполняли союзнический долг. Но всем ли это могло нравиться?

ПРОЩАНИЕ

Военному человеку не привыкать менять места службы. Не сам он решает, где жить и работать, а где прикажут.

В самом конце 1943 года пришло приказание откомандировать меня в распоряжение Главного политического управления Советской армии и Военно-морского флота. Незадолго до этого довелось стать свидетелем определенных изменений в структуре трассы, появились новые люди. Мне же предстояло снова вернуться на фронт и с войсками 1-го Белорусского фронта дойти до Берлина.

И вот прощаюсь с товарищами в штабе, в политотделе.

Впрочем, приведу выдержку из моей дневниковой записи, сделанной именно тогда, в январе 1944 года, ничего в ней не изменяя, в первозданном, так сказать, виде:

«Сижу на чемоданах. Все дела сдал, новых людей ввел в курс дела честно и добросовестно. Из принципа: они ведь не виноваты. Но если продолжат работать так, как начали в эти последние месяцы, толку не будет. Отсиживаться в кабинете можно где-нибудь в школе, а не в боевом соединении. Да и повели себя неправильно — начали охаивать предыдущую работу, вместо того чтобы подхватить и развивать заложенные традиции.

С августа по декабрь 1943 года ГВФ полностью завладел трассой, хозяйство страдает, многие уже на себе почувствовали, что это такое — реформа в духе ГВФ. Где-то далеко идет «борьба верхов», а внизу у хлопцев чубы летят.

Все упаковано. Дело осталось за самолетом. Надо быстрее улетать, здесь мне тяжело от бестолковщины, возникшей из-за перестройки. Возня идет, болтовни много, а люди-то по-прежнему делают свое святое дело, как и делали.

Жалко расставаться с родным коллективом — столько вместе пережито и выстрадано! Как я полюбил своих людей, а приходится уходить. Они мне отвечают взаимностью. Поскольку убываю, уже не таят свою любовь и уважение. Приходят и подчеркивают, что говорят не только от своего имени, а от всех своих командиров, политработников, офицеров, летчиков и техников, даже от семей.

Признание тех, с кем работаешь, кем руководишь — это очень дорого. Для любого, а тем более для руководителя. И этим я богат, уезжая отсюда, этим полностью вознагражден за свой труд здесь, на трассе.

Сейчас, прощаясь, вижу, как истина и справедливость торжествуют, они на моей стороне, и поэтому я спокоен. Вчера была задушевная беседа с одним офицером. Он сказал, что выражает свои мысли и чувства, но те же мысли и чувства, уточнил он, у всех полков, баз и управлений. Вот его слова: «Вас любят все наши люди за умелое руководство, человечность, грамотность и культуру». Слышать такое было непривычно, стало даже как-то неловко, впервые в жизни, кажется, не находил, что ответить. И как на такое, действительно, реагировать? Не сказано об этом ни в уставах, ни в приказах, ни в литературе. А он добавил: «Если бы можно было выбирать руководителей, вся бы дивизия проголосовала за вас. Это общее мнение, у нас это давно обговорено и со всех сторон, так сказать, обсуждено».

Подобных признаний после того, как сдал дела, пришлось выслушать немало. Пока работал, таких речей не было и быть не могло. Всё, что делалось, было в порядке вещей. У каждого своя ежедневная работа, каждый — частичка целого, и я был одной из частичек. Выполнял необходимое — какие могли быть эмоции!

Майор К. В. Орлов. 1943 г.

Теперь иначе. Появился новый фактор: я убываю. Завтра меня не будет, они меня не увидят больше и не услышат. Работа продолжится и без меня, в чем-то хуже, а в отдельных случаях и лучше — все ведь хорошо налажено. Но, видимо, от разлуки тоска в душу закрадывается. У меня ведь на трассе много друзей. Да почти все друзья, за единичным редким исключением.

Твердо убежден, что оставляю о себе хорошую память и добрый след. В том и есть моя высшая награда за участие в создании одной из удивительнейших страниц в Великой Отечественной войне. Вертятся в голове

известные строки, рожденные в другую эпоху, но знакомые у нас каждому: «Сейте разумное, доброе, вечное, сейте, спасибо вам скажет сердечное русский народ».

…Многие пришли проводить на аэродром. Меня и семью. Пришел подполковник Власов — командир 4-го полка, пришел комиссар полка Медведкин.

Да, позади ярчайший кусок жизни. Как говорится, начав с нуля, в условиях жесточайших испытаний войной и природой, мы создали и запустили гигантский механизм, который погнал над бескрайней Сибирью крылатое подспорье нашей Родине в ее схватке с фашизмом

Жена с детьми отправляются в Кустанай, к родственникам, они пробудут там до конца войны, я — пока в Москву. Мы в последний раз пролетим по маршруту трассы до Красноярска, по дороге заночуем в Киренске, где нас встретят и проводят капитан Разломов и другие офицеры уже 5-го перегоночного полка. Тепло попрощаюсь и с ними.

Мало кого встречу потом в мирной жизни, судьба разлучит основательно. Но снова сведет, когда осядем в Москве, с Ильей Павловичем Мазуруком и Василием Васильевичем Фокиным. Не по службе сведет — по дружбе.

Трасса вписала себя в героическую историю Родины, вписала в судьбу Сибири, многое в ней преобразив. Поставка боевых самолетов — это было, конечно, главным, но вспомним, что во время войны Красноярская воздушная трасса стала наиболее целесообразным путем из СССР в США и из США в СССР. По ней летали руководители стран: В. М. Молотов, А. А. Громыко, К. Уманский и др. — с нашей стороны, Уоллес, Уилки, генерал Бредли и др. — с американской. Пролетали дипкурьеры, а на внутренних участках еще и местные хозяйственные и партийные работники.

Можно сказать также, что трасса стала материнской базой для отрядов и управлений отечественного гражданского воздушного флота в Сибири. Об этом помнят, думаю, сегодняшние авиаторы и чтут традиции летного состава трассы — своих предшественников.

Никто не должен забывать героическую трассу.

Написано в 1985 году. К. В. Орлов

В. В. Фокин с семьей. Москва, 1985 г.

Константин Орлов
ПОЛЕТ В ЗАПОЛЯРЬЕ

Режет сталью марь и стужу
Винт в сухой воздушной мгле.
Вихорь мчит, свистит и кружит
На стремительном крыле.

Я хожу по плоскогорьям
Зачукотских хмурых гор,
Где природу в многоборье
Побеждает наш мотор.

Ходят тучи, свищут вьюги,
Вдоль по снежной Колыме
Быстрокрылые подруги
Шлют привет родной земле.

По широким, по просторам
Диких, строгих Верхоян
От рокочущих моторов
Льется звуков ураган.

Корабли идут на Запад.
Дымка — тайной пеленой.
Мы закованы, как в латы,
Высотой и теснотой…

Но простор небес размашист,
Под крылом и над крылом,
Широка дорога наша
В небе сизо-голубом.

Словно лебеди, меж нами
Проплывают облака,
И пушистыми крылами
Машут нам издалека.

Распахнулся мир безбрежный,
Ширь, простор из края в край!
Мир, наполненный надеждой,
Наши крылья принимай!
1942 г.

Орлов Константин Васильевич

Родился в 1908 году в городе Костроме в семье типографского наборщика. В 1918 году большая семья (четверо детей) в поисках «где сытнее» перебралась из Костромы в Саратов. Мать, повариха в доме инвалидов, умерла от тифа в 1919 году. Отец, призванный в ряды красной милиции, погиб в бою на Северном Кавказе в 1922 году. Школу жизни начал проходить с малолетства: курьером в Саратовском финансовом управлении, учеником слесаря по ремонту касс и велосипедов, подмастерьем у сапожника, рабочим на заводе силикатного кирпича, грузчиком в артели «Волгоразгруз». Всегда считал, что путевку в жизнь ему дали мастерские Саратовского горводопровода, куда пошел слесарем вслед за старшими братьями — Иваном и Сергеем. Здесь развернулся как общественник — комсомолец и лидер пионерского движения, вступил в партию, отсюда в 1930 году ушел в армию. Здесь и с будущей женой познакомился — комсомолкой Асей. Вместе они проживут всю жизнь, родив и воспитав сына и дочь.

Закончив полковую артиллерийскую школу (одновременно в вечерней школе — нормальные семь классов), а потом и Высшие политические курсы им. Энгельса в Ленинграде, первые несколько лет в армии был артиллеристом. Служба проходила на Дальнем Востоке: политрук батареи, пропагандист-инструктор. После учебы в Военно-политической академии им. Ленина перешел в авиацию и ей до конца остался верен.

С 1937 по 1941 год, до начала войны, служил в Иркутском военном авиационно-техническом училище (Школе авиамехаников): преподаватель истории ВКП (б), заместитель начальника политотдела, начальник политотдела. Из училища ушел на фронт. Воевал на Брянском фронте в должности заместителя начальника политотдела ВВС 61-й армии.

В августе 1942 года назначен начальником политотдела Красноярской воздушной трассы ВВС Красной армии. Был в числе первых организаторов коллектива трассы.

С 1944 года снова в действующей армии: 2-й Прибалтийский фронт, 1-й Белорусский фронт, Берлинская операция.

Первые три года после войны — в Тбилиси, заместитель начальника политотдела 11-й Воздушной армии. Дальше в течение пяти лет — полковник, инспектор Главного политического управления Советской армии и Военно-морского флота (ГЛАВПУР). До увольнения в запас, в 1961 году, работал заместителем начальника политотдела Военно-воздушной инженерной академии им. Жуковского, Воздушной армии в Северной группе войск. Выйдя в отставку, работал в отделе кадров ЦК ДОСААФ.

Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 2-й степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За взятие Берлина». Умер в 1989 году.

Вручение дивизии Красного Знамени. Якутск, 7 февраля, 1945 г.

ALASKA
SIBERIA
WWII
UNITED
we are strong
UNITED we will win

ПОСТАВКИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ ИЗ США

История поставки американских самолетов достаточно хорошо освещена в военно-исторических и технических изданиях как в нашей стране, так и за рубежом.

Если коротко, то США предоставили авиационную помощь СССР, исходя из имеющихся возможностей, однако поставили при этом не самую современную авиационную технику, такую как истребитель Р-51, бомбардировщики В-17 и В-24, а устаревшую или малоприменимую на своих театрах военных действий. Но учитывая своевременность помощи (особенно в 1942–1943 гг.), американские самолеты сыграли свою роль в разгроме врага на Восточном фронте. Так, по подсчетам известного историка военной авиации Владимира Котельникова, в соотношении по классам самолетов с выпущенными за годы войны самолетами отечественного производства каждый пятый бомбардировщик и каждый шестой истребитель в советских ВВС был американского производства. В связи с определенной спецификой некоторых типов самолетов их доля в авиации ПВО и морской авиации была еще выше. Так, самолеты Р-47 использовались в основном в авиации ПВО, а переделанные в торпедоносцы А-20 в итоге обошли по численности отечественные Ил-4 в морской торпедоносной авиации. В транспортной авиации самолет С-47 (и его советский вариант Ли-2) был вообще практически монополистом.

Иностранная авиационная техника отличалась во многом, были отличия и конструктивные и технологические, часто более передовые, чем в СССР. Связано это прежде всего с тем, что не воюющие на своей территории США располагали большими возможностями для ровной и стабильной работы промышленности, использования последних достижений науки, оснащения предприятий новейшим технологическим оборудованием и материалами.

Ознакомление с поступающей техникой дало советским инженерам и конструкторам возможность заимствования новых технологий, материалов и образцов оборудования, особенно в области радионавигации и связи.

В Историческом формуляре 1-й перегоночной авиадивизии перечислены типы самолетов, полученных по ленд-лизу и перегнанных по трассе летчиками 1 КПАД:

бомбардировщики
В-25 (725 шт.)

А-20 (1330 шт.)

истребители
Р-40 (43 шт.)

Р-39 (2593 шт.)

Р-63 (2640 шт.)

Р-47 (3 шт.)

транспортные
самолеты
С-46 (1 шт.)

С-47 (705 шт.)

учебно-тренировочный
АТ-6 (54 шт.)

Всего 8094 самолета.

ВВС КА
ГУГВФ

КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА

АЭРОДРОМЫ

Материалы комиссии ГУГВФ по состоянию на 1 ноября 1942г.

глава 3

КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА — САМАЯ ДЛИННАЯ ДОРОГА НА ФРОНТ

Вячеслав Филиппов

КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА – САМАЯ ДЛИННАЯ ДОРОГА НА ФРОНТ

Красноярский край в годы Великой Отечественной войны стал не только одним из крупных центров оборонной промышленности, но и важнейшим транспортным узлом, через который из США на советско-германский фронт шла поступающая по ленд-лизу авиационная техника американского производства — боевые, транспортные и учебные самолеты, так необходимые в этот период советским ВВС.

Июнь 1941 года стал для Военно-воздушных сил Советского Союза настоящей катастрофой. Немецкое командование сосредоточило на границе для нападения почти 3500 самолетов. По ряду причин политического характера и из-за внезапного нападения немецких войск советские ВВС были застигнуты врасплох почти на всей линии фронта.

Несмотря на численное преимущество в начале войны, советским ВВС был присущ ряд организационных и технических проблем. Советские ВВС значительно уступали Люфтваффе в части тактики, технического состояния, боевой практики и подготовки летного состава. Большая часть самолетного парка — это устаревшие типы самолетов: И-15 бис, И-153, И-16, СБ, ТБ-3 (перевооружение на новые типы — МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3, Пе-2 только началось), практический опыт большинства летчиков оставлял желать лучшего. Слабая система управления, несогласованность действий и недостатки в организации связи, снабжения, наземных служб привели к низкой боевой готовности авиационных частей. Итогом стали большие потери в советских ВВС в самые первые дни войны. Понесла потери и советская авиационная промышленность, большая часть заводов которой находилась в западной части страны. Потери от бомбежек и вынужденная эвакуация привели к спаду производства. Эвакуация авиапредприятий вглубь страны — за Урал и в Восточную Сибирь, восстановление производства на новом месте потребовало времени, так как многие заводы пришлось отстраивать практически с нуля, при нехватке оборудования и квалифицированных кадров. Все это привело к господству в воздухе немецкой авиации.

Только к концу 1941 года появились первые признаки того, что советские ВВС начали оправляться от понесенных летом тяжелых поражений. Произошло это благодаря наличию больших резервов техники и личного состава во внутренних районах СССР и на Дальнем Востоке. Но техники все же не хватало. Любая помощь Советскому Союзу и его Красной армии становилась крайне необходимой, особенно в вооружении, продовольствии, некоторых видах стратегического сырья и материалов. И первой страной, оказавшей такую помощь, стала Великобритания. Уже в июле–сентябре 1941 года в Советский Союз были отправлены несколько пароходов с грузами помощи, в том числе с самолетами, прибывшими в Великобританию из США по ленд-лизу. Самолеты, прибывшие в северные порты СССР — Мурманск и Архангельск, в кратчайшие сроки были собраны и начали боевые действия на Карельском фронте.

С 29 сентября по 2 октября 1941 года в Москве состоялась конференция по вопросам поставки вооружения, техники, продовольствия Советскому Союзу со стороны Великобритании и США. Несмотря на отдельные разногласия, участникам переговоров удалось договориться по основному вопросу — по поставкам.1 октября 1941 года был подписан первый советско-англо-американский протокол о поставках воюющему Советскому Союзу на период с 1 октября 1941 по 1 июля 1942 года.

Протокол предусматривал поставку в СССР «3000 самолетов, 4500 танков, 12700 пушек, а также различного оборудования, сырья, продовольствия, материалов медицинского назначения, всего 1,5 миллиона тонн грузов, подлежащих отправке из США и Великобритании в СССР». Официальное соглашение между СССР и США о ленд-лизе (поставке под беспроцентный заем с оплатой в течение десятилетия, начиная с шестого года после окончания войны) было подписано 11 июня 1942 года. Поставки по ленд-лизу были прекращены только в сентябре 1945 года.

Помощь союзников была своевременной и неоценимой. Только авиационный ленд-лиз, согласно советским и зарубежным источникам, составил порядка 18000 самолетов различных типов (16% от производства самолетов в СССР в годы войны). Поставка ленд-лизовских грузов первоначально шла двумя направлениями: северными морскими конвоями через Северную Атлантику в порты Архангельска и Мурманска и по южному маршруту — через Индийский океан в Персидский залив до портов Ирана и Ирака и далее сухопутным путем через Тегеран

в Кировабад. Первое направление было крайне опасным из-за нападений немецких подводных лодок и авиации. Многие корабли с грузами не доходили до портов назначения. Широко известна трагедия конвоя PQ-17, когда из 35 судов было потоплено 23. И это в один из самых трагичных периодов войны — перед Сталинградской битвой, когда эта помощь военной техникой была крайне необходима! Второй путь был менее опасным, но очень долгим по времени.

Государственный Комитет Обороны принимал все меры для обеспечения доставки военной техники на фронт. И, учитывая опасность северной и длительность южной трассы было принято решение о создании воздушной трассы через Аляску и Сибирь для перегона импортных самолетов своим ходом через мирную территорию. Уже 9 октября 1941 года Государственный Комитет Обороны постановлением № ГКО-793с «О воздушной линии Красноярск — Уэллен» поручил строительство воздушной трассы Главному управлению Гражданского воздушного флота и его начальнику, прославленному полярному летчику, Герою Советского Союза генерал-майору авиации В.С. Молокову. Василий Сергеевич Молоков лично во главе группы видных авиационных специалистов вылетел в Сибирь, Якутию и на Чукотку для рекогносцировки будущей трассы, принятия решения по наилучшему направлению перегона и проведения подготовительных работ по организации строительства аэродромов.

Первыми пошли изыскательские экспедиции, наземные и воздушные. Специалисты на самолетах ГВФ произвели облет предполагаемой трассы, изучая различные направления, учитывая возможности строительства аэродромов, подвоза материалов, состояние метеорологической обстановки и т.д.

Большую и важную роль в самом начале создания трассы сыграли летчики гражданской авиации. Пилоты авиаотрядов Якутской авиагруппы, Восточно-Сибирского и Дальневосточного управлений ГВФ привлекались для облетов районов возможного маршрута трассы и аэрофотосъемки местности. После проведения аэрофотосъемки с самолетов и анализа снимков принималось решение, где высаживать изыскательские экспедиции.

Летчикам и изыскателям, конечно, досталось: экспедиции из 4–6 человек высаживались с самолетов порой в абсолютно не исследованных до этого времени районах. Летчикам приходилось применять все свое мастерство и даже больше, чтобы ухитриться посадить самолет на выбранный «пятачок», без всяких гарантий благополучной посадки, при этом сохранить самолет и жизни, свои и пассажиров. Зима 1941–1942 годов на северо-востоке была очень морозной и ветреной. Изыскательским группам приходилось действовать абсолютно автономно. На лыжах, со значительным грузом оборудования и продовольствия (как говорится, все с собой), изыскатели проходили сотни километров тяжелейшего пути по лесам и болотам, пересекая множество речушек и горных перевалов. Но этот труд не был бесполезным.

Предложено было три варианта трассы:

1. **Вдоль Северного морского пути (относительно освоенный маршрут летчиками полярной авиации).**
2. **С Аляски через Камчатку и Комсомольск-на-Амуре (с июня 1941 года из Комсомольска уже активно шел перегон бомбардировщиков ДБ-3 Ф (Ил-4) с местного авиазавода).**
3. **Через Чукотку и Якутию на Красноярск (с целью использования уже имеющихся аэродромов ГВФ и треста «Дальстрой» НКВД).**

Государственным Комитетом Обороны был утвержден третий вариант. Маршрут был выбран через Чукотку, Колыму, Якутию до Красноярска. Намеченная к строительству трасса проходила по территории Красноярского края, Иркутской области, Якутской АССР, Хабаровского края, Чукотского национального округа. Примерная протяженность трассы (без обходных вариантов) составляла 5000 километров.

Молоков Василий Сергеевич

Родился 1 (13) февраля 1895 г. в селе Иринин-ском Московской области. В 1931 г. направлен в ГВФ. Работал летчиком АНТ-9 на авиалинии Новосибирск — Омск — Свердловск. С 1932 г. — летчик Енисейской авиалинии Управления полярной авиации Главсевморпути. В феврале–апреле 1934 г. принимал участие в спасении экипажа парохода «Челюскин», затертого во льдах. На своем самолете Р-5 вывез с льдины 39 человек. В 1935 г. избирался членом Красноярского крайкома партии и депутатом Красноярского крайисполкома. В 1938 г. назначен начальником Главного управления ГВФ. В 1942 г. уполномоченным ГКО принимал решение об организации и строительстве Красноярской воздушной трассы. С 14 мая 1943 г. — командир 213-й НБАД на Западном и 3-м Белорусском фронтах. В 1946–1947 гг. — заместитель начальника Главного управления Гидрометеослужбы. Возглавлял Высшую квалификационную комиссию ГВФ.

Генерал-майор авиации. Герой Советского Союза. Награжден многими орденами и медалями СССР.

Краткое физико-географическое описание Красноярской воздушной трассы

Территория, над которой проходит КВТ, — полоса шириной 400–450 км от Красноярска до Уэлькаля, горная, покрытая тайгой местность. Редкие, относительно крупные населенные пункты — на больших реках. Плотность населения от 1 до 0,01 человека на км^2. Основные пути сообщения — дороги Дальстроя, соединяющие районы добычи металла и угля, в летнее время — реки.

По рельефу КВТ можно разделить на 4 района:

1. **Западный район** — Среднесибирское плоскогорье высотой до 500–600 м с отдельными нагорьями и горами высотой до 1600 м. С юга и востока хребты Западных и Восточных Саян, Байкальский, Байкал-Олекминский с высотой отдельных вершин до 3500 м, с севера — Енисейский, Средне-Тунгусский кряж и Тунгусские горы.
2. **Средний район** — Лено-Алданское плато с высотой рельефа 350–400 м.
3. **Восточный район** — горный — Верхоянский хребет с запада и Гыданский хребет с востока. Включает в себя Оймяконское плоскогорье, хребты Тас-Хаятах, Таскыстабыт, Черского, Хингинскую цепь и отроги Анюйской цепи. Резко пересеченная местность с горами высотой 2000–2600 м.
4. **Северо-восточный район** — долина реки Анадырь, Чукотский полуостров и Берингово море. Лесотундра с рельефом до 600 м.

Корякский и Анадырский хребты до 1000 м.

Район КВТ редко заселен, мало исследован, горный рельеф, множество рек, озер, залесенность, вечная мерзлота, заболоченность и тундра ограничивают выбор площадей, пригодных не только для строительства аэродромов, но и выбора мест для посадки вообще, особенно в летний период. Основное направление трассы имеет общую протяженность 4800 км.

Наземные радиопеленгаторные станции (ВАП, 55-ПК, ГБ-1) обеспечивают полеты вне видимости земли и ночью.

На участке Красноярск — Киренск (945 км) основные ориентиры: реки Енисей, Бирюса, Чуна, Кова, Ангара, Илим. Контрольные ориентиры — река Кан, железная дорога Красноярск — Тайшет, река Ангара.

Киренск — Олекминск — 760 км.

Олекминск — Якутск — 533 км.

Якутск — Оймякон — 702 км.

Оймякон — Сеймчан — 465 км.

Сеймчан — Марково — 900 км.

На этом этапе нет населенных пунктов, за исключением населенного пункта Кропол, и нет ориентиров по направлению.

Марково — Уэлькаль — 495 км.

Аэропорт Красноярск воздушной линии Москва — Владивосток. Расположен на северо-востоке, в 2,7 км от г. Красноярска (мост у устья реки Качи), на юго-западной окраине военного городка Иннокентьевский. Две бетонные ВПП 1200х1000 м, бетонные РД и якорные стоянки. 56°02′N, 92°55′E.

Аэропорт Киренск — в 3,5 км к западу от г. Киренска, на правом берегу реки Лены, между селениями Балахня и Хабарово. 57°47′N, 108°07′E.

Аэропорт Витим — на северной окраине п. Витим Мухтуйского района Якутской АССР, на левом берегу реки Лены, вблизи от места впадения реки Витим в реку Лену. 59°27′N, 112°33′E.

Аэропорт Олекминск — в 4-х км к северо-востоку от г. Олекминска ЯАССР, на левом берегу реки Лены. 60°24′N, 120°25′E.

Аэропорт Якутск — в 6 км к северу от г. Якутска, между селениями Даркилах и Большая Мархa, у автогужевой дороги из Якутска на Б. Марху. Грунтовая ВПП. 62°05′N, 129°45′E.

Аэропорт Хандыга — в 1,5 км к юго-востоку от пос. Хандыга, в 1 км к северо-востоку от реки Алдан, вдоль автодороги, идущей к магистрали Алдан — Магадан. 62°38′N, 135°34′E.

Аэропорт Оймякон — в 1,5 км к югу от п. Барагон ЯАССР и в 700 м к юго-западу от автодороги Магадан — Алдан. 63°16′N, 143°09′E.

Аэропорт Берелех — в 1,5 км к юго-западу от совхоза «Сусуман» Дальстроя, на территории Средне-Канского района Хабаровского края.

Аэропорт Сеймчан — в 2 км к юго-востоку от поселка ЮЗ ГПУ Дальстроя, на правом берегу реки Сеймчан, недалеко от места впадения реки Сеймчан в реку Колыму (Средне-Канский район Хабаровского края). 62°56′N, 152°26′E.

Аэропорт Марково — в 500 м к юго-востоку от райцентра Марково Чукотского национального округа, между протоками 1-я и 2-я Куйла реки Анадырь. 64°40′N, 170°25′E.

Аэропорт Уэлькаль — в 1,5 км к югу от пос. Уэлькаль Чукотского национального округа, в 300 м к северо-западу от берега залива Креста Берингова моря. 65°34′N, 179°13′E.

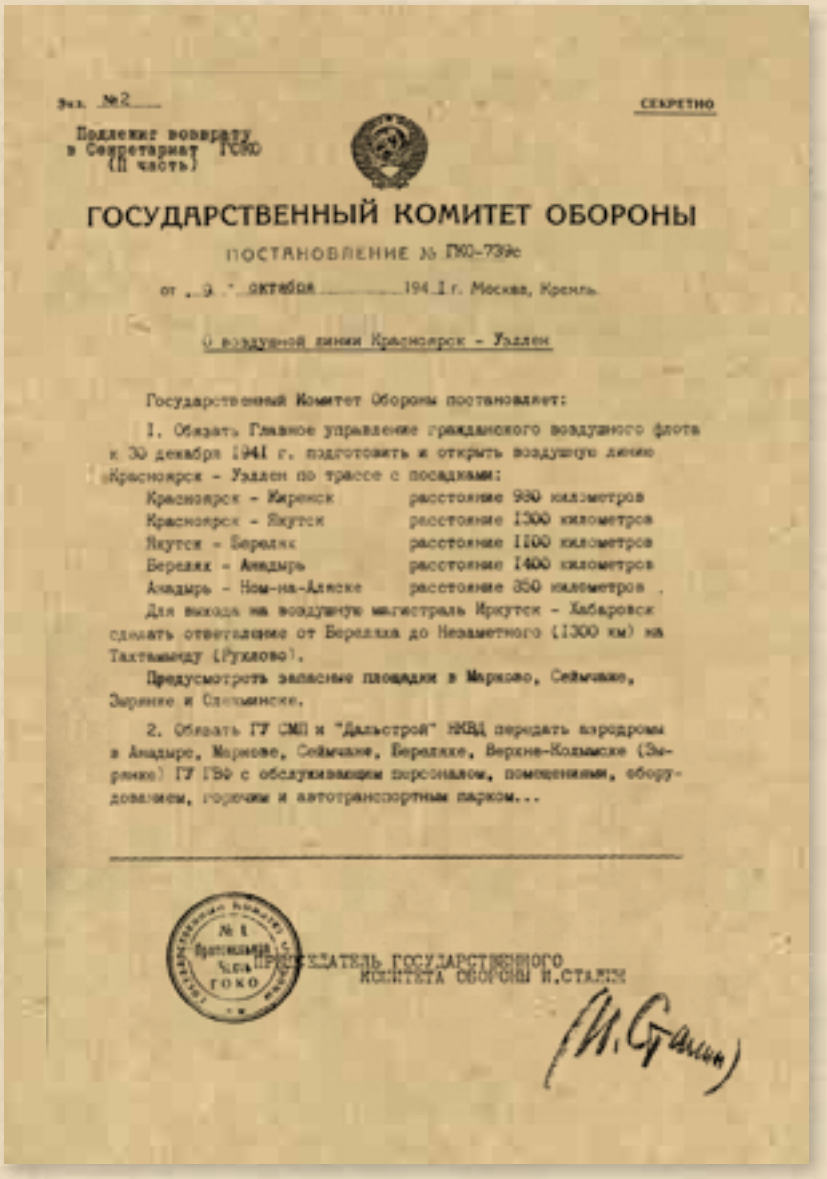
Аэропорт Зырянка — в 1 км к северу от пос. Зырянка, на левом берегу реки Колымы Средне-Колымского района ЯАССР. 65°42′N, 150°46′E.

Аэропорт Усть-Мая — в 5 км к юго-западу от райцентра Усть-Мая ЯАССР, на левом берегу реки Алдан, возле селения Петропавловское. 60°23′N, 134°27′E.

Аэропорт Алдан — в 500 м к юго-востоку от г. Алдана ЯАССР. 58°36′N, 125°24′E.

Аэропорт Бодайбо — на северо-восточной окраине г. Бодайбо, в 400 м к северо-западу от реки Витим. 57°52′N, 114°15′E.

(РГАЭ. Ф.9527.Оп. 5.Д.368.Л.1–20. Вх.№ 6480 от 14.05.1943)



Экз. №2

СЕКРЕТНО

Подлежит возврату в Секретариат ГОКО (II часть)

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № ГКО-739с

от 9 октября 1941 г. Москва, Кремль

О воздушной линии Красноярск - Уэлькаль

Государственный Комитет Обороны постановляет:

1. Обязать Главное управление гражданского воздушного флота к 30 декабря 1941 г. подготовить и открыть воздушную линию Красноярск - Уэлькаль по трассе с посадками:

Красноярск - Киренск	расстояние 930 километров
Красноярск - Якутск	расстояние 1300 километров
Якутск - Берелех	расстояние 1100 километров
Берелех - Анадырь	расстояние 1400 километров
Анадырь - Ном-на-Аляске	расстояние 350 километров

Для выхода на воздушную магистраль Иркутск - Хабаровск сделать ответвление от Берелеха до Незаметного (1300 км) на Тахтамынду (Рухлово).

Предусмотреть запасные площадки в Марково, Сеймчане, Зырянке и Среднеканске.

2. Обязать ГУ СМП и "Дальстрой" НКВД передать аэродромы в Анадыре, Маркове, Сеймчане, Берелехе, Верхне-Колымске (Зырянке) ГУ ГВФ с обслуживающим персоналом, помещениями, оборудованием, горючим и автотранспортным парком...

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ И.СТАЛИН

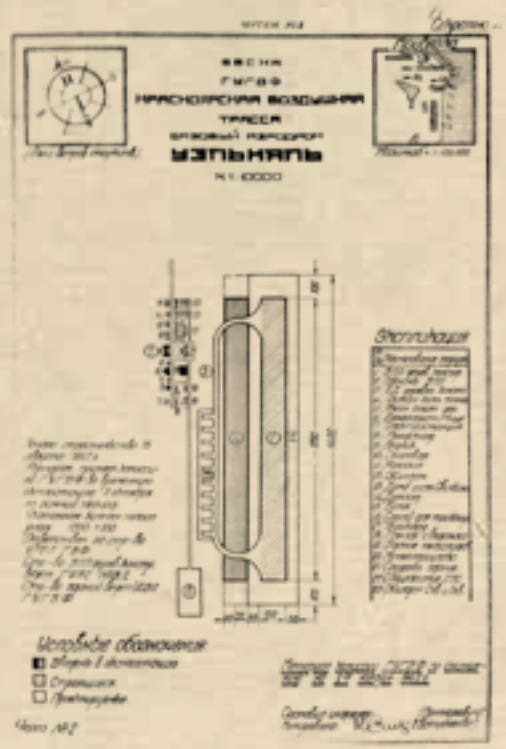
И. Сталин

ВВС КА
ГУГВФ

КРАСНОЯРСКАЯ
ВОЗДУШНАЯ ТРАССА

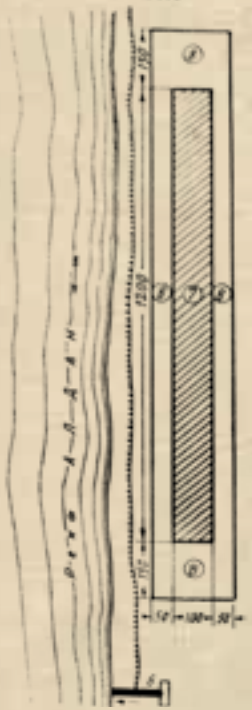
АЭРОДРОМЫ

Материалы комиссии ГУГВФ по состоянию на 1 ноября 1943 г.



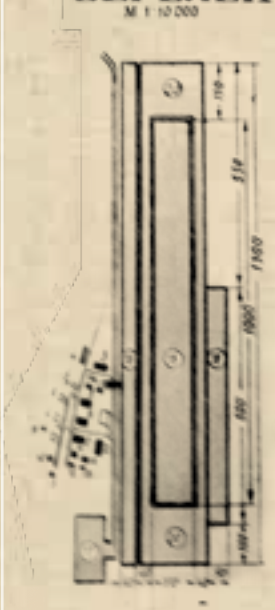
ЗАПАСНЫЙ АЭРОДРОМ

УСТЬ-МАЯ



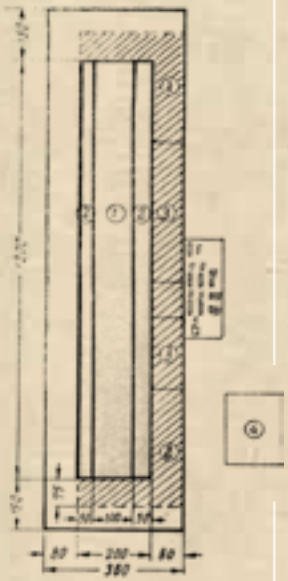
ЗАПАСНЫЙ АЭРОДРОМ

БЕРЕЛЕХ



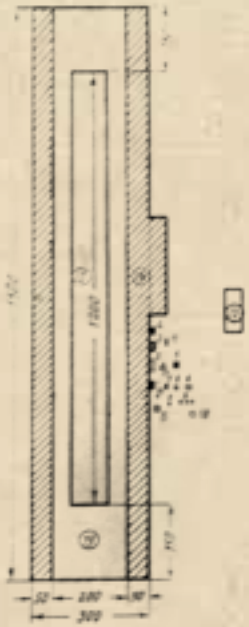
ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ АЭРОДРОМ

ОЛЕКМИНСК



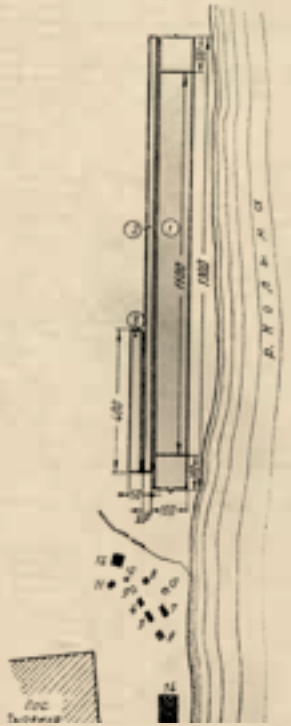
ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ АЭРОДРОМ

ОЙМЯКОН



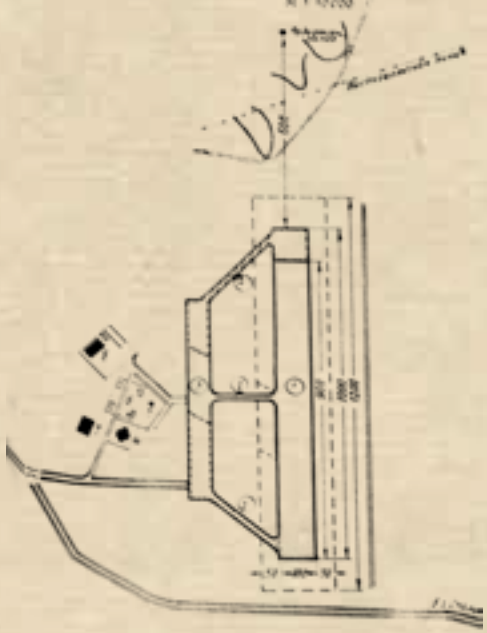
ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ АЭРОДРОМ

ЗЫРЯНКА



ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ АЭРОДРОМ

АЛДАН



ИРКУТСК

ТРАССА

ЗАПАСНЫЙ АЭРОДРОМ

ВИТИМ

Первый год после создания воздушная линия Красноярск — Уэллен была исключительно строительной организацией, поэтому и начальником Управления воздушной линии Красноярск — Уэллен с местом базирования в г. Иркутске был назначен опытный специалист аэродромного строительства заместитель начальника Восточно-Сибирского управления ГВФ Дмитрий Евдокимович Чусов (руководил строительством трассы с октября 1941 по октябрь 1943 года).

Началось строительство. Работа велась круглосуточно, без всяких скидок на сезонные передряги: весенние распутицы, зимние морозы.

Управлению воздушной линии Красноярск — Уэллен (позднее — Управление строительства трассы) был дан летный отряд на самолетах Г-2 и ПР-5 (из Восточно-Сибирского управления ГВФ) под руководством Ивана Николаевича Шарова. Это было абсолютно верным решением: кто, как не местные пилоты, знал все особенности полетов на этой почти безлюдной территории. Летчики отряда доставляли на строящиеся объекты снаряжение, оборудование, стройматериалы, рабочих.

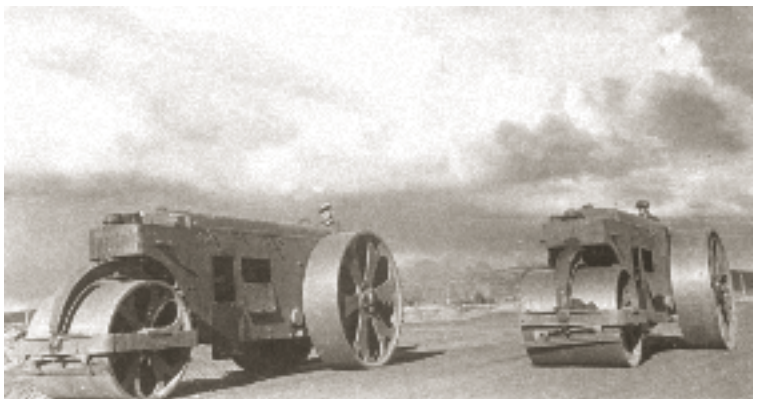
Авиатрассу именно СОЗДАВАЛИ, практически с нуля. К началу октября 1942 года на трассе были введены в строй 10 аэродромов — 8 новых: Уэлькаль, Марково, Сеймчан, Берелех, Оймякон, Олекминск, Алдан, Киренск, и дооборудованы два, ранее действовавших — в Якутске и Красноярске. Кроме того, готовились запасные аэродромы с грунтовыми взлетно-посадочными полосами (Нижне-Илимск, Бодайбо, Витим, Усть-Мая, Теплый Ключ (Хандыга), Омолон (Кегали), Зырянка, Анадырь). При необходимости использовался и аэродром Канск в Красноярском крае, на участке между Нижне-Илимском и Красноярском. Аэродромы строились на пересечениях трассы с большими реками, чтобы проще было по воде организовать подвоз различных грузов. В кратчайшие сроки были построены взлетно-посадочные полосы, служебные и жилые помещения, организованы метеообеспечение, радиосвязь, техническое обслуживание, завезены необходимые запасы горюче-смазочных материалов, продовольствия, обмундирования, сформирован и обучен обслуживающий персонал.

Строительством занимались Главвоенпромстрой, специальные управления аэродромного строительства ВВС и ГВФ, привлекались организации НКВД, особенно трест «Дальстрой» НКВД на Дальнем Востоке. Основной рабочий персонал — вольнонаемные из местного населения. Дальстрой НКВД широко использовал труд заключенных.

Недостаток строительных материалов, трудность их транспортировки, нехватка самолетов для обслуживания строительства, несвоевременное предоставление, а часто и полное отсутствие фондов на питание и строго дефицитные материалы — ГСМ, стекло, гвозди, железо; недостаток средств механизации и квалифицированных рабочих, большой объем земляных работ, корчевка леса и сложные погодные условия — полярная ночь, низкие температуры сильно за-

Заготовка гравия для строящегося аэродрома

На стройке все — и стар, и млад



Укатка ВПП тяжелыми катками

трудняли ход строительства. В кабинетах никто не сидел. В том числе и благодаря постоянному присутствию и личному руководству на местах строительства начальника управления Д. Е. Чусова и главного инженера строительства В.С. Иванова (они за 1942 год из 365 дней непосредственно на участках трассы провели около 300 дней) было обеспечено выполнение сроков и объемов строительства.

В чукотском поселке Уэлькаль взлетную полосу было негде строить, а надо. Приняли решение использовать галечную косу в заливе Креста. За неимением лучшего на снего-ледяную импровизированную полосу (благодаря зиме, достаточно крепкую) уже в октябре 1942 года произвели посадку первые перегоночные самолеты. Полоса выдержала. Но все понимали, что при начале таяния снега и льда проблемы будут неизбежны. Поэтому проектировщиками и строителями аэродрома было принято абсолютно новаторское нестандартное решение. Летом 1943 года единственным трактором разравняли косу, из Владивостока морем привезли деревянные рейки и гвозди, сколотили из реек решетку, уложили ее на гальку, заполнили и плотно утрамбовали глинистым раствором, сделанным на месте из речной глины и гравия. И эта решетчатая деревянно-глинистая полоса размером 1000х40 м прослужила исправно несколько лет.

Любое действие было максимально трудоемким. Так, за словами «морем привезли рейки и гвозди» скрывается следующее: подойти к берегу в шторм в морозную глубокую осень суда не могли. С большим трудом на берег переправили на лодках несколько тонн гвоздей, а деревянные рейки сбросили в море с расчетом на то, что их в прилив прибьет к берегу. Их прибило, но раскидало по берегу на десяток километров. Собирать и таскать их на себе пришлось рабочим-строителям, транспорта не было.

В Марково (на берегу реки Анадырь) первую осень-зиму перегона тоже выдержала срочно построенная взлетная полоса из утрамбованной речной глины. Значительно позднее, в 1944 году, на аэродроме Марково была уложена и введена в строй ВПП из импортных металлических гофрированных аэродромных плит. В период работ на строительстве аэродрома и укладке металлической полосы бригады рабочих из местного населения под руководством техников аэропорта выполняли нормы на 450–500 %, чем обеспечили досрочное выполнение задания ГКО по строительству аэродрома. Металлическая взлетно-посадочная полоса 80х1000 м была уложена за 37 рабочих часов. Мало того что такая работа выполнялась впервые, она еще и была выполнена за рекордно короткий срок.

2500 т гофрированных плит были завезены по реке баржами. Вся механизация и транспорт — бульдозер, импортный скрепер, грузовая автомашина «Студебеккер» и собачья упряжка.

За период строительства аэродрома Марково было заготовлено и сплавлено по Анадырю около 6000 м^3 леса. Кирпич изготавливался в кустарных условиях прямо в тундре.

Огромная помощь в строительстве аэродромов была оказана местными партийными, советскими и комсомольскими организациями. Массово мобилизовывалось местное население, максимально использовались местные ресурсы. Так, секретарь Марковского РК ВКП (б) Хабаровского крайкома Максим Абрамович Нестерюк оказывал большую помощь в строительстве трассы. Партийный работник сумел мобилизовать все трудоспособное население для работы на строительстве аэродрома Марково, благодаря чему было досрочно выполнено задание ГКО по укладке металлической полосы. Из 130 человек трудоспособного населения на строительстве аэродрома Марково ежедневно работали 78–80 человек. Даже школьники участвовали в строительстве.

Иногда поставленная задача местному исполкому была непосильной, у них просто не было запрошенного количества квалифицированных рабочих, лошадей и автома-

Чусов Дмитрий Евдокимович

Родился в 1898 г. Участник Гражданской войны в 1919 г. В ГВФ с 1932 г.
Из наградного листа от 29.06.1944:
«...С октября 1941 по октябрь 1943 работал начальником строительства ВТКУ. Строительство ВТКУ по решению ГОКО, рассчитанное на 3 очереди, было выполнено в срок с перевыполнением строительного плана с оценкой «хорошо» и «отлично». Всего по трассе изыскано, построено и сдано в эксплуатацию 13 аэродромов, всякого рода зданий и сооружений свыше 120 единиц с кубатурой в 73800 кубометров. Кроме того построено временных сооружений кубатурой более 4000 кубометров.
Тов. Чусов проявил себя как хороший руководитель и организатор строительства.
За изыскания и организацию строительства ВТКУ достоин награждения орденом Трудового Красного Знамени.
Начальник ГУГВФ генерал-полковник Астахов. 29.06.1944».
С октября 1943 года — начальник авиационной электромонтажной ремонтной базы № 408.
Награжден орденом Красной Звезды (19.08.1944).

Подготовка будущей ВПП грейдером

Строительство здания аэропорта

Укладка металлической ВПП на аэродроме Марково

шин. Порой доходило до того, что в малонаселенных районах Якутии и Чукотки в строительстве аэродромов и посадочных площадок были задействованы практически ВСЕ жители базового поселка, в том числе старики и дети. А строительство аэродрома Омолон велось в совершенно необитаемом и малодоступном районе Колымы исключительно силами Дальстроя НКВД.

С августа по октябрь 1942 года исключительно силами мобилизованного местного населения в количестве 280 человек был построен и сдан в эксплуатацию аэродром Олекминск. Весь транспорт — 110 лошадей.

Очень четко работал административный аппарат всех уровней — от Государственного Комитета Обороны до районных и поселковых Советов депутатов трудящихся. Тексты постановлений ГКО и документов советских и партийных органов Сибири и Дальнего Востока показывают, что учитывалось буквально все, все расписано по пунктам, какое ведомство или организация, что, какими силами и в какие сроки должно быть сделано. Мелочей не было, важным было предусмотреть все — от юридически правильного выделения и оформления земельного участка под аэродром до «… скупки пера у населения и изготовления подушек и пошива постельного белья» для прибывших на строительство рабочих. За текстом каждой странички любого документа, касающегося организации строительства и обеспечения трассы, видна грандиознейшая работа специалистов различных отраслей. Всё на выполнение государственной задачи — фронт ждет самолеты.

Председатель Чукотского окружного исполкома Тевлянто своей практической работой оказал большую помощь строительству трассы. Представитель коренной национальности, Тевлянто, прекрасно зная Север и его специфические условия, в 1942–1943 годах лично руководил разгрузкой прибывающих в Уэлькаль пароходов с импортными грузами для трассы. Являясь инициатором строительства сухопутного аэродрома в Анадыре, Тевлянто организовал строительство и ввод в эксплуатацию этого аэродрома в 1943 году в основном силами местного населения, оказывая повседневную практическую помощь строительству. Лично руководил привлеченным для строительства местным населением.

Строительство воздушной трассы по решению ГОКО, рассчитанное на три очереди, было выполнено в срок с перевыполнением строительного плана с оценкой «хорошо» и «отлично». Всего по трассе было изыскано, построено и сдано в эксплуатацию 13 аэродромов, всякого рода зданий и сооружений свыше 120 единиц с кубатурой в 73 800 кубометров. Кроме того, построено временных сооружений кубатурой более 4000 кубометров.

Одновременно с реконструкцией и строительством аэродромов велось их оснащение средствами связи и радионавигации, готовились кадры связистов и радиоспециалистов. Значительную помощь частям и подразделениям ГВФ по обеспечению работы службы связи на трассе в 1942 году оказал Научно-исследовательский институт

ГВФ (НИИ ГВФ). Институтом была разработана методика вождения самолетов по пеленгаторам в условиях войны. Сконструирован новый пеленгатор ВАП. Изготовлены 34 таких пеленгатора, 20 из них сотрудниками НИИ ГВФ были установлены по Красноярской воздушной трассе и вдоль линии фронта от Архангельска до Краснодара. Разработан, смонтирован и пущен в эксплуатацию пеленгаторный пункт дальнего действия, обслуживший в 1942 году 1450 рейсов самолетов ГВФ, ВВС Красной армии и Авиации дальнего действия.

Первыми опять же шли специалисты связи и радионавигации из ГВФ:

Радиоинженер Порфирий Федорович Фалунин проделал большую работу по облету, наладке и регулировке всех радиопеленгаторных пунктов трассы. Отлично знающий матчасть радиопеленгаторов ГБ-1, ВАП и 55-ПКЗА (сам являлся конструктором пеленгатора типа СПП-1, принятого на эксплуатацию в ГВФ), он внес в их конструкцию значительные усовершенствования. Лично руководил установкой и монтажом радиопеленгаторов в портах трассы, обеспечил монтаж и работу импортной трехкиловаттной радиостанции в аэропорту Марково. Лично переделал импортный радиомаяк для работы в аэропорту Якутск и провел модернизацию импортного радиопеленгатора, приспосабливая его для работы в условиях трассы.

Радиоинженер Константин Андреевич Шеенков в конце 1941 года был направлен в самую удаленную точку трассы и Чукотки — в Анадырь, где им были смонтированы радиопеленгатор ГБ-1 и радиостанция МРКМ-5, начавшие работу в начале 1942 года. В мае 1942 года Шеенков вместе с бригадой монтажников выехал в селение Уэлькаль и начал работу по монтажу средств связи. В трудных условиях Чукотки были установлены и смонтированы пеленгатор ВАП и радиостанции МРК-5 и «Волга», обеспечившие в тот период перегонку боевых самолетов на участке Фэрбенкс — Уэлькаль — Марково. В конце 1942 года он же начал монтаж одного из крупнейших радиоцентров трассы в аэропорту Уэлькаль, на который были установлены мощные импортные радиопередатчики. В начале 1944 года там же К.А. Шеенковым был смонтирован и задействован импортный радиомаяк.

Глеб Александрович Деген на воздушной трассе тоже с момента ее организации — с конца 1941 года. Прорабом-монтажником отдела связи и радионавигации он был направлен в Сеймчан, где им были смонтированы радиопеленгаторы ГБ-1 и ВАП и радиостанции «Волга» и МРК-5, начавшие работу в начале 1942 года. Под его руководством были смонтированы импортный радиомаяк в аэропорту Сеймчан и радиостанция в аэропорту Красноярск. В дальнейшем руководил монтажом объектов связи аэропортов Нижнеилимск и Киренск.

Радиоцентр Восточно-Сибирского управления ГВФ в Иркутске срочно готовил радиопеленгаторщиков и других радиоспециалистов для работы на трассе. Сразу же после окончания курсов 70 радиоспециалистов были направлены на трассу и с первого дня включились в ритм боевой работы. Так, по окончании курсов радиопеленгаторщиков в Иркутске в начале 1942 года Вячеслав Валерьянович Буйневич вместе с радистом Николаем Ивановичем Никешкиным были выброшены в устье реки Олой, где был организован пеленгаторный пункт Усть-Олой (смонтирована радиостанция МРКМ-5 и пеленгатор ГБ-1). Они бессменно находились на этой радиометеостанции и в труднейших условиях Колымы, в условиях зимовки обеспечивали бесперебойную работу своей радиостанции, снабжающей АМСГ трассы ценной информацией, необходимой для безопасной перегонки боевых самолетов. Николай Никешкин, овладев помимо специальности радиопеленгаторщика специальностью метеонаблюдателя, отлично справлялся и с этой работой.

Тевлянто

Советский государственный деятель, председатель исполкома Чукотского окружного Совета депутатов трудящихся (1934–1946), первый чукотский депутат Верховного Совета СССР (1937–1946).

Родился в 1905 году в семье бедняка-оленевода, кочевавшего недалеко от чукотского посёлка Усть-Белая; дед Тевлянто был шаманом. В 1934 году окончил в Ленинграде Институт народов Севера (отделение партийного и советского строительства). Работал инструктором Анадырского райисполкома, массовиком на Лаврентьевской культбазе, помощником краеведа на Чаунской культбазе. В 1934 году избран председателем исполкома Чукотского окружного Совета депутатов трудящихся. В декабре 1937 года избран депутатом первого созыва Верховного Совета СССР от Чукотского национального округа. За заслуги в освоении Северного морского пути в 1939 году был награждён орденом Трудового Красного Знамени. В годы Великой Отечественной войны занимался обеспечением работы Красноярской воздушной трассы на территории округа. Награжден двумя орденами Красной Звезды.

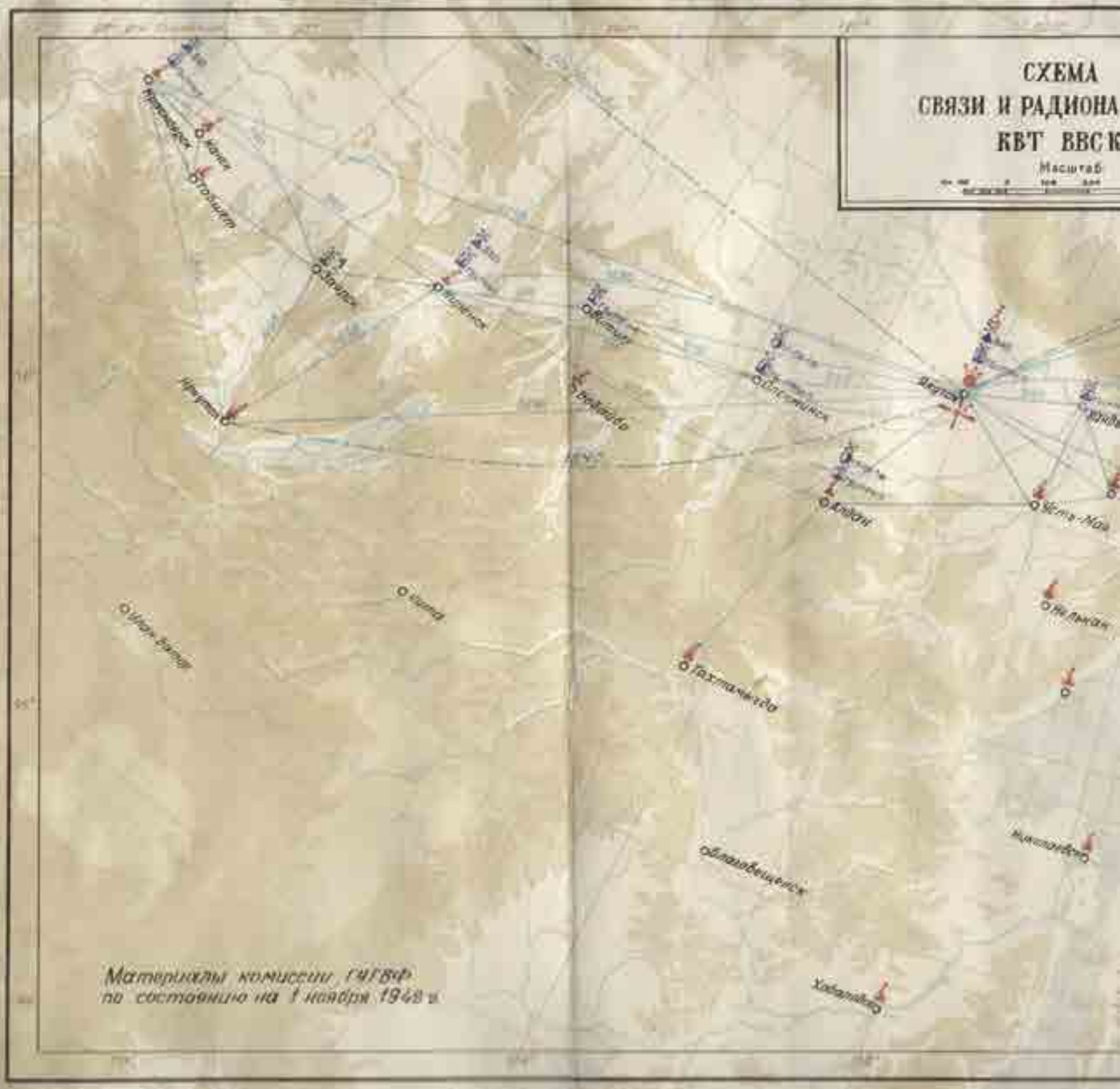
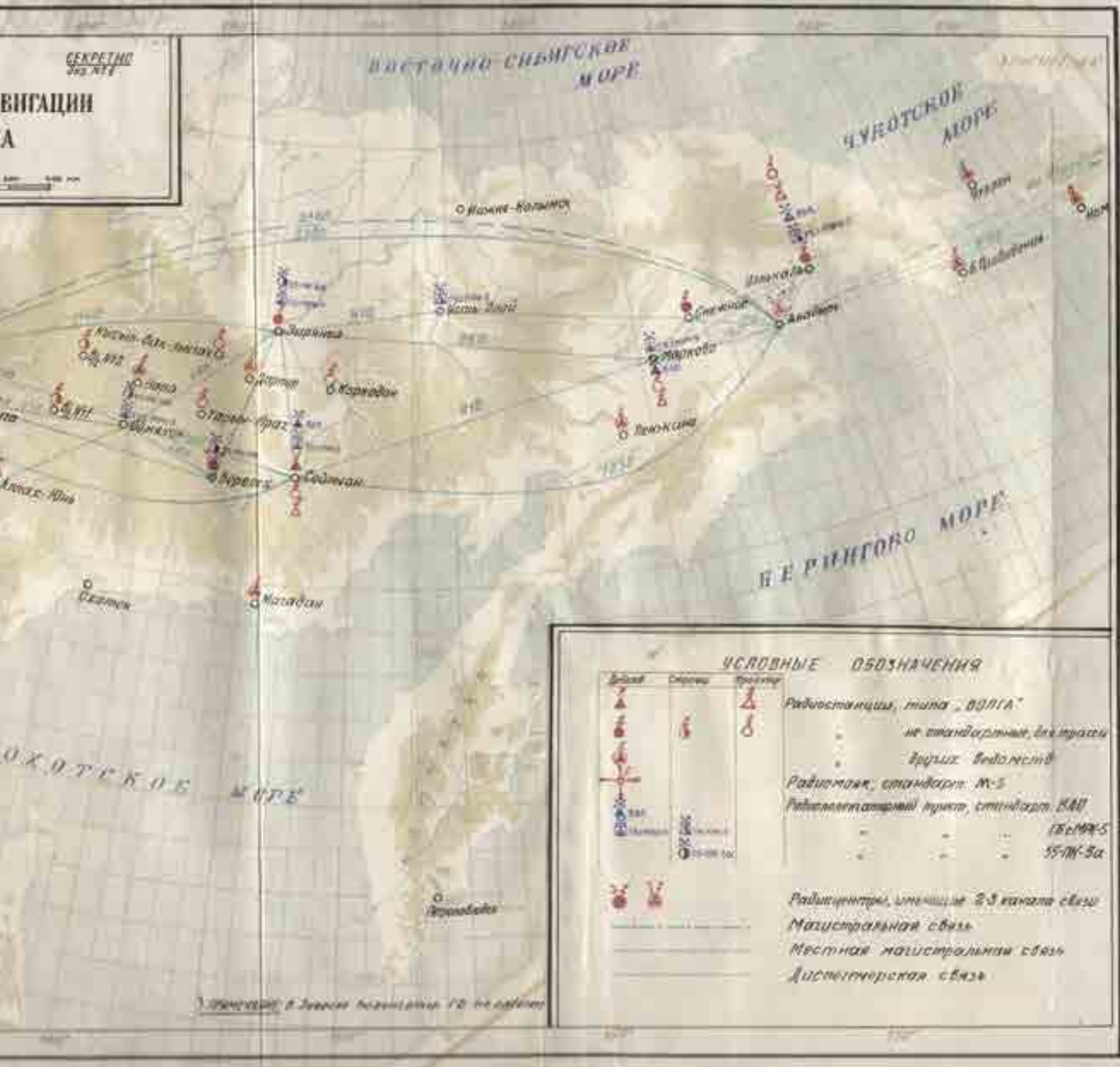


СХЕМА
СВЯЗИ И РАДИОНА
КВТ ВВСК
Масштаб
Материалы комиссии ГИГВФ
по состоянию на 1 ноября 1948 г.


ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ МОРЕ
ЧУКОТСКОЕ МОРЕ
Усть-Янск
Зырянка
Черский
Среднекан
Магадан
Охотск
Усть-Омчуг
Берелех
Сеймчан
Эвенск
Стан Эвей
Усть-Нера
Оймякон
Томтор
Верхоянск
Тенькинский
Хасын
Омсукчан
Палатка
Анадырь
Беринговский
Провидения
Уэлен
Нунлигран
Лорино
Мыс Дежнева
Усть-Белая
Усть-Большерецк
Ключи
Ичинское
Ямск
Тигиль
Оссора
Карага
Пенжина
Анадырь
Марково
Среднеколымск
Нижне-Колымск
Чокурдах
Зимовье
Полярный
Амбарчик
Тикси
Хатанга
Жиганск
Якутск
Нерюнгри
Алдан
Усть-Мая
Усть-Нера
Оймякон
Томтор
Верхоянск
Сеймчан
Среднекан
Магадан
Охотск
Усть-Омчуг
Берелех
Эвенск
Стан Эвей
Усть-Янск
Зырянка
Черский

За два года непрерывной работы в условиях зимовки на реке Олой ни Буйневич, ни Никешкин ни разу не обращались к руководству с просьбой вывезти их оттуда, понимая всю важность порученного им дела и честно выполняли его.

Клавдия Иннокентьевна Малых работала на трассе с конца 1941 года непрерывно в должности радиопеленгаторщика аэропорта Якутск, а затем аэропорта Сеймчан. Отлично освоила пеленгатор ВАП и обеспечивала перегонку самолетов на высокогорном и трудном участке Оймякон — Сеймчан — Марково. В отдельные периоды времени, когда полеты производились круглосуточно, она круглосуточно находилась на своем посту и четко обслуживала связью полеты.

Большим уважением у летчиков-перегонщиков пользовались начальник пеленгаторного пункта Уэлькальского аэропорта Елена Федоровна Лобова и радиопеленгаторщик аэропорта Сеймчан Евгения Гавриловна Шилкина. Елена Лобова, работая на трассе с августа 1942 года в должности радиопеленгаторщика аэропорта Уэлькаль, отлично освоила пеленгатор ВАП и радиостанцию МРКМ-5, обеспечила бесперебойной связью до 300 групповых и 1000 одиночных полетов. Беспрерывно находилась на своем посту и была готова по первому вызову самолета ответить и обеспечить связью и метеоинформацией. Сохраняла спокойствие и выдержку при работе с самолетами, попавшими в трудные условия полета, и обеспечивала их успешный выход на пеленгатор, сохраняя жизнь экипажам и вверенную им матчасть.

Одна из лучших пеленгаторщиков трассы Евгения Шилкина обеспечивала перегонку самолетов на высокогорном и трудном участке Оймякон — Сеймчан — Марково. Неоднократно помогала экипажам самолетов выйти из бедственного положения путем вывода их по точным пеленгам на аэродром.

Мария Семеновна Колесникова работала вольнонаемной вместе с мужем-радиопеленгаторщиком на аэродроме в Оймяконе, на полюсе холода. Работать приходилось в очень сложных условиях: сами заготавливали дрова для отопления жилья и пеленгатора, воды не было — топили снег. Мария ходила на боевое дежурство вместе с сыном, родившимся в августе 1943 года. Людей не хватало, и они с мужем работали и за метеорологов, и за техников, и за мотористов.

Благодаря труду проектировщиков и конструкторов, инженеров и техников, пеленгаторщиков и радистов в итоге была создана мощная и разветвленная система радиосвязного и навигационного обеспечения полетов, не имевшая аналогов в СССР.

Кроме того, была создана сеть аэрологических и метеорологических станций для метеорологического обеспечения перелетов. А это тоже оказалось далеко не простым делом. Учитывая протяженность трассы, требовалось создать немалое количество АМСГ и метеопостов, причем порой в таких местах, где вокруг нет людей на многие не то что десятки — сотни километров. Да и необходимого количества специалистов-метеорологов высшей квалификации для

Пеленгатор в аэропорту Сеймчан

В метеослужбе Якутского аэропорта. Инженер-синоптик Мария Берзон консультирует командира корабля

укомплектования метеослужбы попросту не было. В этих местах работал очень немногочисленный штат метеоспециалистов, обслуживавших в основном самолеты полярной авиации. Огромную работу проделал для организации метеообслуживания на создаваемой трассе Павел Анурьевич Урываев, работавший в Якутском управлении гидрометеослужбы (УГМС) с начала его основания. Он сумел в кратчайшие сроки организовать и мобилизовать подчиненный личный состав на обеспечение перегонки самолетов. Лично обеспечивал прогнозом погоды особо ответственные перелеты. Призванный в ноябре 1942 года в РККА и получивший офицерское звание, инженер-капитан Урываев отлично руководил Якутским УГМС до конца войны.

Под стать начальнику был и персонал метеостанций, в основном — женщины. Шифра Элевна Каплун, начальник Якутской авиаметеостанции, сделала свою метеостанцию образцовой. Все полезные нововведения на трассе по линии метеослужбы шли от нее.

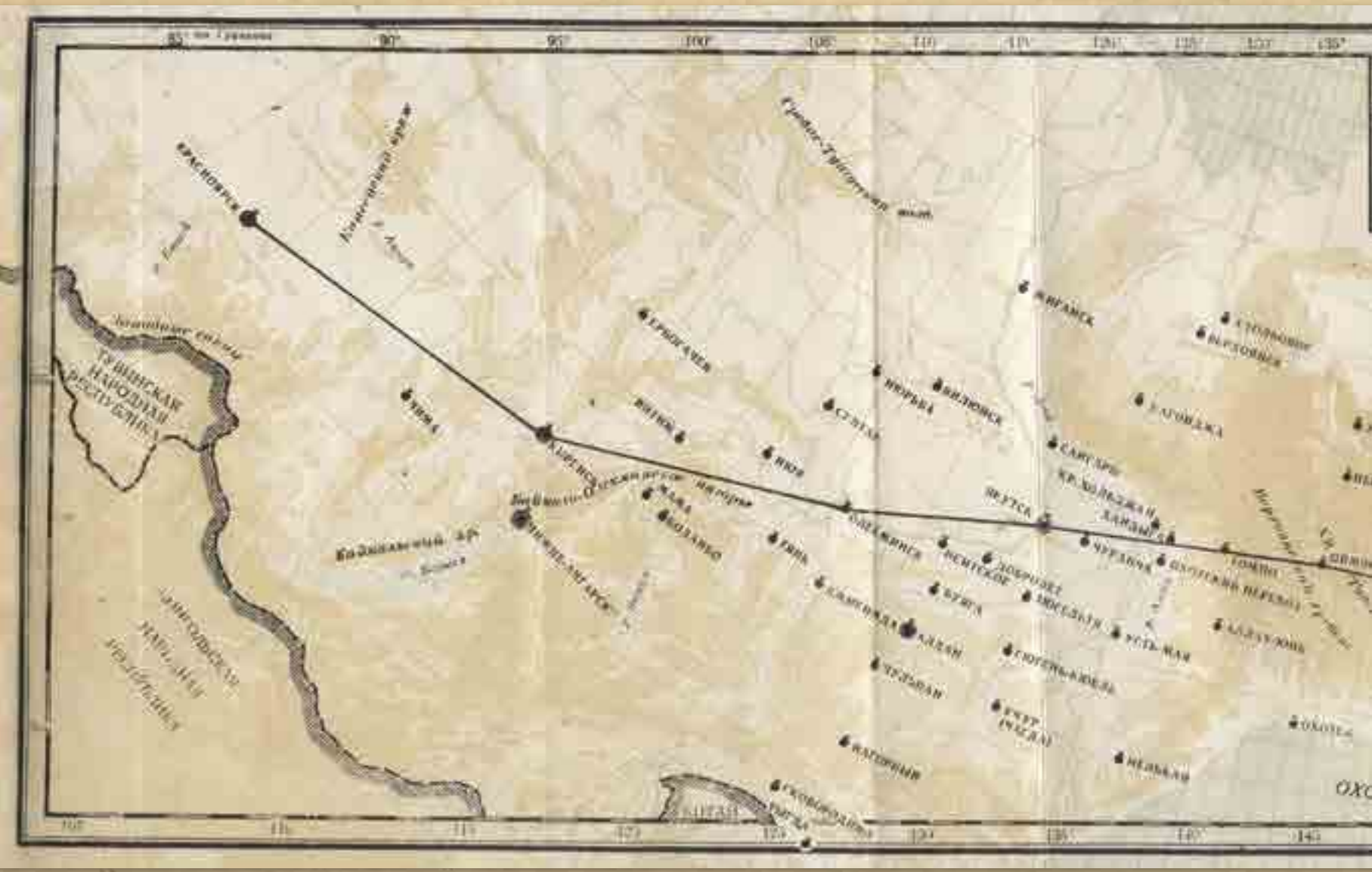
Начальник Сеймчанской авиаметеостанции Екатерина Тимофеевна Анисимова начала работу в весьма трудных условиях, при отсутствии специалистов высшей квалификации, знающих местные условия погоды. Техники и радисты были наскоро обученными людьми. Женщина взялась за работу. Никто не видел, когда она спала, она день и ночь была на станции, в свободное от перелетов время учила подчиненных. Учила долго, упорно, настойчиво. В итоге коллектив АМСГ из 26 человек был весь до одного обучен и воспитан ею в процессе работы. Анисимова лично, не считаясь со временем, днем и ночью стояла на вахте и поправляла прогнозы менее опытных работников.

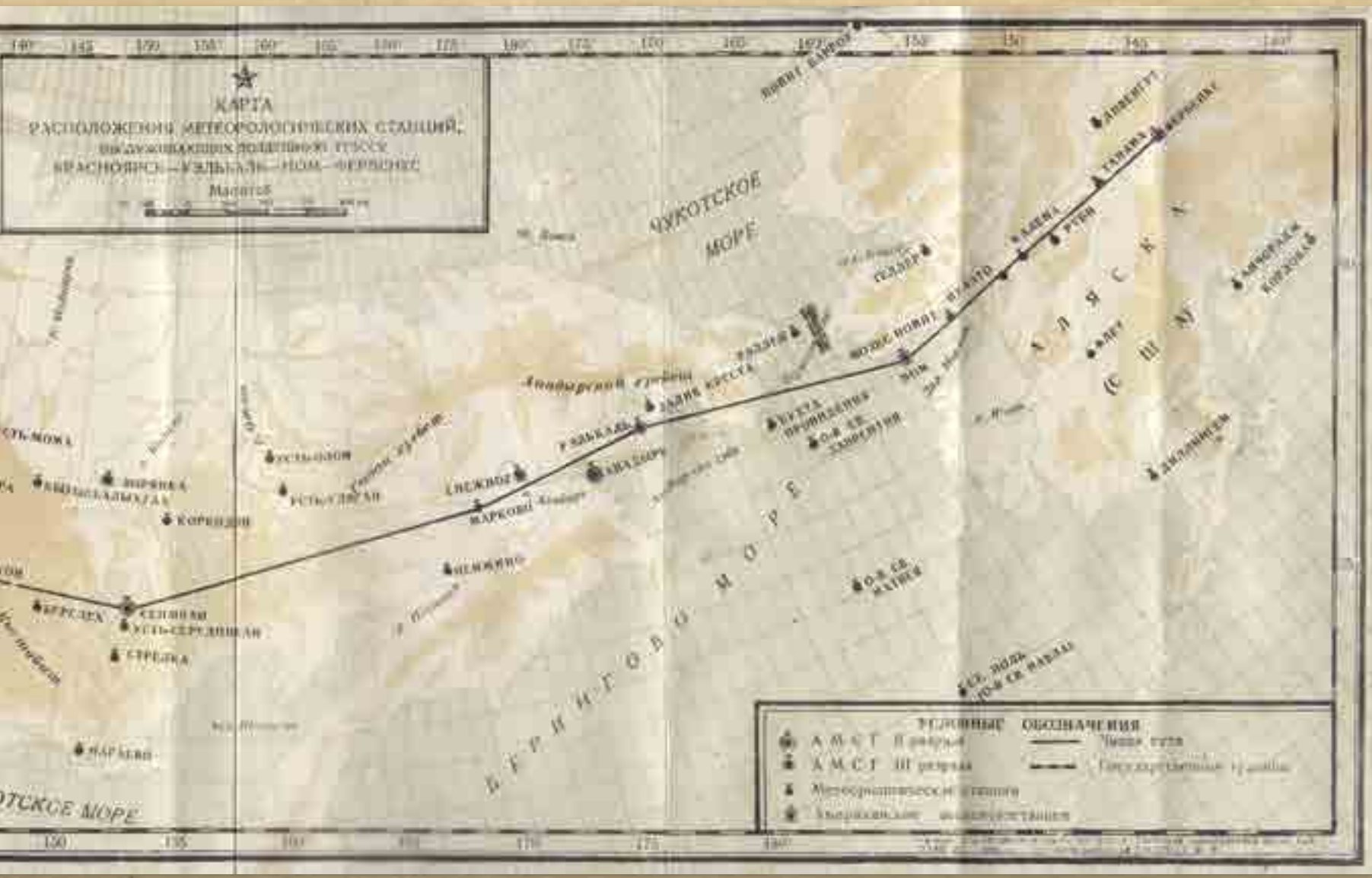
Начальник Киренской авиаметеостанции Владимир Михайлович Васильев сумел так организовать работу, что за два с лишним года деятельности Киренской АМСГ не было ни единого случая аварии или возврата самолетов из-за неверного прогноза погоды. Сутками без сна и отдыха не выходил со станции, когда этого требовала работа. Огромную настойчивость, выносливость и упорство проявил при организации пункта зондирования атмосферы. Жестокие морозы не давали возможности организовать добычу водорода на открытом воздухе, так он сам в течение нескольких месяцев выходил на работу в 4 часа утра, добывал водород, часто обмораживаясь, и шел на свою непосредственную работу, где и проводил оставшуюся часть суток.

Синоптик Уэлькальской авиаметеостанции Галина Львовна Еремеева с августа по ноябрь 1942 года работала в должности начальника Уэлькальской АМСГ, организованной ею лично. Глубокой осенью, в пургу и стужу, в штормовую погоду метеообслуживание перелетов велось из легкой парусиновой палатки, в которой и жил весь штат АМСГ весьма продолжительное время.

Зимой 1942–1943 годов не было дров, негде было жить, помещение станции абсолютно не было приспособлено для работы.

Метеосводка перед перелетом. Якутск. 1944 г.


КРАСНОЯРСК
ТУВИНСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА
ЧЕРЕМХОВО
ИРКУТСК
ЧИТА
ЯКУТСК
ТАЙШЕТ
БРАТСК
ВИХОРЕВКА
ТАЛАКАН
ЧЕГДОМЫН
ЧУМИКАН
ОХОТСК


КАРТА
РАСПОЛОЖЕНИЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ СТАНЦИЙ,
ВЫДВИЖЕНИЯ ЛЕТНЕЙ ТРАССЫ
КРАСНОЯРСК—УЭЛЬКАЛЬ—НОМ—ФЕРБЭНКС
Масштаб
ЧУКОТСКОЕ МОРЕ
БЕРИНГОВО МОРЕ
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
А М С Т II разряда
А М С Т III разряда
Метеорологическая станция
Аэродромная метеостанция
Линия пути
Географические границы
ОТСКОЕ МОРЕ

В Уэлькале погода в течение часа меняется несколько раз. За два с лишним года деятельности Еремеевой был всего один случай возврата самолетов из-за неверного прогноза погоды. Для условий Уэлькаля это колоссальное достижение. Блестящие результаты работы синоптика объясняются нечеловеческими усилиями с ее стороны в деле преодоления трудностей и изучения местных особенностей погоды.

Метеорологи понимали свою огромную ответственность за правильно составленный прогноз погоды, от которого зависела целая цепь командирских решений, и в итоге жизнь летчиков, поэтому постоянно находились в сильнейшем нервном напряжении и сутками без сна и отдыха не выходили со станции, когда этого требовала работа.

Наконец-то эта поистине грандиознейшая работа по строительству трассы пошла к завершению. Теперь, по прошествии многих лет, мы понимаем, что изыскатели, строители, монтажники оборудования, радисты и метеорологи выполнили сумасшедший объем работы для того, чтобы быстрее могла начаться перегонка боевых самолетов из США на фронт. Причем выполнили в небывало короткие сроки и с высочайшим качеством. Последующие годы оборудование трассы только улучшалось в качественном отношении — поставлялось и монтировалось новое оборудование, строились дополнительные запасные аэродромы и посадочные площадки. Но то, что было сдано к началу перегонки, — к октябрю 1942 года, достойно работало и служило делу до конца войны.

Первым облетал трассу и отлично ее освоил экипаж самолета Ли-2 «СССР Л-3910» Управления строительства в составе: командир корабля Комаров П. Т, второй пилот Лынов П. Ф., бортмеханик Подолякин А. Н. и бортрадист Тырышкин М. Н. И только после того была дана команда к началу перегонки таких долгожданных на фронте самолетов.

Протяженность построенной Красноярской воздушной трассы (КВТ) по прямым маршрутам от Фэрбенкса (США) до Красноярска составляла около 6500 км (в изученных мной источниках цифры разнятся: 6306, 6363, 6371, 6462 и т. д.). В общей же сложности самолетам предстояло преодолеть расстояние примерно 14 000 км (3000 км от заводов США через Канаду и Аляску в Фэрбенкс, около 6500 км от Фэрбенкса до Красноярска и около 4500 км от Красноярска до фронта).

Когда первая очередь аэродромов еще была в стадии строительства, Государственным Комитетом Обороны СССР было принято решение об организационной структуре перегоночной трассы. Несмотря на то, что принятием решения по маршруту трассы, изысканием и строительством аэродромов занималось Главное управление ГВФ, создаваемая воздушная трасса передавалась в подчинение Военно-воздушных сил Красной армии. Это было абсолютно логичным на тот момент, так как предстоял перегон преимущественно боевых самолетов и предстояло формировать штат трассы, состоящий в основном из летчиков-истребителей и летчиков-бомбардировщиков, имеющихся в ВВС.

Был издан приказ о формировании подразделений трассы, учитывающий все нюансы этого непростого дела.

Приказ о формировании Управления Красноярской воздушной трассы ВВС Красной армии и 1-й авиационной бригады по перегонке самолетов

№ 00162 от 3 августа 1942 г.

Во исполнение постановления Государственного Комитета Обороны № ГОКО-2132 от 1 августа 1942 г. Приказываю:

1. *Сформировать Управление Красноярской воздушной трассы по штату № 015/268. Дислокация г. Якутск.*
2. *Сформировать 1-ю авиационную бригаду по перегонке самолетов по штату № 015/267. Дислокация г. Красноярск, в составе:*

а) одной эскадрильи лидеров «Бостон-3», состоящей из 6 групп по 2 экипажа в каждой;
б) одного смешанного авиаполка Б-25 и «Бостон-3» в составе одной эскадрильи Б-25 и 4 эскадрилий «Бостон-3»;
в) одного авиаполка «Бостон-3» в составе 6 эскадрилий;
г) двух авиаполков «Аэрокобра» и Р-40Е в составе 8 эскадрилий каждый.

На формирование 1-й авиабригады обратить: 185, 416, 187, 41-й истребительные и 561-й и 794-й бомбардировочные авиаполки.

3. *Сформировать Военное представительство ВВС Красной армии в Фэрбенксе по штату № 029/223.*

4. *Начальнику Главного управления обучения, формирования и боевой подготовки и начальнику управления кадров ВВС КА отобрать и подготовить для укомплектования 1-й авиабригады 284 экипажа, в том числе:12 экипажей Б-25, 112 экипажей «Бостон-3», 160 экипажей «Аэрокобра» и Р-40 Е.*

Подготовку экипажей провести в сроки: первую очередь — 50 % к 15.08.1942 и 50 % к 15.09.1942.

5. *Военному совету Дальневосточного фронта отобрать и направить к 15.08.1942 в распоряжение командира 6-й запасной авиабригады в Иваново 30 экипажей для истребительных самолетов и 30 экипажей для бомбардировочных самолетов. Выделить экипажи, умеющие летать в сложных метеоусловиях и ночью.*

6. *Начальнику управления кадров ВВС Красной армии:*
   а) *к 3 августа 1942 г. принять 10 экипажей от командующего авиацией дальнего действия и 3 экипажа от Главсевморпути и направить их для использования в составе 1-й авиабригады по перегонке самолетов;*
   б) *передать к 5.08.1942 в состав 1-й авиабригады 7 экипажей Б-25 и 10 экипажей «Бостон-3» из состава перегоночных групп южной трассы.*

7. *Лидирование перегоняемых самолетов проводить по участкам Фэрбенкс — Ном, Ном — Уэлькаль — Сеймчан, Сеймчан — Якутск, Якутск — Киренск, Киренск — Красноярск.*

8. *Военным советам Волховского, Воронежского и Сталинградского фронтов и Архангельского военного округа выделяемые на формирование 1-й авиабригады авиаполки в полном составе направить в Иваново в распоряжение командира 6-й запасной авиабригады к 5.08.1942.*

9. *Военным советам Сибирского военного округа и Забайкальского фронта обеспечить формирование Управления Красноярской воздушной трассы и 1-й авиабригады всеми видами довольствия и общевойсковым личным составом.*

10. *Начальнику Главного артиллерийского управления генерал-полковнику Яковлеву обеспечить летно-технический состав 1-й авиабригады и аэропортов ГВФ личным оружием и автоматами.*

11. *Начальнику тыла Красной армии установить повышенные нормы питания для личного состава 1-й авиабригады и аэропортов.*

12. *Начальникам главных управлений НКО обеспечить проводимые мероприятия всеми положенными видами довольствия.*

13. *Назначить:*
    — *начальником Управления Красноярской воздушной трассы — полковника Мазурука И. П.;*
    — *заместителем начальника Красноярской воздушной трассы — подполковника Фокина В. В.;*
    — *командиром 1-й авиационной бригады по перегонке самолетов — подполковника Романова Н. К.*

14. *Формирование Управления Красноярской воздушной трассы и управления 1-й авиационной бригады закончить к 15 августа 1942 года. Заместитель Народного комиссара обороны СССР армейский комиссар I ранга Е. Щаденко.*

Не прошло и месяца, как вышел еще один руководящий документ, подписанный начальником Штаба ВВС Красной армии генерал-лейтенантом авиации Фалалеевым (Исх.№ 340379 сс от 21 августа 1942 года), внесший коррективы в предыдущий приказ. Этим документом формирование летного подразделения в виде авиабригады отменялось, бригада расформировывалась. Уже прибывший с фронтовых полков личный состав и имущество шли на формирование 1, 2, 3, 4 и 5 перегоночных авиаполков, которым сразу были определены места дислокации — Фэрбенкс, Уэлькаль, Сеймчан, Якутск и Киренск. Полки подчинялись начальнику Красноярской воздушной трассы. Для обеспечения полков всем необходимым формировались 1, 2, 3 и 4 авиабазы (Уэлькаль, Сеймчан, Якутск, Киренск), которые должны были находиться в подчинении у командиров перегоночных полков. Назначался ответственным за приемку перегоняемых самолетов в Красноярске 45-й запасной авиаполк, который должен был прибыть на новое место дислокации из Усть-Орды Забайкальского фронта к 5 сентября 1942 года.

Четко определялся круг обязанностей командиров перегоночных авиаполков. Они должны были:
— руководить перегонкой самолетов от своего базового аэродрома до следующего западного базового аэродрома трассы;
— обеспечить прием перелетающих самолетов и переброску летного состава, возвращающегося на аэродром вылета;
— руководить работой подчиненной авиабазы;
— организовать приемку и сдачу установленным порядком перегоняемых самолетов;
— оказывать помощь вынужденно севшим самолетам и экипажам.

Пункт 8 документа гласил:

«Установить, что командир полка единолично принимает решение и отвечает за своевременный прием и выпуск в перелет самолетов и несет полную ответственность за принятие всех мер, обеспечивающих быструю и безопасную перегонку самолетов в пределах своего участка трассы».

Таким образом, командиры перегоночных полков получили огромную единоличную власть на своем участке трассы и вместе с тем еще более огромный груз ответственности за принимаемые решения.

Согласно этим двум документам, в августе–сентябре 1942 года на строящейся трассе была проведена реорганизация: было создано Управление Красноярской воздушной трассы ВВС Красной армии, на которое была возложена вся эксплуатационная работа. Но и без ГВФ обойтись не получилось — Управление воздушной линии Красноярск — Уэллен, бывшее фактически строительной организацией, было реорганизовано в самостоятельное Управление строительства трассы, продолжающее выполнять все строительные и монтажные работы.

Создаваемая воздушная магистраль получила официальное название «Красноярская воздушная трасса ВВС Красной армии», так как формирование личным составом происходило по линии ВВС. Но двойственность в подчинении осталась: начальника Красноярской воздушной трассы во всех отношениях подчинили заместителю командующего ВВС Красной армии — начальнику Главного управления ГВФ генерал-лейтенанту Ф. А. Астахову.

Так начиналось очень важное и очень секретное дело поставки боевых самолетов на фронт через территорию Сибири и Дальнего Востока. Многие годы историкам и исследователям не было доступа к документам Красноярской воздушной трассы именно по причине грифа «Секретно» и «Совершенно секретно». Гриф «Совершенно секретно» с «Исторического формуляра 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии», датированного декабрем 1945 года, был снят только в 1999 году (!).

На аэродроме Марково

Для обслуживания трассы были сформированы Управление КВТ, пять перегоночных авиаполков и семь авиабаз для наземного обеспечения (еще три авиабазы — 5-ю Олекминскую, 6-ю Марковскую и 7-ю Оймяконскую — сформировало командование Дальневосточного фронта). Формирование новых авиабаз было тоже далеко не простым делом, потому что на местах их формирования просто не было призывного контингента. Поэтому и было принято решение о переводе целых подразделений из состава Дальневосточного фронта в состав трассы.

Например, 7-я Оймяконская авиабаза формировалась следующим образом:

7-я авиабаза, предназначенная для обслуживания самолетов на КВТ, была сформирована в ноябре 1942 года в г. Хабаровске численностью 120 человек. Была поставлена задача — доставить в Оймякон 60 тонн груза с продовольствием, вещевым и техническим имуществом. Командир авиабазы майор Александр Прокопьевич Смертин перебазировал базу из Хабаровска в Оймякон с 9-месячным запасом продуктов. Организацию перебазирования базы со всем имуществом и автотранспортом провел хорошо, без потерь, по маршруту Владивосток — Магадан морем, Магадан — Оймякон по шоссейной дороге на расстояние 1000 км зимой, в декабре, при –50...–60 °С в условиях частых заносов, не допустив ни одного случая обморожения личного состава. В условиях суровой зимы сумел организовать в Оймяконе размещение и зимовку в недостроенных помещениях всего личного состава. Построил электростанцию, дооборудовал аэродром и подготовил его к приему самолетов.

Старший лейтенант Митрофан Никитович Болотов, прибыв в Оймякон, с первых дней организовал диспетчерскую службу, оборудовал штаб и, за отсутствием штаба перегоночного полка на месте дислокации авиабазы, лично занимался планированием вылетов, приемом и отправкой самолетов. Всю диспетчерскую службу выполнял сам, хорошо увязав ее с метеослужбой и службой связи. Как лучший работник, был назначен начальником штаба авиа-

базы. Организовал штабную службу, секретный сектор, взвод охраны из вольнонаемных, укомплектовал штат вольнонаемных аэропорта.

Очень многое зависело от командиров подразделений, от их профессионализма.

Общая численность персонала КВТ достигала более трех тысяч человек. В процессе организации трассы из многочисленного коллектива выкристаллизовался «незаменимый командирский резерв» из самых толковых офицеров, которые были на виду и командованием трассы направлялись на самые сложные участки работ. Тот же майор Смертин, прибывший в ноябре 1942 года на трассу начальником 7-й Оймяконской авиабазы, в феврале 1943 года, как опытный хозяйственник и хороший организатор, был назначен начальником Сеймчанского аэропорта. Хорошо подготовился к зиме и не допустил вывода из строя аэродрома. Обеспечил перегон 1900 боевых и 250 транспортных самолетов, отремонтировал силами рембригады в полевых условиях 7 самолетов А-20 и Р-39, восстановил силами шоферского состава 3 грузовых автомашины и 2 трактора ЧТЗ-65, которые требовали капитального ремонта. Первый из начальников аэропортов организовал подсобное хозяйство, улучшил питание и культурно-бытовое обслуживание личного состава. В конце 1943 года он был переведен начальником Марковского аэропорта. За короткий период времени хорошо организовал работу по обеспечению перегонки самолетов. Портом было обслужено 888 боевых и 672 транспортных самолета. Своевременно организовал перевозку ГСМ с перевалочных пунктов по реке Анадырь в порт, что обеспечило бесперебойную перегонку самолетов. В июле 1944 года был назначен на работу с большим объемом в Уэлькальский аэропорт и там отлично справился с возложенными на него обязанностями.

Оймякон — Сеймчан — Марково — Уэлькаль — вот маршрут службы майора Смертина на трассе за два года. Самые тяжелые гарнизоны, и по условиям жизни, и по сложности работы. Вот и скажи, что незаменимых нет!

Подготовка и переучивание летного и технического состава проходили в Иваново на базе 6-й запасной авиабригады ВВС РККА. Руководил комплектованием и формированием назначенный командиром 1-й авиабригады по перегонке самолетов полковник Н. К. Романов. В Иваново на комплектование перегоночных полков были направлены пилоты, штурманы и техники боевых полков с Западного, Юго-Западного, Брянского и Воронежского фронтов, в том числе уже воевавших на американских самолетах, поставленных по Северному и Южному направлениям: из 41 ИАП Волховского фронта, 185 ИАП Воронежского фронта, 187 ИАП Западного фронта, 248 ИАП Южного фронта, 295 ИАП Юго-Западного фронта, 201 БАП Воронежского фронта, 453 БАП Воронежского фронта, 794 БАП Юго-Западного фронта, 45 БАП Западного фронта. Для комплектования экипажей транспортных самолетов был откомандирован опытный летный состав из авиагрупп ГВФ и полярной авиации. В общей сложности до марта 1943 года в состав трассы было зачислено 299 специалистов из ГВФ — летчики, штурманы, борттехники, бортрадисты, наземные специалисты. Часть летного и технического состава 11 ЗАП 4-й запасной авиабригады с Южной трассы перегона (перегоняли американские самолеты по маршруту Басра (Ирак) — Тегеран (Иран) — Кировабад (СССР) была направлена на КВТ в качестве инструкторов. После палящей 50-градусной жары песков Ирака и Ирана — в 50-градусные морозы! Позднее на КВТ были переведены и самые опытные пилоты-перегонщики из 12-й особой авиагруппы ГВФ, уже имеющие опыт перегона бомбардировщиков с авиазаводов городов Комсомольска-на-Амуре и Иркутска с лета 1941 года.

И еще одно (из многих, касающихся Красноярской воздушной трассы) нестандартное решение, принятое Государственным Комитетом Обороны: начальником Красноярской воздушной трассы был назначен не профессиональный военный летчик — генерал или полковник ВВС, а знаменитый полярный летчик, Герой Советского Союза Илья Павлович Мазурук.

Мазурук И. П.

В начале августа 1942 года, в самый разгар боевых действий, его, бывшего к тому времени полковником и командиром 2-й особой авиагруппы ВВС Северного флота (сформированной в начале войны из летчиков полярной авиации и ГВФ), неожиданно вызвали в Москву на заседание ГКО, где он и узнал, что ему предстоит руководить Красноярской воздушной трассой ВВС Красной армии. Авторитет Мазурука как профессионального летчика и отличного руководителя был одинаково высок и у руководителей обоих государств, СССР и США, и у пилотов всех рангов и классов, не побоюсь сказать — всего мира. Немаловажно было уважение к нему в летной среде не только как к профессионалу. Не секрет, что многие про-

фессионалы высочайшей квалификации в жизни были очень тяжелыми и конфликтными людьми, не умеющими найти общий язык с подчиненными, да и с вышестоящим начальством. А при формировании такой непростой и многопрофильной структуры, как перегоночная трасса, были не менее важны и человеческие качества командира — его порядочность, безупречность, личная дисциплинированность, умение добиться выполнения заданий не только силой приказа, но и силой убеждения и личным примером. Илья Павлович Мазурук этим критериям соответствовал как никто другой.

Всего два, но очень характерных свидетельства его рядовых подчиненных о профессиональных и личных качествах командира:

«...После аварии и ранения под Старой Руссой я служил летчиком-инструктором в 27-м ЗАП на американской матчасти, прибывающей по Южной трассе. Рвался на фронт, а отправили на Красноярскую трассу. Что нам предстоит делать, объяснял сам Мазурук. В его речах было столько оптимизма, что и мы прониклись. Если бы не этот оптимизм Мазурука, не его абсолютная уверенность, что трасса будет работать несмотря ни на что, не его умение заставить людей поверить в то, что ты можешь намного больше, чем сам о себе думаешь, — трасса отняла бы у нас и больше крови, и больше машин. Мазурук был не просто командир, он был нам и Учителем, и Другом, и Духовным отцом в самом высоком понимании этих слов. Трасса могла испугать любого. Мазурук не дал нам испугаться ее».

Виктор Михайлович Перов, бывший командир эскадрильи 4 ПАП. Перегнал по трассе 300 боевых самолетов.

«...Командир дивизии полковник Мазурук приводил в изумление американских пилотов, показывая им, какие фигуры высшего пилотажа можно выполнять на их бомбардировщике. Его глубокие знания летного дела, конструкции и эксплуатации самолета на уровне инженера очень были уважаемы американцами, которые подарили Мазуруку личный бомбардировщик В-25 голубого цвета с эмблемой белого медведя на носу».

Владимир Владимирович Гарнов, авиамеханик 4 ПАП.

Когда Илья Павлович прибыл в Иваново, в 6-й запасной авиабригаде комплектование перегоночных полков и переучивание летчиков на импортную матчасть шло полным ходом.

Для работы на перегоне необходимо было быть высококлассным специалистом. Подбору кадров придавалось первостепенное значение. Анализ найденных в архивах списков личного состава перегоночных авиаполков показал, что действительно большинство летного и технического состава — фронтовики, отличившиеся в боях в начале войны, в том числе:

— командиром 1 ПАП назначен подполковник Павел Владимирович Недосекин, командир 201 СБАП Воронежского фронта;

— заместителем командира 2 ПАП — подполковник Григорий Михайлович Молочников, командир 794 БАП Брянского фронта;

— командиром эскадрильи 2 ПАП — капитан Василий Иванович Крутоверцев, командир эскадрильи 41 ИАП Волховского фронта;

— командиром эскадрильи 2 ПАП — капитан Алексей Кириллович Бочков, командир эскадрильи 168 ИАП Волховского фронта, награжденный орденом Ленина и двумя орденами Красного Знамени;

— заместителем командира эскадрильи 2 ПАП — капитан Сергей Александрович Скорняков, заместитель командира 41 ИАП Волховского фронта;

— старшим инженером 2 ПАП — инженер-майор Григорий Яковлевич Лукьяница, старший инженер 185 ИАП Воронежского фронта;

— командиром эскадрильи 3 ПАП — майор Владимир Иванович Полянский, помощник командира 295 ИАП Юго-Западного фронта;

— командиром 4 ПАП — майор Платон Ефимович Смоляков, командир 295 ИАП Юго-Западного фронта, награжденный орденом Ленина и двумя орденами Красного Знамени;

— командиром эскадрильи 4 ПАП — капитан Дмитрий Григорьевич Зорин, командир эскадрильи 295 ИАП Юго-Западного фронта;

— командиром 5 ПАП — майор Павел Петрович Матюшин, командир 453 БАП Воронежского фронта;

— командиром эскадрильи 5 ПАП — капитан Яков Филиппович Михин, командир эскадрильи 283 БАП Волховского фронта.

И многие, многие другие...

В числе прибывших — летчики с богатым боевым опытом — участники воздушных боев в Испании, у озера Хасан, реки Халхин-Гол, боев с белофиннами. Большинство начали войну 22 июня 1941 года. У многих прибывших пилотов на груди сверкали заслуженные боевые награды. Так, у назначенного командиром 2 ПАП подполковника Никифора Сергеевича Васина уже был орден Ленина и три ордена Красного Знамени, у заместителя командира эскадрильи 3 ПАП капитана Геннадия Михайловича Жукова — два ордена Красного Знамени, орден Красной Звезды и медаль «За отвагу», у заместителя командира эскадрильи 2 ПАП капитана Александра Алексеевича Липилина — два ордена Ленина и медаль «Золотая Звезда» Героя Советского Союза.

Мазурук Илья Павлович

Родился 20 июля 1906 года в г. Брест-Литовске (ныне г. Брест). С 1927 года — в Красной армии. Участник операций против басмачества в апреле-июне 1930 года. С ноября 1929 по февраль 1932 года — бортмеханик и летчик. С февраля 1932 по октябрь 1936 года — летчик и командир отряда в Дальневосточном управлении ГВФ. В 1935-м на Р-5 выполнил в одиночку (без штурмана, механика и радиосвязи) перелет Москва — Сахалин за 4 дня. С октября 1936 по июль 1938 года — командир корабля в УПА ГУСМП. В 1937 году принимал участие в высадке советской научной экспедиции под руководством И. Папанина на Северный полюс. С мая по ноябрь 1938 года — заместитель начальника УПА ГУСМП. С ноября 1938 по июль 1941 года — полковник (20.01.1939), начальник Управления полярной авиации ГУСМП. Участник войны с Финляндией. С января по март 1940 года — командир отдельной эскадрильи ВВС 8 армии. С июля по декабрь 1941 года — организатор и командир 2-й особой авиагруппы ВВС Северного флота. 1 июля 1941 года экипаж Ил-4 Мазурука уничтожил германскую базу в Варангер-фиорде в Норвегии. С декабря 1941 по август 1942 года — заместитель начальника ГУСМП.

Возглавлял Красноярскую воздушную трассу с августа 1942 по июнь 1943 года. С июня 1943 по июнь 1944 года — командир 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ.

Из аттестации 1944 г.:

«Отлично организовал перегонку боевых самолетов в больших масштабах из США в СССР. В кратчайшие сроки, при очень больших трудностях в условиях Чукотки и Сибири, под руководством Мазурука создана величайшая в мире и труднейшая военная воздушная трасса для доставки самолетов фронту. Лично перегнал 50 истребителей «Аэрокобра».

С июня 1944 года — заместитель начальника ГУСМП — начальник Управления полярной авиации ГУСМП. С марта 1947 — заместитель начальника НИИ ГВФ.

С ноября 1949 по февраль 1953 года — начальник летной инспекции — заместитель начальника УПА ГУСМП. С 1953 года — в запасе, но работал в ГУСМП, совершил 254 полета на дрейфующие станции Северного полюса. В 1956 году — командир авиаотряда первой морской экспедиции в Антарктиду.

Генерал-майор авиации. Герой Советского Союза. Награжден медалью «Золотая Звезда», двумя орденами Ленина (1937, 1947), тремя орденами Красного Знамени (1940, 1944, 1949), тремя орденами Отечественной войны 1-й степени (1944, 1945, 1985), двумя орденами Трудового Красного Знамени (1940, 1947), тремя орденами Красной Звезды (1935, 1940, 1945), медалями «За боевые заслуги», «За оборону Москвы», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией», именным оружием (1931), знаком «Почетному полярнику» (1939).

Именем Мазурука был назван в 1945 году тральщик, принимавший участие в боевых действиях с Японией. Умер 4 января 1989 г. в Москве.

Фокин В. В.

Попов В. А.

Шевчук В. А.

Это говорит о том, какое важное значение руководство страны придавало Красноярской воздушной трассе. В тыл, на перегон откомандировывались лучшие, которые наверняка добились бы еще больших побед в воздушных боях с врагом на фронте, но… Перегон стал еще более важной задачей. Доставленные на фронт в кратчайшие сроки новые боевые самолеты были важнее нескольких сбитых фрицев.

Часть летного состава прибыла с Южной перегоночной трассы (Иран), уже имея опыт эксплуатации и перегона американских самолетов, в том числе бывший начальник Южной трассы подполковник Василий Васильевич Фокин, ставший заместителем начальника Красноярской воздушной трассы по летной части.

В очень небольшом количестве — летчики-инструктора авиашкол и выпускники летных школ, наиболее способные, специально отбираемые в запасных авиаполках ВВС Сибирского военного округа и Забайкальского фронта. Экипажи транспортных самолетов скомплектовали из летчиков ГВФ, имевших большой опыт полетов в Сибири и на Дальнем Востоке.

85% личного состава прошло на аэродроме Иваново предварительную тренировку и ознакомление с матчастью подлежащих перегонке американских самолетов. В том числе 102 человека инженерно-технического состава были пропущены через специальные краткосрочные курсы при НИИ ВВС. Летный состав в большинстве своем имел налет от 200 до 500 часов, основной командный состав — более 1000 часов. Вместе с тем около 30% летного состава не летало на скоростных импортных самолетах и абсолютное большинство не имело опыта дальних маршрутных полетов в условиях Севера и сильных морозов.

Как формировался коллектив трассы, видно из воспоминаний ветеранов:

«…Войну я встретил на Западном фронте. Совершил 220 боевых вылетов, сбил 4 самолета противника лично и 10 в группе. Полк после тяжелых потерь вывели в тыл. Из Иваново попал на трассу. В числе первых прибыл на Аляску. Перегонял первую партию Р-40 через Берингов пролив. На обучение времени не было. Трудности в общении с американскими инструкторами разрешали с помощью мимики и жестов. Сделали по 2–3 пробных взлета и посадки — вся наша «наука». И пошли группой к себе «домой» за флагманским бомбардировщиком».

Василий Андреевич Попов. Полковник. В 1942–1945 гг. — летчик-перегонщик 1-го и 2-го ПАП. Перегнал по трассе 265 боевых самолетов. 06.12.1949 — «за успешное выполнение правительственного задания по освоению полетов в Арктике с ледовых аэродромов» удостоен звания Героя Советского Союза.

«…Я вместе с полком (134 БАП) с фронта был выведен на переформирование в Бузулук, потом в Тверь. Вызывают меня в штаб. Явились несколько человек. Нам говорят:

— Готовьтесь, за вами придет самолет. Будете улетать в Иваново. Зачем, там узнаете…

Пришел Ли-2, забрал нас. Там, в Иваново, нам сказали, что будем изучать американский самолет — А-20. Он уже там стоял, его пригнали с Тегерана. Мы позанимались дней восемь-десять, не больше. Сказали, что завтра будем улетать. Куда? Не сказали. Пришел Ли-2, полностью загрузился летно-техническим составом: штурманы, летчики. С других частей — никого, мне знакомых. Я попал в эту группу. Все не поместились в самолет. Сделали отбор, многие остались. Полетели мы в Казань. В Казани к нам присоединился еще один самолет, тоже с летно-техническим составом. Куда летим — не знали. Прилетели в Красноярск. Там подключились еще три самолета, и опять: «куда летим — не знаем».

С Красноярска вылетели, еще на один аэродром садились на заправку. Прилетели в Якутск, вот тут нам и объявили: «Вы числитесь в составе 1-го полка перегоночной дивизии. Командир дивизии Мазурук Илья Павлович. Вылетаем на Аляску, здесь, в Якутске, будет ночевка. В Якутске уже готовили аэродромы к приему американских самолетов. Утром улетели на Колыму — аэродром Сеймчан. На следующий день после прилета нам объявили, что аэродром Уэлькаль у Берингова пролива строится, но еще не готов. И вот только на двадцатый день мы покинули Сеймчан. Прилетели в Уэлькаль. Сели нормально, аэродром посмотрели. Плиты лежат, все нормально. Объявили: «Завтра улетаем на Аляску». Вылетели на Аляску, все пять самолетов. На Аляске садимся в городе Ном. А утром снова в полет на Фэрбенкс…»

Виталий Андреевич Шевчук. Капитан. В 1942–1945 гг. — техник звена, старший техник эскадрильи 1 ПАП. Награжден орденом Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Москвы», «За победу над Германией».

Из общего числа прибывших в Иваново только 30% попало на КВТ, причем командиры полков назначались командирами эскадрилий, командиры эскадрилий — командирами звеньев, но все равно 3% личного состава по различным причинам (в том числе и по профнепригодности) было откомандировано с трассы уже после прибытия в аэропорты КВТ.

20 августа 1942 года на В-25В «Белый медведь» из Унделево (под Москвой) вылетел начальник КВТ Мазурук (второй пилот майор Пронюшкин, штурман майор Жуков, 1-й бортмеханик инженер-капитан Панин, 2-й бортмеханик инженер-капитан Барукин, бортрадист старший лейтенант Челышев). Задача — облет трассы, на которой предполагалось работать. Илья Павлович, по понятным причинам, решил это сделать лично. Несмотря на лето, трасса встретила сюрпризами: 2,5 часа от Киренска до Якутска летели вслепую, отсутствовала радиосвязь в полете в снежных облаках, от Уэлькаля до Нома над морем пришлось идти бреющим полетом в дожде со снегом при облачности, доходящей до земли.

30 августа формирование перегоночных полков было закончено.

Приказ по Управлению воздушной трассы ВВС КА.
30.08.1942 № 013 г. Иваново.
О перебазировании частей воздушной трассы ВВС КА.

1. *2 сентября 1942 г. части воздушной трассы ВВС КА перебазироваться с аэродрома Иваново по пунктам дислокации согласно моих ранее данных указаний.*

2. *Назначаю: начальником эшелона — моего заместителя по летной части полковника Дмитриева, военным комиссаром эшелона — батальонного комиссара Громова, помощником начальника эшелона — подполковника Васина, начальником штаба эшелона — майора Жулаенко.*

3. *Начальнику эшелона полковнику Дмитриеву подготовить все расчеты на сосредоточение имущества, личного состава, погрузку в эшелон, организацию следования в пути и представить мне на утверждение 01.09.1942 к 20.00.*

4. *Сосредоточение всего, подлежащего погрузке, к 16.00, погрузка с 16.00 до 18.00, отправка дополнительным указанием.*

5. *Командирам полков доложить мне в 22.00 01.09.1942 о готовности имущества и личного состава к отправке и план работы на период следования по учебно-боевой и политработе.*

6. *Начальнику эшелона, командирам полков всеми средствами и мерами обеспечить в пути следования строжайшее соблюдение правил следования по железной дороге. Организовать учебу и политработу. Не допускать случаев нарушения дисциплины и аморальных поступков.*

7. *Моему помощнику по МТО обеспечить всеми видами довольствия на путь следования.*

Начальник воздушной трассы ВВС КА
Герой Советского Союза полковник Мазурук.
Военком трассы полковой комиссар Антонов.
Начальник штаба майор Ковтунов.

Мачин Михаил Григорьевич

Родился в 1907 году на станции Летяжевка Саратовской области. Окончил Энгельсскую ВАШЛ в 1933 году. Участник боев у озера Хасан в 1938 году. С июня 1941 — командующий ВВС 40-й армии, командир 207-й ИАД. С августа 1942 — начальник Советской военной миссии в США. С 1944 — командир 5 ИАК 1 Украинского фронта. Произвел 127 боевых вылетов, в 40 воздушных боях сбил лично 9 и в группе 11 самолетов противника. После войны — командующий воздушной армией, командующий истребительной авиацией ПВО страны.
Генерал-лейтенант авиации. Герой Советского Союза (29.05.1945). Награжден двумя орденами Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденом Богдана Хмельницкого 1 степени, двумя орденами Отечественной войны 1 степени, орденом Отечественной войны 2 степени, двумя орденами Красной Звезды, восемью орденами иностранных государств.

Моторин Ф. Ф.

Моисеев И. И.

Советская военная миссия во главе с полковником М. Г. Мачиным прилетела на Аляску. Первая посадка в Номе и первый снимок с американскими коллегами. 3 сентября 1942 г.

В сентябре 1942 года личный состав был перевезен железнодорожным эшелоном в Красноярск, а из Красноярска 1700 человек и 300 т груза было доставлено транспортными самолетами по местам базирования полков.

Официальной датой прибытия личного состава трассы к месту дислокации в город Красноярск и начала работы трассы является 1 октября 1942 года (приказ начальника КВТ № 024 от 01.10.1942 г.).

Штаб дивизии и Управление Красноярской воздушной трассы расположили в Якутске. Трассу разделили на пять участков, каждый из которых обслуживал один перегоночный авиаполк (ПАП). В Фэрбенксе находилась Советская военная миссия по приемке самолетов. Группа офицеров Советской военной миссии по приемке самолетов во главе с полковником М. Г. Мачиным прибыла на аэродром Ладд-Филд в Фэрбенксе 3 сентября 1942 года на транспортных самолетах ПС-84 (Ли-2) (командиры кораблей И. И. Моисеев и Ф. Л. Пономаренко) в сопровождении В-25В полковника И. П. Мазурука. Илья Павлович летал на «митчелле», прибывшем в числе первой пятерки самолетов этого типа морским путем в Мурманск 20 декабря 1941 года.

При доставке Военной миссии в США полет из Сеймчана в Ном чуть не закончился трагедией. В полете капот правого мотора сместился вперед и начал рубиться винтом. Возможности совершить вынужденную посадку не было, летели над морем. Только благодаря летному мастерству и самообладанию командира корабля Моисеева все закончилось благополучно. После посадки в Номе самолет был отремонтирован и вылетел в Фэрбенкс. В дальнейшем экипаж Ивана Ивановича Моисеева в составе второго пилота

Мокшанцева Владимира Александровича, бортмеханика Моторина Федора Федоровича, бортрадиста Муравьева Михаила Кирилловича в основном возил летчиков 3 ПАП из Якутска в Сеймчан. До Дня Победы, без отдыха за штурвалом по 10–12 часов в сутки, они совершили более 500 рейсов.

24 сентября еще на одном ПС-84 из Иваново в Фэрбенкс прибыла первая группа личного состава 1-го ПАП: 14 летчиков-бомбардировщиков, 28 летчиков-истребителей и 7 экипажей транспортных самолетов.

Редкие минуты отдыха. Снимок на память

B-25 в ожидании перегона

"We Could it"

Осенью 1943 года на Балтику в 1-й гвардейский минно-торпедный авиаполк (ГвМТАП) прибыл А-20G с надписью на английском: «Мы сделаем!». Оказалось, это подарок американского актера Рэда Скелтона. На борту самолета обнаружили письмо от него:

«Лично. Здравствуйте, друг! Посылаю Вам привет. Очень сожалею, что не имею возможности встретиться с Вами. Я хотел бы поддерживать связь с Вами и знать о Ваших боевых успехах на этом самолете. Черкните пару строчек о себе и Вашем самолете. Я отвечу Вам по радио. Желаю Вам счастья и удачи успешно бить врага, хотя, я знаю, не мне Вам говорить, как надо бить врага».

Испытал самолет в бою и при этом уничтожил фашистский транспорт, груженый военной техникой Эрик Гептнер, бывший полярный летчик. Самолету присвоили номер «1» и передали экипажу капитана Петра Стрелецкого (штурман Николай Афанасьев, стрелок-радист Иван Трусов). Много боевых вылетов сделал на дареном самолете экипаж. 27 февраля 1944 года при торпедировании транспорта в районе Либавы самолет был подбит зенитным огнем. Летчик с раздробленной ногой более двух часов вел самолет на свой аэродром и чудом посадил искалеченную машину. Потом на «1» летал Вадим Евграфов со штурманом Виктором Бударагиным. После гибели Евграфова (на другом самолете) подарок передали экипажу Павла Сквирского. После выполнения задания на разведку самолет был сбит истребителями противника. Летчик и штурман успели выбраться из горящего самолета и остались живы. Стрелок-радист погиб еще в воздухе. Стрелецкий, Афанасьев, Евграфов и Бударагин стали героями Советского Союза.

На фото экипаж капитана Стрелецкого

«...Прилетаем в Фэрбенкс, город небольшой, но аэродром очень оснащен. Бетонные плиты выложены, рулежки хорошие. На аэродроме четыре больших чистых ангара. Все подсобные помещения под землей, как в метро: большие туннели, покрашенные, освещенные хорошо. По ним из любой точки гарнизона можно попасть в любое место. Тепловая электростанция освещала и отопление давала на гарнизон. В гарнизоне — жилые помещения, все одинаковые, двухэтажные. Наверху еще госпиталь, а остальное все внизу. Нас встретили пустые ангары... Самолетов нет. Американцы говорят: «Давайте пройдем обучение». Дали инструкторов. Самый хороший инструктор был капитан Николай де Толли, хорошо говорил по-русски. Техников было мало, назначили два человека в истребители, два на бомбардировщики А-20 и пять человек на В-25. Каждый самолет, пришедший с завода, должен был пройти профилактические регламентные работы. Они начинают раскрывать все лючки. Мы тут же с ними. Так и учились. Самолеты шли полностью укомплектованные и с боекомплектом. Полностью готовая машина, прямо садись — и на фронт. За сиденьем летчика был комплект НЗ, утепленный комбинезон, бензиновая горелка, сухое топливо, ракетница. Самолеты приходили уже с завода с нашей «красной звездой», иногда с рисунками и надписями в районе кабины».

Виталий Андреевич Шевчук. Капитан. В 1942–1945 гг. — техник звена, старший техник эскадрильи 1 ПАП.

Пилот-инструктор ВВС США Николай де Толли, переводчик и начальник Советской военной миссии в США полковник М. Г. Мачин. Фэрбенкс, 1943 г.

Отбор летного состава для 1-го перегоночного авиаполка был особенно жестким. В его состав вошли опытные летчики, штурманы и радисты боевой авиации, имеющие общий налет от 500 часов и выше. Летчики-истребители в большинстве имели опыт воздушных боев и от 3 до 10 лично сбитых вражеских самолетов.

Американские инструкторы высоко оценивали уровень компетенции советских летчиков. По их оценкам «…люди, которые летали на запад из Фэрбенкса в Сибирь, были летчиками экстракласса»,

«…русские были великолепными летчиками. Иногда они использовали не общепринятые приемы, но они проявляли дух фатализма людей, которые уже много раз рисковали жизнью».

Как вспоминал один из пилотов-инструкторов в Фэрбенксе, русскому летчику, чтобы поднять неизвестный ему самолет в воздух достаточно было услышать ответ (через переводчика, естественно) на четыре главных вопроса:

1. Как запустить двигатель?
2. Какое максимальное давление и обороты двигателя на взлете?
3. Как поддерживать температуру масла и охлаждающей жидкости?
4. Как обращаться с радиостанцией?

Услышав ответы на вопросы, летчик садился в самолет и взлетал.

1-й ПАП, как и Военная миссия, тоже базировался в Фэрбенксе и обслуживал первый участок трассы, проходивший от Фэрбенкса до Нома и далее до Берингова пролива — над Америкой, затем через Берингов пролив над Чукоткой до аэродрома Уэлькаль.
Командир полка подполковник Недосекин Павел Владимирович

2-й ПАП базировался в Уэлькале на берегу Анадырского залива и обслуживал участок трассы, проходивший над безлюдной центральной частью Чукотки, над Колымским хребтом до аэродрома Сеймчан на реке Колыме.
Командир полка полковник Васин Никифор Сергеевич

3-й ПАП базировался в Сеймчане и обслуживал участок трассы, проходивший от Сеймчана до Якутска, самый трудный на всей трассе, пролегающий над высокогорной территорией, Верхоянским хребтом и полюсом холода.
На этом участке летчикам приходилось постоянно лететь на большой высоте при очень низких температурах и в кислородных масках.
Командир полка подполковник Твердохлебов Федор Авксентьевич

4-й ПАП базировался в Якутске и обслуживал участок трассы, проходивший от Якутска до Киренска Иркутской области вдоль реки Лены над сплошной сибирской тайгой.
Командир полка майор Смоляков Платон Ефимович

5-й ПАП базировался в Киренске и обслуживал участок трассы, проходивший от Киренска до Красноярска, конечного пункта трассы. В этом районе полеты усложняли сильные туманы и густой дым от частых лесных пожаров.
Командир полка майор Матюшин Павел Петрович

6-я транспортная авиаэскадрилья при Управлении трассы (с 4 июня 1943 года преобразованная в транспортный авиаотряд при Управлении трассы)
Командир эскадрильи (бывший пилот Енисейской авиагруппы ГВФ) Величаев Сергей Тихонович

7-й перегоночный авиаполк сквозной перегонки — существовал с 15 февраля по 28 мая 1943 года. Расформирован в связи с нецелесообразностью.
Командир полка майор Пущинский Владимир Александрович

Расстояния и время по линии пути по участкам

	Наименование этапов	Километры	Мили	Время полета
1	Фэрбенкс — Ном	836	520	2 ч. 43 мин.
2	Ном — Уэлькаль	700	434	2 ч. 17 мин.
3	Уэлькаль — Сеймчан	1447	899	4 ч. 45 мин.
4	Сеймчан — Якутск	1180	733	3 ч. 51 мин.
5	Якутск — Киренск	1319	819	4 ч. 18 мин.
6	Киренск — Красноярск	980	609	3 ч. 12 мин.
	Итого	**6462**	**4014**	**21 ч. 06 мин.**

(из Краткой аэролоции авиатрассы Фэрбенкс — Красноярск, 1942 г.)

По прибытии на места базирования полков летчики и техники поняли, что главная учеба впереди, учиться придется в процессе перегонки. Полет истребителей в течение 5–6 часов без посадки был новостью для всех летчиков-истребителей. Кроме 102 техников, прошедших 10-дневные курсы, еще 21 человек знали эксплуатацию перегоняемых самолетов, остальные техники совершенно не знали Р-40, Р-39, В-25, А-20, С-47. Учились на трассе, одновременно осваивая матчасть и обеспечивая перегонку.

Документация на самолетах была. В бортовой документации были все необходимые описания, инструкции, схемы, изданные фирмой-производителем, но на английском языке, которого в подавляющем большинстве наши летчики не знали. Но документация была выполнена отлично, на плотной глянцевой бумаге с разноцветными схемами, рисунками, чертежами, что, в общем, было более-менее понятно и без пояснений. Особенно наглядно были составлены инструкции по техническому обслуживанию и летной эксплуатации самолетов. По тексту даны яркие цветные рисунки, порой в жанре комикса, которые были понятны без знания английского языка и поучительно показывали, к чему приводят ошибки, халатность летчика в воздухе и техника на земле. Эта наглядность, вызывающая смех, оказалась весьма полезной.

В полках создали учебные классы с экспонатами из аварийных самолетов, проводились сборы и конференции для обобщения и обмена опытом. Была сразу же придумана и усовершенствована новая система подогрева самолетов на стоянках, перешли на подогрев дровами вместо бензина. Американские подогревательные печи начали поступать только в марте 1943 года и существенной помощи в работе не оказали.

Командирами лидерных экипажей назначались наиболее грамотные, уравновешенные, имеющие отличную технику пилотирования и опыт дальних маршрутных полетов летчики.

Перов В. М.

Перелеты осуществлялись группами: ведущий и замыкающий — лидеры-бомбардировщики и группа истребителей численностью 9–12 самолетов. Порой бомбардировщики и транспортные самолеты перелетали одиночными экипажами. Тяжелее всего приходилось перегонщикам истребителей — многочасовой полет на предельную для самолета дальность на одном моторе в холодном самолете с подвесными топливными баками, усложняющими пилотирование, без автопилота, при обледенении, был серьезным испытанием на прочность и летное мастерство.

«...Никто из летчиков-истребителей, пришедших на трассу, не имел опыта продолжительных полетов. Нас учили скоротечному бою: взлет, перехват, бой, посадка, а на трассе — по 5–6 часов в воздухе со строго ограниченным запасом топлива, не имея возможности посадки на маршруте, так как местность почти не дает тебе шансов на выбор площадки для вынужденной посадки. 50–60 км удаления от аэродрома — и ты без радиосвязи с землей, автопилота нет, штурмана нет. Если потерял в облаках лидера, более страшного одиночества не придумаешь.

Были случаи, когда некоторые летчики не выдерживали условий полетов по трассе и рвались на фронт. Казалось, там легче».

Виктор Михайлович Перов,
бывший командир эскадрильи 4 ПАП.

Перегонка самолетов из США в СССР по Красноярской воздушной трассе началась 6 октября 1942 года. Подготовка была недолгой — всего несколько дней на приемку самолетов и ознакомление с матчастью. 2–3 пробных взлета и посадки — вот и все обучение. 6 октября — старт первой группы самолетов из Фэрбенкса. Первая посадка еще на территории США — в Номе. Из Нома — в Уэлькаль. В первой партии, перелетевшей Берингов пролив, были семь истребителей Р-40 «Киттихаук».

Из Фэрбенкса до Уэлькаля первую группу поочередно лидировали на В-25 лично начальник трассы, Герой Советского Союза полковник И.П. Мазурук и на А-20 командир 1-го ПАП подполковник П.В. Недосекин. Над Беринговым проливом шли в многослойной облачности практически без ориентиров.

Принявшие самолеты в Уэлькале перегонщики 2-го полка на следующий день взлетели на Сеймчан, но из-за плотной облачности лидер капитан В.В. Финогенов вернулся в Уэлькаль, а истребители сели на берегу реки Анадырь, на запасном аэродроме Марково, где из-за плохой погоды просидели несколько дней.

Первые перелеты с самого начала проходили с большими трудностями. Летчики, еще слабо знающие новую технику, совершали ошибки, приводящие к авариям и поломкам. Летчик 1 ПАП старший лейтенант Комар на самолете А-20В при перелете 7 октября 1942 года в составе группы из Уэлькаля в Сеймчан производил посадку на промежуточный аэродром Марково, куда возвращалась группа вследствие неблагополучной пого-

Недосекин Павел Владимирович

Родился 4 (17) июля 1904 года в г. Тамбове. В РККА с 1923.Участник ликвидации басмачества в Средней Азии: в 1929–1932 — летчик, командир звена 40-го отдельного авиаотряда.Продолжал службу в строевых частях ВВС в Среднеазиатском и Забайкальском военных округах — командир эскадрильи, командир авиаполка. В 1940 после окончания Липецких КУКС назначен командиром авиаполка в Ленинградский военный округ. На фронте с 22.06.1941 — командир 201 СБАП на Северном, Ленинградском и Воронежском фронтах. В 1942–1943 — на Красноярской воздушной трассе — подполковник, командир 1 ПАП. С 17 февраля 1943 — заместитель командира дивизии, командир 244 БАД на 3 Украинском фронте. После войны продолжил службу в ВВС. В 1957–1958 — командующий ВВС Забайкальского военного округа. В 1958–1960 — командующий ВВС Воронежского военного округа.

Генерал-лейтенант авиации. Награжден двумя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденами Кутузова 2 степени, Александра Невского, Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды, медалями.

ды. Зная что состояние поверхности аэродрома Марково волнистое, размеры его ограниченны, Комар произвел посадку при выложенном на полосе «кресте» (запрещение посадки), что угрожало столкновением с впереди севшими самолетами, и приземлился в 200 м впереди посадочных знаков, несмотря на требование стартового наряда уходить на второй круг. Приземление привело к пробегу самолета на более резких грунтовых волнах, и передняя стойка шасси сложилась. В момент перехода самолета на нос старший лейтенант Комар непроизвольно дал газ, увеличил обороты мотора, что привело к увеличению количества повреждений самолета.

Летчик 1-го ПАП старший лейтенант Новиков на самолете А-20В при перелете 10 октября 1942 г. в составе группы из Нома в Марково из-за невнимательности оторвался от группы и, вместо того чтобы вернуться в Ном, продолжил полет одиночно до Марково без связи с группой и землей. Потеряв ориентировку, находился в воздухе 7 часов. В воздухе на левом моторе упало давление масла и, вместо того чтобы выключить мотор, поставить винт во флюгерное положение и продолжать полет на одном моторе, Новиков продолжал держать мотор в режиме нормальных оборотов, что привело к аварии мотора.

У командира звена 1-го ПАП лейтенанта Иванова 12 октября 1942 г. на участке Фэрбенкс — Ном и Ном — Уэлькаль на самолете Р-40Е отказал генератор. Перед посадкой на аэродром Уэлькаль шасси Иванов выпускал вручную, не дотянул и при посадке левая нога сложилась. Самолет был поломан. Выяснилось, что лейтенант Иванов, ранее не летавший на Р-40Е, получил в Фэрбенксе на тренировку 25 минут и 5 полетов по кругу. Не освоил полностью матчасть нового для него самолета и был выпущен в перелет.

Высланный из Уэлькаля лидерный самолет А-20 1-го ПАП лейтенанта А. Д. Новгородского 14 октября при заходе на посадку на аэродром Марково в сильный снегопад задел крылом землю и разбился. Экипаж погиб.

«...14 октября 1942 г. командир звена 1 ПАП капитан Новгородский вылетел одиночно на А-20В с аэродрома Уэлькаль на аэродром Марково. Аэродром Марково не был предупрежден о вылете. Радиосвязи в полете Новгородский не имел и погоды на борт не получал. В районе аэродрома Марково капитан Новгородский попал в снегопад при видимости менее 1 км и, вместо того чтобы определить на высоте границы снегопада, принять решение переждать (снегопад прекратился через 5–7 минут) и возвратиться в Уэлькаль, Новгородский принимает решение производить посадку при сильном снегопаде и плохой видимости. Пройдя над аэродромом на высоте 50 метров, Новгородский сделал крутой разворот и, потеряв скорость, врезался крылом в землю. Самолет сгорел, летчик убит при ударе, штурман умер от ран, остальные члены экипажа легко ранены».

Просидели в ожидании погоды еще несколько дней. 18 октября при перелете истребителей из Марково в Сеймчан пропал без вести командир звена 2-го ПАП младший лейтенант А. Е. Федоренко.

Неудачная посадка А-20

«...18 октября 1942 г. командир Ли-2 капитан Добровольский получил приказ лидировать группу истребителей с аэродрома Уэлькаль на аэродром Сеймчан. На правом сиденье самолета — заместитель командира 1 ПАП батальонный комиссар Тихомиров. Полет группы проходил на высоте 1200–1300 футов при видимости на отдельных участках менее 1 км. Добровольский встретил ухудшающуюся погоду, не установил связь с Марково и завел группу в снегопад при видимости менее 500 метров. Приняв запоздалое решение о возвращении в Уэлькаль, Добровольский произвел разворот группы на высоте около 500 метров при видимости менее 500 метров. В результате младший лейтенант Федоренко, пилотировавший самолет Р-40Е оторвался от группы и был потерян. Розыски результатов не дали».

В Сеймчане также просидели несколько дней в ожидании погоды. Вылет, труднейший перелет через высокогорные хребты, посадка в Якутске. Опять не обошлось без потери, причиной которой явилось незнание конструкции самолета: из-за плохого крепления открылся в полете нижний люк у самолета А-20 и из самолета выпал и разбился авиамеханик старший сержант Г.А. Шаповалов. Из Якутска в Красноярск группу самолетов лидировал на А-20 заместитель начальника трассы подполковник В.В. Фокин. Взлет на перегон из Якутска — 5 ноября.

5-й ПАП с 1 октября по 15 ноября 1942 г. находился в г. Красноярске, где занимался командирской учебой, изучением трассы и эксплуатации матчасти в зимних условиях, вывозом летного состава на Р-40 и А-20. Поэтому первый перегон из Киренска в Красноярск выполнили летчики 4-го ПАП.

ПРИКАЗ ПО 4 ПЕРЕГОНОЧНОМУ АВИАПОЛКУ
4 ноября 1942 г. № 014 г. Якутск
...5 ноября 1942 года назначаю перелет в составе 8 самолетов:
1 самолет А-20В и 7 самолетов Р-40.

1. *Лидерный экипаж самолета А-20В.*
   Командир экипажа подполковник Фокин Василий Васильевич.
2. *Заместителями командира лидерного экипажа на самолетах Р-40 назначаю майора Акулова Михаила Михайловича и майора Дроздова Ивана Николаевича.*
   Летчиками остальных самолетов Р-40 назначаю:
   — самолет № 193 — старшего лейтенанта Перова Виктора Михайловича;
   — самолет № 280 — лейтенанта Назарова Семена Филипповича;
   — самолет № 182 — лейтенанта Батищева Алексея Яковлевича;
   — самолет № 272 — лейтенанта Иванова Александра Ивановича;
   — самолет № 180 — лейтенанта Ефремова Дмитрия Ефремовича.
3. *Вылет произвести в 3:00 по московскому времени 5 ноября 1942 года с аэродрома Якутск с посадкой на аэродром Киренск.*
   Высота полета — на усмотрение командира лидерного экипажа, гарантирующего безопасность полета.
4. *Строй согласно схемы.*
5. *Скорость полета 170-175 миль в час.*
   Запасной аэродром — Олекминск, который находится северо-западнее, в 6 км от г. Олекминска.
6. *Инженер-капитану Куделину подготовить матчасть в составе 8 самолетов к 04.11.1942. Из 8 самолетов иметь один запасной и доложить мне.*
7. *Начальнику метеослужбы воентехнику 2 ранга Бродкину за 2 часа до вылета доложить фактическую погоду по маршруту Якутск — Киренск.*
8. *Командиру авиабазы обеспечить перелет горюче-смазочными материалами.*
   Выпуск самолетов произвожу я. Указания на перелет произведет подполковник Фокин.

Командир 4 ПАП майор Смоляков.

До Киренска в жесточайший мороз над глухой тайгой летели пять с половиной часов. В Киренске снова ожидание погоды. Не дождавшись особого улучшения погоды, подполковник Фокин повел группу в Красноярск. Шли, где можно, под облаками. Лидер вел на бреющем, обходя участки с низкой облачностью и сильными снегопадами. У истребителя летчика лейтенанта Назарова отказал двигатель. Так как летели над глухой тайгой, Фокин по радио дал ему команду садиться, не выпуская шасси, на лед реки Лены. Посадка прошла благополучно, но неокрепший лед проломился и самолет ушел под воду. Летчик успел выскочить из кабины. Убедившись, что пилот жив, группа легла на прежний курс. Самолеты прибыли на конечный пункт в город Красноярск только 11 ноября. Первыми в Красноярске были А-20 подполковника Фокина и четыре истребителя Р-40 под управлением майора Акулова, майора Дроздова, старшего лейтенанта Перова и лейтенанта Батищева.

ПРИЕМО-СДАТОЧНЫЕ АКТЫ НА САМОЛЕТЫ
В КРАСНОЯРСКЕ ОТ 11.11.1942

Р-40 № 296140 — зам. командира 5 ПАП по перелетам майор Акулов Михаил Михайлович, принят 11.11.1942.
Р-40 № 246280 — командир 1 АЭ старший лейтенант Перов Виктор Михайлович, принят 11.11.1942.
Р-40 № 193 — инспектор по технике пилотирования майор Дроздов Иван Николаевич, принят 12.11.1942.
Р-40 № 1246182 — командир звена лейтенант Батищев Алексей Яковлевич, принят 12.11.1942.
А-20В лидерный экипаж:
— летчик — заместитель начальника трассы по перелетам подполковник Фокин Василий Васильевич;
— штурман — майор Дорофеев Алексей Сергеевич;
— воздушный стрелок-радист — младший воентехник Чихирева Мария Васильевна.

Майор Жевлаков Ф. А. на перегоночном Р-40

Отдельных слов заслуживает входившая в состав первого лидерного А-20 воздушный стрелок-радист Мария Чихирева. Эта 29-летняя женщина прибыла на трассу из ГВФ в сентябре 1942 года и была назначена в 4-й ПАП флагманским бортрадистом. Опыта ей было не занимать: кроме достаточно большого стажа работы в ГВФ, с июня 1941 по сентябрь 1942 года Мария в составе экипажа самолета ПС-84 Московской авиагруппы особого назначения (МАГОН) выполнила 442 боевых вылета, из них 104 совершила в тыл противника, в том числе 9 с посадкой и 272 вылета на линию фронта. Была награждена орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды и медалью «За отвагу». После того первого перелета Мария перегнала на участке Якутск — Киренск еще 15 бомбардировщиков и с января 1943 года летала бортрадистом на транспортном С-47 в 8-м ТАП. В августе 1944 г. была награждена орденом Отечественной войны 2 степени.

Принявшая самолеты комендатура военной приемки в кратчайшее время передала их в 45-й запасной авиаполк, а оттуда в составе маршевого авиаполка «киттихауки» убыли на Сталинградский фронт. Первый перегон был самым продолжительным и трудным, но конвейер перегонки был запущен.

Еще 8 самолетов Р-40 были приняты в Киренске 12 ноября 1942 года и ждали команды на перегон. Первый из перегоночных «митчеллов» — В-25 № 112999 — прибыл в Красноярск 19 ноября 1942 года. Привел его экипаж 4 ПАП в составе: командира 3-й эскадрильи майора Алпатова Владимира Яковлевича, штурмана эскадрильи капитана Матвеева Николая Михайловича, борттехника воентехника 1 ранга Зозули Андрея Никоновича.

Алпатов В. Я.

Чихирева М. В.

Черным днем для только что начавшей работу трассы стал 17 ноября 1942 года. Перегонщики 4-го ПАП, пригнавшие «киттихауки» в Красноярск, и личный состав 5-го ПАП, прошедший обучение в Красноярске, должны были вылететь на двух транспортных самолетах в Киренск. Первый Ли-2 «СССР Л-3965» (командир корабля капитан Барков Д. А.), в который погрузились летчики и техники двух эскадрилий 5-го ПАП, взлетел и стал набирать высоту. По воспоминаниям очевидцев (не нашедших подтверждения в официальных документах), кроме 4-х членов экипажа и 16 военнослужащих в самолете были и 10 гражданских — члены их семей.

После взлета в западном направлении самолет выполнил разворот на низкой высоте на 180º. В момент пролета над аэродромом он накренился сначала вправо, затем влево, резко опустил нос и с высоты 200 метров врезался в землю недалеко от другого готовившегося к вылету самолета. После столкновения с землей Ли-2 взорвался. В живых не осталось никого.

ПРИКАЗ ПО КРАСНОЯРСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЕ № 0119 ОТ 29.12.1942 О КАТАСТРОФЕ САМОЛЕТА ЛИ-2, ПИЛОТИРУЕМОГО КАПИТАНОМ БАРКОВЫМ

...17.11.1942 на Красноярском аэродроме произошла катастрофа самолета Ли-2 № 1841703 капитана Баркова. Погибли 20 человек. Самолет сгорел.

В 9 часов 20 минут капитан Барков совершил взлет со стоянки самолетов. Разбег, отрыв, набор высоты и правый разворот произведены нормально. После разворота самолет имел одну неубранную ногу шасси. На высоте около 150 метров, войдя в полосу дымки, увеличил угол набора и принял неустойчивое положение: покачивание с крыла на крыло, затем левый крен, потом глубокий правый крен и перешел с работающими моторами в штопор, ударился о землю и загорелся. По поведению самолета в воздухе после выхода на курс можно сделать вывод, что катастрофа произошла вследствие потери скорости. Потеря скорости могла произойти по следующим причинам:

1. *Ошибка летчика в технике пилотирования — упустил скорость, увлекшись уборкой шасси, чему способствовала дымка и солнце в глаза.*
2. *Заднее расположение груза.*
3. *Влияние не удаленного с самолета инея.*
4. *Возможность обрыва тросов, ранее поврежденных, триммера руля глубины при увеличении нагрузки из-за задней центровки.*

Начальник КВТ полковник Мазурук.

В итоге наиболее вероятной причиной катастрофы было названо превышение максимального взлетного веса и обледенение.

За первые три месяца работы Красноярской воздушной трассы (октябрь-декабрь 1942 года), в тяжелых условиях северной зимы (полеты запрещались только при –50 ºС и ниже), попутно с освоением трассы и новой материальной части, из Фэрбенкса на территорию СССР удалось перегнать 114 самолетов (54 — А-20; 8 — В-25; 41 — Р-40 и 11 — Р-39). За это же время по трассе до конечного пункта — Красноярска прошел только 31 самолет (6 — А-20; 6 — В-25; 19 — Р-40). Остальные самолеты задерживались на аэродромах трассы по причине неисправностей и погодным условиям. Тяжелее всего приходилось перегонщикам истребителей. В полете с подвесными баками Р-39 горючего хватало на 6 часов полета, но что это был за полет!

Анализ большого количества произошедших за этот период летных происшествий выявил недостатки в подготовке пилотов, организации подготовки техники, связи, метеообеспечении перелетов, конструктивные и эксплуатационные недостатки импортных самолетов.

Некоторые летчики не справлялись с возложенными задачами и неоднократно допускали тяжелые летные происшествия. Так, с 22 по 27 ноября 1942 года летчиком 4-го ПАП лейтенантом Ефремовым были поломаны два самолета Р-40 с аварией одного мотора: 22 ноября 1942 года он взлетел, не проверив наличие горючего в баках. Оказалось, что запас горючего в фюзеляжном баке всего 8–10 кг. Вследствие этого после третьего разворота мотор обрезал, летчик растерялся и произвел посадку с выпущенными шасси на заснеженный остров на реке Лене. Сломал правую ногу шасси, поломал задний подкос правой ноги, погнул винт, разбил подвесной бак.

При перегоне 27 ноября 1942 года Р-40 на аэродроме Киренск при взлете по невнимательности уклонился влево на 20–25^0, продолжил взлет, сошел с полосы после 200 метров пробега, цепляя подвесным баком за снег. Самолет, пробежав 900 метров, не отрываясь от земли, ударился о забор и деревья за границей аэродрома. Поломаны шасси, радиатор, винт, редуктор мотора. Самолет выведен из строя.

Начальником трассы было принято решение об отдаче суду военного трибунала летчика 4-го ПАП лейтенанта Ефремова за поломку двух самолетов.

При взлете на А-20 с аэродрома Уэлькаль 14 декабря 1942 года летчик старший лейтенант Сергеев резко взял штурвал на себя. Самолет оторвался от земли не имея достаточной скорости и свалился на крыло. Самолет разбит на 100 %.

30 декабря 1942 года летчик 4-го ПАП младший лейтенант Шумилов разбил А-20В при взлете с аэродрома Якутск. В начале разбега отклонился от оси взлета, выкатился за границу ВПП, оторвал самолет без скорости, пытался перетянуть стоянку самолетов, свалился на левое колесо, задел за консоль самолет Г-1 и врезался в бочки склада ГСМ. Самолет разбился на 100 %. В двух последних случаях только по счастливой случайности обошлось без жертв.

Авария самолета Р-39 при посадке на аэродром

Своевременно принятые меры позволили улучшить работу трассы и ее эффективность. Частично был заменен летный состав (с трассы с 1 сентября 1942 по 15 марта 1943 года было откомандировано по различным причинам 47 человек), на усиление были переведены 30 экипажей опытнейших перегонщиков из 12 особой авиагруппы ГВФ с линии Комсомольск-на-Амуре — Москва. Специалистами внесены изменения в конструкцию наиболее отказных деталей и оборудования самолетов, изменен химический состав эксплуатационных жидкостей и резины для применения в зимних условиях. Начало работы было сопряжено с большими трудностями, и поставленная задача — перегонять в месяц 142 самолета — стала выполнима только в апреле 1943 года. Главной причиной задержки было отсутствие летной погоды. Анализ работы по перегонке самолетов показал, что в течение месяца на участках трассы в среднем бывает лишь 10–12 дней летной погоды, позволяющей совершать перелеты в относительно безопасной метеообстановке.

P-40
CURTISS

WARHAWK
TOMAHAWK
(KITTYHAWK)

ИСТРЕБИТЕЛЬ

Первыми американскими самолетами, поставленными в СССР по ленд-лизу, стали истребители P-40 «Томагаук»/«Киттихаук». Не самая современная машина, во многом уступала и советским и немецким истребителям. Минусы: недостаточная скорость, плохие летные характеристики в вертикальном маневре, некоторая тяжеловатость в управлении. Плюсами были: мощное вооружение, значительная дальность полета (до 1100 км), прочный и надежный планер, хорошее радиооборудование, экономичный двигатель, бронестекло кабины летчика и самое главное — доступность для овладения самолетом в кратчайшие сроки летчиком средней квалификации, что в условиях ускоренной подготовки пилотов в ВАШП ВВС Красной армии было весьма важной составляющей.

При плюсах в летной эксплуатации немало проблем оказалось с технической эксплуатацией: дефекты маслосистемы из-за неправильной эксплуатации двигателя в полете, часто приводившие к пожару двигателя в воздухе, неприспособленность гидросистемы и системы охлаждения двигателя к низким зимним температурам и т. д. Все это потребовало доработок и переделок на месте, в условиях фронта.

По Красноярской воздушной трассе самолеты P-40K (усовершенствованной модификации с более мощным мотором) пошли в первых партиях с осени 1942 года, и уже в ноябре 1942 года первая партия P-40K пришла в Красноярск и из Красноярска была отправлена на Сталинградский фронт. С осени 1942 года «киттихауки» вошли в состав авиации ВМФ, где использовались для прикрытия конвоев и топмачтового бомбометания (на Северном флоте), отражения налетов на корабли и побережье, сопровождения штурмовиков и бомбардировщиков (на Черноморском флоте), в 1943 году основной поток этих самолетов пошел в авиацию ПВО. Кроме того, в 118-м ОРАП ВВС Северного флота эскадрилья P-40 использовалась как фоторазведчики.

Самолеты P-40 принимали участие во всех решающих сражениях Красной армии, начиная с битвы под Москвой и до освобождения Восточной Пруссии. К концу войны при поступлении в боевые полки самолетов P-39, советских Як-7, Як-9 и Ла-5, «киттихауки» заменялись и к концу 1943 года остались практически только в ПВО и авиации ВМФ. Выпуск P-40 в США был прекращен в 1944 году, соответственно и прекратились поставки самолетов этого типа в СССР. По состоянию на май 1945 года в боевом составе фронтовой авиации числился только один полк на «киттихауках» в 1-й Воздушной армии 3-го Белорусского фронта.

Тактико-технические характеристики:	
экипаж	**1**
кол-во двигателей/мощность (л.с.)	**1x 1150**
макс. скорость полета, км/ч	**583**
практ. потолок, м	**8840**
практ. дальность полета, км	**1046**
вооружение	**6 пулеметов 12,7-мм**
макс. бомбовая нагрузка, кг	**227**

A-20

DB-7

DOUGLAS A-20 HAVOC
DB-7 BOSTON

БОМБАРДИРОВЩИК

Самым распространенным иностранным бомбардировщиком в советских ВВС был Дуглас А-20 «Бостон». Ранние модификации (DB-7) уже воевали в небе Англии и Франции. По ленд-лизу первые партии А-20 шли по Южной трассе и уже в мае-июне 1942 года полки, вооруженные А-20, достойно воевали на южных участках фронта. А-20 отличался хорошими летными характеристиками: маневренность, высотность, скорость полета, устойчивость в воздухе, простота и легкость в управлении, позволяли конкурировать с немецкими самолетами. Так же, как и у В-25, — комфортабельная отапливаемая кабина экипажа, современные средства радионавигации, надежные моторы, так же при отказе одного мотора самолет устойчиво держался в воздухе и мог продолжать полет и выполнение боевой задачи. Пилотажные качества самолета были тоже хороши: самолет был легким и послушным в управлении, вполне доступным для летчика средней квалификации. Минусом было первоначально установленное слабое оборонительное вооружение. Но этот недостаток устранялся на месте, самолеты переделывались под отечественные пулеметы УБ, УБТ и ШКАС. Летом 1943 года начали поступать А-20G — штурмовой вариант с переделанной носовой частью, в которой устанавливали, в зависимости от варианта, четыре 20-мм пушки и два 12,7-мм пулемета или шесть 12,7-мм пулеметов. Эта модификация стала использоваться в различных вариантах: дневного и ночного ближнего бомбардировщика, торпедоносца, топмачтовика, разведчика, постановщика мин, ночного охотника-блокировщика немецких аэродромов и даже транспортного самолета.

За годы войны А-20 стал, пожалуй, основным самолетом нашей минно-торпедной авиации, серьезно потеснив Ил-4. «Бостоны» состояли на вооружении минно-торпедной авиации всех флотов. На Севере на них летал 9-й гвардейский минно-торпедный полк, на Балтике — 2-й гвардейский и 51-й, на Черном море — 13-й гвардейский. А 36-й минно-торпедный полк сперва перебросили с Черного моря на Северный флот, а затем, в августе 1945 года, — в состав ВВС Тихоокеанского флота.

После войны «бостоны» еще долго служили в советских ВВС и ведомственной авиации. «Бостон» стал одним из лучших самолетов ленд-лиза, отлично зарекомендовавшим себя и среди летчиков и среди инженерно-технического состава.

Тактико-технические характеристики:	
экипаж	**3**
кол-во двигателей/мощность (л.с.)	**2x 1700**
макс. скорость полета, км/ч	**545**
практ. потолок, м	**7224**
практ. дальность полета, км	**1521**
вооружение	**7 пулеметов 12,7-мм, 4 пушки 20-мм, 2 пулемета 12,7-мм**
макс. бомбовая нагрузка, кг	**1814**

Как жили летчики на трассе? Более чем скромно, а если точнее — в абсолютно спартанских условиях. В Уэлькале было всего два дома, один — недостроенный, в нем располагались штабы и люди полка и базы, второй — фанза для вольнонаемных. Первое время спали на нарах в два ряда без белья на оленьих шкурах, питались концентратами и сухими овощами. В Сеймчане морозы доходили до –60 °С. «Шикарно» на койках в нормальных комнатах в бывшем доме отдыха располагался только 5-й ПАП в Киренске. У каждого полка было «своё счастье» при перелете на соседний аэродром: уэлькальцам за счастье была баня в Сеймчане, сеймчанцы по два раза в день ходили в кино и театр в Якутске, якутяне лакомились свежей картошкой в Киренске, киренчанам везло больше всех: они могли воспользоваться всеми благами большого сибирского города Красноярска.

22 октября 1942 года в Управлении трассы от заместителя командующего ВВС Красной армии генерал-лейтенанта Ворожейкина получили для руководства и исполнения следующий документ:

Положение о премиальной оплате летно-технического состава КВТ.
...Установить премиальные выплаты летному составу экипажа за каждый доставленный в пункт назначения самолет.

	За бомбардировщик		За истребитель	
	1	2	3	4
пилот	650 руб.	850 руб.	600 руб.	700 руб.
второй пилот	450 руб.	600 руб.		
штурман	500 руб.	700 руб.		
борттехник	400 руб.	500 руб.		
бортрадист	400 руб.	500 руб.		

1. Участки: Фэрбенкс — Уэлькаль, Якутск — Киренск, Киренск — Красноярск.
2. Участки: Уэлькаль — Сеймчан, Сеймчан — Якутск.

В нем же было предусмотрено, что командирам эскадрилий выплачивалось дополнительно 1000 рублей за перегонку группы. Экипажу самолета-лидера отдельные выплаты составляли от 450 до 1000 рублей.

В таких «ярангах» жили летчики 2-го ПАП в Уэлькале

Капитан Г. Н. Кулагин и старший лейтенант А. Шевченко у самолета А-20. Киренск, 1943 г.

Был выделен в распоряжение начальника трассы премиальный фонд для премирования особо отличившихся работников наземного обслуживания. Помимо денежных премий за успешную перегонку было предписано экипажи представлять к правительственным наградам.

Этот документ стал своеобразным признанием тяжелейшего труда перегонщиков. Таким образом, вылет летчиков-перегонщиков был приравнен к боевому.

Первые три месяца перегона выявили множество недостатков. Да и невозможно было все до мелочей предусмотреть при организации трассы в столь жесткие сроки, установленные ГКО. К чести руководства Главного управления ГВФ и Управления трассы надо отнести то, что контроль за организацией и работой трассы велся достаточно эффективно. Выявленные недочеты оперативно выявлялись и с незамедлительным принятием решения эффективно устранялись.

Так, в ноябре-декабре 1942 года старшим помощником начальника 1-го отдела Управления кадров ГУ ГВФ капитаном Трофимовым в управлении и подразделениях трассы была проведена огромная работа. Он практически в одиночку разбирался с состоянием кадров трассы, правильностью укомплектования подразделений и назначения на должности. Объездил всю восточную часть трассы — Якутск, Сеймчан, Уэлькаль, Марково, Зырянку, Берелех и Оймякон, проверил авиабазы и три перегоночных авиаполка — 2-й, 3-й и 4-й.

По состоянию на 10 декабря 1942 года в перегоночных полках трассы выявился значительный некомплект летно-технического состава. При необходимом штате в 598 человек в наличии было меньше 50 % — 272.

В своем отчете, направленном в ГУ ГВФ 5 января 1943 года, опытный кадровик отметил, что:

«...Трасса является очень трудной (большая протяженность участков, отсутствие хороших ориентиров, пересеченный рельеф или сплошные лесные массивы). Полеты по ней посильны только опытным пилотам. С этой точки зрения летный состав ВВС Красной армии подобран неудачно. Летчики истребительных эскадрилий хорошо дрались на фронте, за что заслуженно отмечены правительственными наградами, но при перегонке самолетов по этой трассе они нередко теряют ориентировку, отрываясь от лидера, утомляются в продолжительных полетах и не обеспечивают безаварийной работы. Нередко наблюдаются следующие дефекты в технике пилотирования:

а) ненужные повторяющиеся движения рулем поворота или рулем глубины при взлете;

б) неумение произвести точный заход на посадку и, как следствие этого, уход на второй круг (иногда до 6 раз);

в) неумение точно держаться на установленной дистанции за лидером.

Командирами полков трассы летный состав еще недостаточно изучен в работе. Только сейчас командиры полков начали лично водить соединения в качестве лидеров. Это мероприятие дает им большие возможности по изучению летного состава непосредственно в полете и позволит в ближайшее время произвести тщательный отбор летчиков и выявление кандидатов, подлежащих замене. Такая замена диктуется исключительно высокой аварийностью на трассе.

Как ни странно, большое количество аварийных происшествий приходится на руководящий летный состав, допускающий нетерпимые ошибки в технике пилотирования. Ряд аварий, имевших место при взлете с аэродрома в хороших условиях погоды, прямо свидетельствуют о слабой технике пилотирования.

Воздушные стрелки-радисты ВВС КА в большинстве своем подготовлены недостаточно и не обеспечивают нормальной связи с землей. Вследствие этого командование 2-го полка вынуждено было снять с борта стрелков-радистов сержантов Гордиенко, Кликуна, Тарадиевского и старшину Фесенко, отстранить от работы и обязать их тренироваться в классе по приему и передаче на ключе.

Исходя из этих соображений, командование трассы назначает сейчас прибывающих из подразделений «Аэрофлота» лучших бортрадистов в состав лидерных экипажей, что должно обеспечить нормальную связь самолетов с землей.

Прикомандированный к трассе летный состав ГВФ, работающий на самолетах Ли-2 и С-47, пользуется у командования трассы большим авторитетом и доверием. Все порученные задания выполняются хорошо. Особенно авторитетными являются командиры кораблей — пилоты Марченко М. Г., Еременко И. И., Хасаев Р.А., Моисеев И. И.

Прибывшая в распоряжение Управления трассы группа пилотов ГВФ во главе с Сентюриным Н. Ф. успешно окончила в Якутске летную тренировку на самолете А-20 с оценкой «отлично». 14 декабря 1942 года эти пилоты отправлены в Уэлькаль для проведения первого опыта сквозной перегонки из Уэлькаля в Красноярск. Командование трассы возлагает на них большие надежды, учитывая большой налет, хорошую технику пилотирования и наличие опыта работы по перегонке самолетов из Комсомольска на линию фронта.

Подготовка штурманов и инженерно-технического состава ВВС никаких сомнений не вызывает.

Имеющийся в авиабазах и аэропортах личный состав достаточно подготовлен для обслуживания перегоняемых самолетов. Со стороны командования перегоночных полков никаких претензий не предъявлялось.

Четыре основные авиабазы укомплектованы на 30 %, промежуточные авиабазы (Марково, Оймякон и Олекминск) — на 25 %. Личный состав прибывает на укомплектование авиабаз с Дальневосточного фронта и из местных райвоенкоматов. Некомплект радиоспециалистов по семи авиабазам составил 57 человек.

Для нормальной организации летной работы необходимо в срочном порядке доукомплектовать перегоночные полки техсоставом (авиатехников — 12, авиамехаников — 16, авиамотористов — 17) и летчиками не менее 40 человек, причем целесообразно всех этих летчиков взять из подразделений «Аэрофлота».

Учитывая большое количество случаев проявления летчиками ВВС ошибок в технике пилотирования, а также наличие явно слабых летчиков, необходимо в срочном порядке укомплектовать Управление трассы тремя летчиками-инспекторами по технике пилотирования, подобрав кандидатов, обладающих большим опытом учебно-летной и транспортной работы (Шебанов, Капрелян, Левченко)».

Надо сказать, что меры были приняты незамедлительно.

Первые результаты работы Красноярской воздушной трассы по перегонке самолетов на фронт за 1942 год не были грандиозными. На 01.01.1943 на нашу территорию в Уэлькаль и Марково поступило 52 истребителя и 62 бомбардировщика. Всего 114 самолетов. Доставлено в Красноярск 38 самолетов — 23 истребителя и 15 бомбардировщиков. Остальные по разным причинам оставались на трассе, из них подлежали ремонту 18 — 9 истребителей и 9 бомбардировщиков.

Очень высока была аварийность. За три месяца работы было списано в катастрофах и авариях 9 самолетов: 2 Р-40 и 7 А-20. За этот период на трассе (исключая американский участок) произошло 26 летных происшествий, в том числе 5 катастроф, 7 аварий, 8 поломок, 5 вынужденных посадок, один самолет пропал без вести.

Основными причинами летных происшествий были названы: недисциплинированность и халатность летного состава — 5 случаев, недостаточное овладение матчастью — 10, полет на неисправной матчасти — 5, сложные метеоусловия — 2, потеря ориентировки — 4.

На американском участке трассы произошло 11 летных происшествий, в том числе 2 аварии и 9 поломок (в том числе один Р-40 сгорел. По нему был сделан вывод, что это, вероятно, диверсия, устроенная на аэродроме Ном с целью запугать наших летчиков летать на данных самолетах над морем и горами).

Девять человек летного состава, не справившиеся с порученным делом, были за аварии и нарушения дисциплины откомандированы с трассы. Трое были отданы под суд. На замену прибыли три опытных экипажа из Управления полярной авиации и экипажи из перегоночной 12-й ОАГ ГВФ. Все они в кратчайшие сроки были введены в строй. Инженерно-технический состав ввел целый ряд усовершенствований и приспособлений: сконструирована печь для подогрева моторов дровами, сшито на месте 120 теплых чехлов, изготовлен инструмент. В Якутске, Сеймчане, Марково заканчивалось строительство ангаров-тепляков на 6 самолетов-истребителей, достраивались специальные тепляки для нового метода подогрева самолетов и моторов: от длинного деревянного желоба будут получать тепло сразу 6–8 машин (в желоб подается теплый воздух вентиляторов из специальной печки, где сгорают дрова). Летный состав, ранее в большинстве не умевший пользоваться американской радиоаппаратурой в самолете и поэтому не знавший и не доверявший радионавигации, теперь до 80% освоил импортную аппаратуру на хорошо. На всех аэродромах были построены подвижные командные радиостанции, чем была обеспечена надежная радиосвязь земли с находящимися в воздухе самолетами на 200 и более километров.

1943 год начался с реорганизаций. С 1 января 1943 года, согласно распоряжению Правительства № 78/111 от 29.12.1942, американский участок трассы Фэрбенкс — Ном — Уэлькаль с находящимся личным составом 1-го ПАП был переведен в самостоятельный участок с подчинением начальнику военной приемки в г. Фэрбенксе США полковнику Мачину.

Было решено в целях ускорения и приобретения опыта в перегонке самолетов по трассе без передачи самолетов на промежуточных аэродромах трассы из бывших летчиков ГВФ, имеющих опыт дальних беспосадочных полетов, временно сформировать группу сквозной перегонки при Управлении КВТ в Якутске в составе двух бомбардировочных эскадрилий из двух звеньев по три самолета каждая. Командиром группы был назначен командир транспортного отряда Управления трассы майор Пущинский В.А., командиром 1-й эскадрильи — Сентюрин Н.Ф., командиром 2-й эскадрильи — старший лейтенант Романов А.И.

Приказ по Красноярской воздушной трассе ВВС КА
от 24.11.1942 № 066 г. Якутск.
О формировании отряда сквозной перегонки.

В целях приобретения опыта сформировать отряд сквозной перегонки самолетов по трассе Уэлькаль — Красноярск с дислокацией в г. Якутске при Управлении КВТ ВВС КА.

1. *Командиром отряда назначить командира транспортного отряда Управления КВТ майора Пущинского Владимира Александровича.*
2. *Штурманом отряда, он же начальник штаба — штурмана 4-го ПАП Калениченко Петра Лукича.*
3. *Командирами звеньев назначить:*
   Романова Аркадия Ивановича
   Сентюрина Николая Федоровича
   Котова Алексея Алексеевича
   Логачева Александра Петровича
4. *Назначить летчиками:*
   Герасимова Евгения Федоровича
   Макарова Александра Петровича
   Агуренко Алексея Митрофановича
   Андриянова Анатолия Петровича
   Черненко Николая Николаевича
   Грицкевича Федора Семеновича
   Васильева Ивана Никифоровича
   Бойцова Виктора Васильевича
   Иванова Георгия Ивановича
   Бочканова Василия Ивановича
   Никитина Виталия Александровича
5. *Командиров звеньев и летчиков зачислить на виды довольствия при Якутской авиабазе с 25.10.1942.*

Зам. начальника КВТ полковник Дмитриев.
Начальник штаба майор Ковтунов.

С этой же целью в Киренске на самолете А-20 были обучены прибывшие на трассу летчики ГВФ и полярной авиации: пилоты Крузе, Сырокваша, Лесных, Титлов, Спиридонов, бортрадист Абрамчук, бортмеханик Зайцев.

Пущинский В. А.

Калениченко П. Л.

Романов А. И.

Лесных В. Г.

Бойцов В. В.

Котов А. А.

Макаров А. П.

Крузе Л. Г.

Грицкевич Ф. С.

Герасимов Е. Ф.

Спиридонов Е. С.

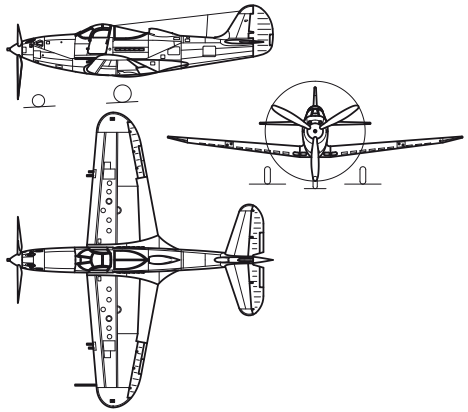
Титлов М. А.

P-39
BELL
AIRACOBRA

ИСТРЕБИТЕЛЬ

Самым массовым в поставках самолетов по ленд-лизу был истребитель P-39 «Аэрокобра» — самолет нетрадиционной компоновки с размещением двигателя за кабиной летчика, носовым колесом, автомобильными дверями, мощным вооружением. Не обошлось без доработок и переделок для устранения дефектов, выявленных при эксплуатации во фронтовых условиях. Самолет требовал большей внимательности в летной эксплуатации, так как из-за расположения мотора в центре тяжести самолета сильно реагировал на изменение центровки. Трехколесное шасси требовало ограничений скорости руления при эксплуатации на грунтовых аэродромах, нередко ломалось и приводило к капотированию на посадке. Те же недостатки двигателя, как и на P-40.

Первые P-39 поступили в СССР через северные порты из Англии, собирались и осваивались в полках самостоятельно. Первыми на них начали воевать летчики 19-го гвардейского ИАП Карельского фронта и 153-го ИАП Воронежского фронта, в морской авиации — бойцы 2-го гвардейского ИАП ВВС Северного флота. Поставлялись «аэрокобры» различных модификаций, отличающиеся оборудованием, типом винта, двигателя и вариантами вооружения. Самыми распространенными оказались P-39N (мотор V-1710–85) и P-39Q (вариант вооружения: 37-мм пушка и 6 пулеметов 12,7-мм). P-39 использовались практически на всех фронтах и флотах (кроме Балтийского). Основные задачи: истребители прикрытия, сопровождения штурмовиков, бомбардировщиков, торпедоносцев. Кроме того, «аэрокобры» благодаря мощному вооружению использовались для ударов по наземным и морским целям в качестве штурмовиков и даже бомбардировщиков, подвешивая фугасные и зажигательные бомбы калибра 100–250 кг.



Тактико-технические характеристики:	
экипаж	**1**
кол-во двигателей/мощность (л.с.)	**1x1200**
макс. скорость полета, км/ч	**642**
практ. потолок, м	**11735**
практ. дальность полета, км	**1207**
вооружение	**1 пушка 37-мм, 4 пулемета 7,62-мм, 2 пулемета 12,7-мм**
макс. бомбовая нагрузка, кг	**227**

B-25

NORTH AMERICAN MITCHELL

СРЕДНИЙ БОМБАРДИРОВЩИК

Средний бомбардировщик B-25 «Митчелл» в американских ВВС на вооружении состоял с 1941 года и в советских ВВС оказался ко двору в АДД (Авиации дальнего действия). В АДД в полной мере были применимы плюсы самолета: большой радиус действия, мощное вооружение, значительная бомбовая нагрузка, отличное радионавигационное оборудование, ночные прицелы, обогрев кабин и отсеков вооружения. Минус: большая численность экипажа — 5 человек, что в условиях войны значило увеличение потерь.

В сравнении с основным самолетом АДД — отечественным Ил-4, B-25 выглядел лучше по нескольким параметрам: более скоростной и маневренный, мог использоваться для ночных штурмовых ударов с пикирования по наземным целям (модификации с усиленным носовым вооружением). При необходимости B-25 можно было использовать как транспортный, что было важно при перебазировании полков. Крупномасштабные операции по доставке грузов партизанам Югославии и Чехословакии были успешными в том числе и благодаря использованию B-25 в транспортном варианте. Использовались «митчеллы» и как дальние дневные и ночные разведчики. Советским пилотам B-25 (в сравнении с Ил-4) нравился своими хорошими пилотажными качествами, простотой управления, хорошей устойчивостью на разбеге и пробеге, возможностью продолжения полета на одном двигателе, современным радиооборудованием и комфортабельностью пилотской кабины. Отличное оборонительное вооружение значительно повышало живучесть самолета при отражении атак истребителей противника. Потери B-25 в воздушных боях были значительно ниже, чем Ил-4, при большей интенсивности использования. Емкий бомбоотсек позволял использовать любые советские авиабомбы, американские и даже трофейные немецкие. После войны оставшиеся B-25 использовались как переходные при освоении Ту-4, в ГВФ и авиации других ведомств.

Тактико-технические характеристики:	
экипаж	**5**
кол-во двигателей/мощность (л.с.)	**2x1700**
макс. скорость полета, км/ч	**438**
практ. потолок, м	**7375**
практ. дальность полета, км	**2173**
вооружение	**13 пулеметов 12,7-мм**
макс. бомбовая нагрузка, кг	**1814**

★ **В Красноярске после войны дислоцировалась 151-я отдельная дальнеразведывательная авиаэскадрилья на самолетах B-25, которая занималась аэрофотосъемкой приграничных районов СССР в интересах Генштаба. Были B-25 и в отдельном авиаотряде Норильскомбината МВД.**

Проблемы с погодой — сильные морозы, туманы, снегопад на трассе — помешали выполнению этого решения в 1942 году, и отряд, ставший 7-м авиаполком сквозной перегонки, был сформирован только к 20 февраля 1943 года уже в составе двух эскадрилий бомбардировщиков и одной эскадрильи истребителей. Из-за отсутствия погоды первый опыт был невелик — перегнали за февраль лишь 4 истребителя и 2 бомбардировщика.7-й ПАП просуществовал недолго, в столь длительных перелетах очень сильное напряжение нес летный состав, здоровье пилотов не выдерживало. Командование решило, учитывая в том числе и это и невысокий количественный результат перегнанных таким способом самолетов, поберечь людей, и 28 мая 1943 года в связи с нецелесообразностью полк был расформирован, личный состав был переведен в другие перегоночные полки.

В апреле 1943 года было принято решение, что для большей безопасности полетов необходимо:

1. В возможно короткий срок ввести в действие аэродромы на реке Омолон между Марково и Сеймчаном, в Анадыре, в Витиме, в Нижне-Илимске, в Хандыге.
2. Срочным порядком приступить к изысканию и обозначению посадочных площадок для обеспечения вынужденных посадок неисправных самолетов с наименьшими повреждениями (на лугах, островах, песчаных косах, колхозных полях и т. д.).
3. Удлинить ВПП в Киренске на 200 метров.
4. Завезти и уложить металлические ВПП в Уэлькале, Анадыре, Марково и Магадане для Омолона.
5. Засеять все аэродромы спецтравами.

Укомплектованность личным составом трассы в апреле 1943 года:

	штат	факт	некомплект
летчиков	278	187	91
штурманов	144	101	43
радистов	136	113	23
техников	233	208	25
руководящий состав и младшие авиаспециалисты	636	549	87
вольнонаемных	711	441	270
Всего	2138	1599	539

Первый год работы дал прежде всего опыт. Устранены недочеты, мешавшие бесперебойной перегонке самолетов. Больше стало организованности и порядка на аэродромах. Радио- и метеослужба на трассе стали работать вполне удовлетворительно. Поступили новые американские радиостанции. Оправдываемость метеопрогнозов достигла пределов 80 %. Хорошо была организована и освоена командная радиотелефонная связь между самолетами в перелетах и между самолетами и командными вышками на аэродромах.

Ряд летчиков за март 1943 года, несмотря на малое количество летных дней, перегнали по 6–7 и более самолетов: капитаны Болдырев, Фролов, Липилин, старший лейтенант Хорт, младшие лейтенанты Романов, Дегтярев и другие. За один день самолеты проходили по два участка, то есть всю трассу за два дня.

Опыт приходил, но полеты от того легче не становились. Как вспоминал бывший заместитель командира 5-го ПАП, Герой Советского Союза майор Липилин:

«…Что говорить, мы летчики-истребители не были обучены летать в «сложняке». А тут оторвешься, бывало, от промерзшей полосы и в такую облачность угодишь, что не только света белого, крыла собственного не видишь. Сам я не раз просто чудом каким-то выходил на аэродром».

Экипаж транспортного самолета С-47 Федора Пономаренко за март сделал 30 рейсов, налетал 35 920 км, перевез 240 человек и 28 т груза. Вылет — каждый день. Об отдыхе не было и речи…

Липилин А. А.

Лётчик старшина Н. А. Дьяков у самолёта Р-39 «Аэрокобра»

Не обходилось без летных происшествий, но их стало значительно меньше. Некоторые нашли отражение в специально изданных приказах начальника трассы:

Приказ № 055 от 12.02.1943 по Красноярской воздушной трассе.
О проведенных мерах розыска вынужденно севшего самолета старшины Дьякова.

...При перелете группы самолетов по маршруту Сеймчан — Якутск летчик 3-го ПАП старшина Дьяков по неисправности мотора произвел вынужденную посадку в Верхоянских горах в районе Кысыл-Сулуа. Были организованы поиски самолета и он был обнаружен экипажем В-25. Для обозначения себя Дьяков выпустил более 20 цветных ракет. В-25 точно место не засек. На следующий день Ли-2 из-за СМУ не смог пройти в тот район. Сам Дьяков, не наученный пользоваться радио, не включал радиоприемник и не делал вызова для донесения о вынужденной посадке. Отыскивая место для вынужденной посадки, не заметил домик в 200–300 метрах от места посадки и в течение трех дней не делал попыток сделать себе снеговой домик или у стабилизатора наставить веток, а спал на плоскости, рискуя замерзнуть. Хорошо, что быстро он был обнаружен пилотом Р-5 ГВФ Шубиным, и наземная экспедиция на оленях вывезла его 19.01.1943.

Дьякова вывезли с места вынужденной посадки только через 34 (!) дня. Столько времени добиралась до него наземная экспедиция на оленьих упряжках. В течение месяца ему сбрасывали с самолетов все необходимое. Надо сказать, что старшина Николай Александрович Дьяков стал прекрасным летчиком-перегонщиком. Одним из первых на трассе он в августе 1943 года был награжден орденом Красного Знамени, а в августе 1944 года младший лейтенант Дьяков получил вторую боевую награду — орден Отечественной войны 2-й степени. К тому времени на его счету было 146 перегнанных истребителей на одном из самых сложных участков трассы.

После демобилизации Н. А. Дьяков с 1946 года работал вторым пилотом, командиром корабля, командиром эскадрильи, пилотом-инструктором УТО Якутского управления ГВФ. В 1968 году погиб в авиационной катастрофе.

Награждён орденами Красного Знамени, Отечественной войны 2-й степени, «Знак Почёта», медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией», знаком «Отличник «Аэрофлота». Присвоено звание «Заслуженный работник транспорта ЯАССР» (1965).

Пономаренко Федор Лукич

Родился в апреле 1907 года в м. Шпола Киевской области.Окончил школу пилотов сельхозавиации в Краснодаре в 1932 году. С 1932 по 1934 — пилот сельхозавиации г. Краснодара. С 1934 по июнь 1941 — пилот Азово-Черноморского управления ГВФ г. Ростова-на-Дону. С июня 1941 — заместитель командира эскадрильи ПС-84 по летной части МАГОН. С августа 1942 — командир корабля, командир отряда С-47 КВТ, 8 ТАП.
Майор. Награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды.
Погиб при катастрофе самолета С-47 25 ноября 1943 года в Ушканьих горах на участке Сеймчан-Уэлькаль. в 50–60 км западнее Уэлькаля. Причина гибели — пожар в кабине самолета. Погибший экипаж похоронен в Якутске:

- *бортмеханик — воентехник 2 ранга Дерибин Леонид Александрович,*
- *бортрадист — старшина Попов Иван Васильевич (оба прибыли на КВТ из Енисейской авиагруппы ГВФ).*

Работа по перегону пошла значительно лучше, но продолжались сложности с обеспечением питанием, обмундированием, особенно зимним и обувью. Часть личного состава, прибывшая из ГВФ, продолжала ходить в гражданской одежде. Не было помещений для отдыха личного состава.

Конечно, от тяжелой работы народ уставал, поизносился, порой не особо следил за своим внешним видом. Технический состав зимой из-за бесконечных работ по прогреву самолетов, как правило, ходил с обмороженными, обожженными лицами и распухшими пальцами рук. Тут уж точно не до красоты. Но… Начальник трассы полковник Мазурук был вынужден издать специальный приказ:

Приказ № 0122 от 9.04.1943 по Красноярской воздушной трассе.
О введении новых знаков различия и об изменениях в форме одежды.
…После перехода на ношение погон военнослужащим вверенной мне трассы запрещаю появляться в театрах, кино и других общественных местах в плохо выглаженном обмундировании с нечищеными пуговицами, в валенках, унтах, бурках, телогрейках, в стеганых брюках, небритыми, непричесанными…

Начальник КВТ полковник Мазурук.

Сам начальник трассы был примером для подчиненных, а личный пример — это большое дело! Положение с внешним видом потихоньку выправилось.

Положение на фронтах улучшалось, улучшалось и настроение личного состава трассы. Победы Красной армии на фронтах вдохновляли. Все понимали, что в этих победах немалая доля и их труда в тылу.

Политработники трассы во главе с начальником политотдела майором Константином Васильевичем Орловым работали очень четко, старались кроме партийно-политической работы проводить и спортивные и культурные мероприятия. Стали правилом проведение соревнований между подразделениями трассы и смотров-конкурсов художественной самодеятельности. А это первый признак того, что процесс основной деятельности уже отлажен и работает как часы. Потому и стало хоть немного появляться время для отдыха.

Приказ № 0132 от 11.04.1943
по Красноярской воздушной трассе.
О результатах смотра художественной самодеятельности в частях трассы.
…Отмечаю лучшие показатели художественной самодеятельности 5-го ПАП и 5-й авиабазы, занявших 1-е места в смотре по массовости участников, исполнению и разнообразию программы.
Индивидуальные исполнители:

- *автор художественного литературно-музыкального монтажа «Славный путь Красной армии», «Провожание», автор и исполнитель на гитаре музыкального произведения «Вальс весны» лейтенант Шевченко;*
- *автор и исполнитель рассказа «Маруся» воентехник 1 ранга Фролов;*
- *импровизация рассказа Чехова «Хирургия» — лейтенант Афанасьев;*
- *исполнитель цыганской пляски и вальса-чечетки вольнонаемный рабочий 7-й авиабазы Глущенко.*

Экипаж В-25 5-го ПАП: бортрадист старшина С. С. Извольский, штурман старший лейтенант И. Д. Афанасьев, летчик капитан А. Г. Белоконь, борттехник П. П. Редько. Красноярск, май, 1943 г.

В клубе аэропорта Уэлькаль. Пляшет командир корабля П. Журавлев, баянист — командир корабля И. Васильев

Талантов на трассе хватало, поэтому проблем с составлением репертуара на концертах художественной самодеятельности не было. Среди личного состава трассы нашлись и певцы и музыканты, и чтецы и акробаты, и даже артисты цирка.

Снабжение такой огромной структуры, как Красноярская воздушная трасса тоже имело свою специфику. По многим вопросам обеспечения трассы необходимым имуществом приходилось обращаться к союзникам.

Для Красноярской воздушной трассы поставлялось из США:

— 12 комплектов пеленгаторов с радиостанциями и 12 комплектов радиомаяков;
— запчасти, расходные материалы, электрокабель, радиоприемники, парашюты типа А № 24, телефоны, две автомашины «Джип», инструмент;
— вооружение и боеприпасы: пистолеты «Кольт» калибра 0,45 – 90 шт., 1 пушка 20-мм и 1080 снарядов к ней (для Уэлькаля);
— обмундирование: унты, полушубки, брюки, шлемы меховые; кровати, матрацы, подушки, простыни, одеяла, полотенца; лыжи — 60 пар.
— продукты: капуста сухая, какао, чай, масло сливочное, яичный порошок, картофель сухой, морковь сухая, сахар, лук консервированный, свинина, овощи консервированные, томат, лук сухой, кукуруза, фасоль, зеленый горошек.
— мыло, табак, спирт, спички, бумага папиросная.

Строчки одного из документов на эту тему:

«...Начальнику ГУ ГВФ от заместителя Народного комиссара внешней торговли Семичастнова.
Сообщаем, что для КВТ на 01.06.1943 отправлено из Фэрбенкса следующее оборудование:
— пневматические молотки ручные — 36 шт.,
— электродрели –54 шт.,
— зарядные станции — 9 шт.,
— наборы специнструмента — 65 компл.,
— подъемники — 40 шт.,
— цепные тали — 15 шт.,
— ручные дрели — 18 шт.,
— сигнальные электрофонари — 80 шт.,
— бензогенераторы с аккумуляторами 24 В — 79 шт.,
— аккумуляторы на 24 В — 158 шт.,
— подогреватели моторов — 200 шт. и 12 шт. мощных,
— чехлы на крылья, винты, моторы — 450 шт.,
— приводные бензопомпы — 30 шт.,
— огнетушители — 100 шт.,
— ручные бензопомпы — 50 шт.,
— электроподогреватели масла — 95 шт.,
— снегоочистители — 2 шт.,
— компрессоры — 4 шт.,
— бензомаслозаправщики — 8 шт.».

Согласно Постановлению ГОКО № 3551 от 16.06.1943 в США был размещен дополнительный заказ автотранспортных средств для обеспечения трассы:

«...автомашин легковых «Джип» для обслуживания старта и перевозки спецпассажиров — 27, грузовых 3-тонных — 54, автобусов санитарных — 10, автобусов пассажирских — 9, воздухомаслозаправщиков ВМЗ — 32, бензозаправщиков БЗ — 28, бензовозов — 16, автостартеров — 25, пожарных автомобилей — 10, тракторов тяжелых — 34, компрессоров ВД — 18, автокранов до 5 тонн — 17, грейдеров — 19, снегоуборочных машин — 40, бульдозеров — 12, катеров самоходных — 30, кислородных станций — 10».

Союзники поставляли все, что было нужно для обеспечения бесперебойной перегонки боевых самолетов.

Двойное подчинение трассы и ВВС и ГВФ одновременно (строительство и снабжение — ГВФ, летный и технический состав — ВВС Красной армии) продолжалось почти год. На стадии формирования это было необходимостью, но в процессе работы в дальнейшем вносило немало трудностей в процессы организации, обеспечения и управления. В итоге были сделаны выводы о целесообразности подчинения всех подразделений трассы одному ведомству. Поэтому летом 1943 года Государственный Комитет Обороны (ГКО) своим Постановлением № ГОКО-3551 сс от 11.06.1943 принимает решение о формировании при Главном управлении ГВФ Управления воздушной магистрали Москва — Уэлькаль и преобразовании Красноярской воздушной трассы ВВС Красной армии в Управление воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль (УВТКУ) с подчинением Управлению воздушной магистрали Москва — Уэлькаль Главного управления ГВФ. С этого момента единоначальником на трассе стало Главное управление Гражданского воздушного флота. Начальником УВТКУ был назначен начальник политуправления ГВФ генерал-майор авиации Илья Сергеевич Семенов.

Трасса была организационно разделена на летное соединение и систему аэропортов обслуживания. 1-й, 2-й, 3-й, 4-й, 5-й перегоночные и сформированный 4 июня 1943 года 8-й транспортный авиаполки включались в состав вновь формируемого соединения — 1-й перегоночной авиационной дивизии (1-й ПАД) ГВФ. Командиром 1-й ПАД был назначен бывший начальник Управления КВТ полковник И.П. Мазурук. Начальником штаба дивизии был назначен опытнейший штабной и боевой офицер — полковник Иван Яковлевич Прянишников, участник боев в Испании в 1937 г., на реке Халхин-Гол в 1939 г., с декабря 1941 по сентябрь 1942 г. — на Северо-Кавказском и Крымском фронтах начальник оперативного отдела 238 ШАД.

Прянишников И. Я.

На фронте полковник Прянишников, работая в должности начальника оперативного отдела ВВС 44-й армии, принимал активное участие в разработке операций по овладению Керченским полуостровом во взаимодействии с морскими силами Черноморского флота, наземными и воздушными частями. Лично высаживался в составе десанта и передавал по радио цели для нанесения удара частями ВВС 44-й армии. После отхода наших частей Прянишников вывел всю оперативную группу штаба ВВС армии без потерь, проявив самоотверженность и находчивость. За боевые подвиги был награжден двумя орденами Красного Знамени и орденом Красной Звезды. Прибыв в дивизию, четко организовал работу штаба дивизии и перегоночных полков. Часто оставаясь за командира дивизии, умело и оперативно руководил всем движением самолетов по трассе.

За отличную организацию работы штаба дивизии и штабов полков, обеспечивших перегонку импортной матчасти фронту и за боевые подвиги на фронте в августе 1944 года полковник Прянишников был награжден орденом Отечественной войны 1 степени.

Под стать командиру дивизии и начальнику штаба был и старший штурман дивизии майор Алексей Сергеевич Дорофеев. Он хоть и не участвовал в боях с врагом, но по своей специальности мало кому мог уступить в профессионализме. Прибывший на трассу в числе первых в августе 1942 года, он проделал большую работу по организации штурманской службы на трассе, лично составил навигационный справочник ВТКУ, заключавший минимум знаний, необходимых летному составу для полетов по трассе. Написал краткое описание и справочные данные по обходному маршруту Уэлькаль — Магадан — Якутск. Разработал новый метод использования пеленгов наземного пеленгатора. Старший штурман дивизии в штабе сидел редко, учил штурманский состав личным примером — перегнал по маршрутам трассы 35 самолетов В-25.

Авиабазы были реорганизованы в аэропорты ГВФ с соответствующими штатами с подчинением напрямую Управлению трассы. Управление строительства трассы утратило свою самостоятельность и было реорганизовано в отдел аэродромного строительства Управления трассы.

ПРИКАЗ О СОЗДАНИИ ВОЗДУШНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА — УЭЛЬКАЛЬ
от 15 июня 1943 г. № 0092

Во исполнение Постановления Государственного Комитета Обороны № ГОКО-3551сс от 11.06.1943 приказываю:

1. *Сформировать при ГУГВФ Управление воздушной магистрали Москва — Уэлькаль по утвержденному мною дополнению к штату № 01/200.*
   На Управление воздушной магистрали возложить:
   а) установление на всех аэродромах и в аэродромном хозяйстве магистрали порядка, обеспечивающего нормальные условия для бесперебойной перегонки самолетов и пассажирского движения в течение круглого года;
   б) проведение необходимых строительных работ по расширению и оборудованию существующих, а также строительству новых аэродромов;
   в) обеспечение всей аэродромной сети магистрали средствами связи, механизации, автотранспортом и горючим;
   г) перегонку самолетов из США в СССР до Красноярска.

2. *Переименовать Красноярскую воздушную трассу ВВС КА в воздушную трассу Красноярск — Уэлькаль и подчинить ее Управлению воздушной магистрали Москва — Уэлькаль.*
   Управление трассы перевести со штата № 015/272 на штат № 020/375.

3. *Командующему ВВС Красной армии передать в состав магистрали Москва — Уэлькаль аэродромы ВВС Муром (Савослейка), Свердловск (Кольцово), Омск, Новосибирск (Толмачево) со всеми аэродромными сооружениями на них.*

4. *Сформировать:*
   — *1-ю перегоночную авиационную дивизию и иметь ее в составе: Управление авиадивизии по штату № 020/374;*
   1, 2, 3, 4, 5-й перегоночные авиаполки по штату № 015/273;
   8-й транспортный авиаполк по штату № 015/326.
   — *Аэропорты 1-го класса: Казань, Свердловск (Кольцово), Омск, Новосибирск (Толмачево), Красноярск, Киренск, Якутск, Сеймчан, Марково, Уэлькаль и содержать их по штату № 020/376.*
   — *Аэропорты 2-го класса: Муром (Савослейка), Янаул, Курган, Олекминск, Оймякон, Берелех и содержать их по штату № 020/377.*

5. *1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 8-ю авиабазы Красноярской воздушной трассы, штат № 029/227 расформировать и обратить на укомплектование формируемых аэропортов.*

6. *1-ю перегоночную авиационную дивизию и аэропорты Муром (Савослейка), Казань, Янаул, Свердловск (Кольцово), Курган, Омск, Новосибирск (Толмачево), Красноярск иметь в непосредственном подчинении начальника Управления воздушной магистрали Москва — Уэлькаль.*
Аэропорты Киренск, Олекминск, Якутск, Оймякон, Берелех, Сеймчан, Марково, Уэлькаль подчинить начальнику Управления воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль.
Установить, что начальник аэропорта является одновременно начальником соответствующего гарнизона.

7. *Начальников аэропортов 1-го класса приравнять в правовом и материальном отношениях к командирам авиаполков.*

8. *Командующему ВВС КА призвать на действительную военную службу личный состав, состоящий на службе в авиаполках, аэропортах и управлениях магистрали Москва — Уэлькаль.*
9. *Начальникам главных управлений НКО обеспечить создаваемую магистраль Москва — Уэлькаль всеми видами довольствия через военные округа по заявкам Управления магистрали.*

10. *К формированию управлений, авиадивизии и аэропортов приступить немедленно и закончить к 1 июля 1943 г.*

11. *Назначить:*
— *начальником Управления воздушной магистрали Москва — Уэлькаль и заместителем начальника Главного управления ГВФ генерал-майора Авсеевича А. А.;*
— *командиром 1-й перегоночной авиадивизии полковника Мазурука И. П., освободив его от должности начальника Управления Красноярской воздушной трассы;*
— *начальником Управления воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль заместителя начальника ГУ ГВФ генерал-майора авиации Семенова И.С.;*
— *заместителем начальника Управления воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль полковника государственной безопасности Поташова А.И.*

Заместитель Народного комиссара обороны СССР
Маршал Советского Союза А. ВАСИЛЕВСКИЙ.

Семенов Илья Сергеевич

Родился в 1904 г. В РККА с 1932 г. Начальник Политического управления ГВФ с 1938 по 1949 г.. Начальник воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль в 1943–1944 гг. Из наградного листа от 07.08.1944: «Тов. Семенов за время работы начальником трассы с июня 1943 г. своим руководством частями трассы обеспечил выполнение решения ГОКО и указания командования по организации и обеспечению перегонки боевых и транспортных самолетов фронту, строительство новой аэродромной сети и оснащение построенных аэродромов. За период работы тов. Семенова по трассе Фэрбенкс — Красноярск перегнано много боевых самолетов. План строительства в 1943 г. выполнен. Созданная вновь аэродромная сеть находится в исправном эксплуатационном состоянии, чем созданы условия со стороны аэродромной службы по обеспечению безопасности полетов. Тов. Семенов руководит строительством лично и оперативно путем выезда на места, в результате чего в 1944 г. успешно проведено изыскание и проводится строительство новых аэродромов по заданию ГОКО в трудных районах Севера. Производительность труда на стройучастках повысилась только за 1944 г. на 24%. В 1943 г. обеспечил завоз продовольствия, ГСМ и создал условия для перегонки самолетов фронту. В Анадырском порту организовал флот-плавбазу из 23 самоходных барж, которая в течение второй навигации обеспечивает восточные порты трассы горючим и продовольствием. В 1944 г. тов. Семенов обеспечил ответственный перелет по воздушной трассе вице-президента США г-на Уоллеса. За организацию и обеспечение перегонки самолетов фронту, строительство новой аэродромной сети трассы удостоен правительственной награды — ордена Ленина.
Начальник ГУГВФ генерал-полковник авиации Астахов. 07.08.1944».
Генерал-лейтенант авиации. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1 степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

ПРИКАЗ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ
№ 00125 от 17.06.1943 г. Москва.
О формировании воздушной
трассы Красноярск — Уэлькаль.

Во исполнение приказа Заместителя Наркома Обороны Союза ССР Маршала Советского Союза тов. ВАСИЛЕВСКОГО № 0092 от 15.06.1943 г. ПРИКАЗЫВАЮ:

1. *Начальнику Управления воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль генерал-майору авиации тов. СЕМЕНОВУ:*

а) *к 01.07.1943 принять от начальника Управления Красноярской воздушной трассы полковника тов. МАЗУРУКА личный состав Управления трассы и авиабаз, сооружения, аэродромное оборудование и другое имущество аэропортов трассы. Акт приема и сдачи представить мне 15.07.1943 на утверждение;*

б) *к 01.07.1943 укомплектовать: Управление воздушной трассы в соответствии со штатом № 020/375; аэропорты 1 класса — Киренск, Якутск, Сеймчан, Марково и Уэлькаль в соответствии со штатом № 020/376 и аэропорты 2 класса — Олекминск, Оймякон и Берелех в соответствии со штатом № 020/377. Укомплектование провести за счет расформировываемых Управления и 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 8-й авиабаз Красноярской воздушной трассы.*

2. *Управление строительства Красноярской воздушной трассы (начальник управления тов. ЧУСОВ) переименовать в Управление строительства воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль и подчинить его начальнику воздушной трассы генерал-майору авиации тов. СЕМЕНОВУ.*

3. *Начальнику Управления кадров ГУГВФ подполковнику тов. ЛАВРЕНОВУ доукомплектовать штаты воздушной трассы недостающими кадрами по штатам № 020/375, № 020/376 и № 020/377 по заявке начальника воздушной трассы.*

4. *Начальнику Моботдела майору тов. ТАРАСОВУ изготовить для Управления воздушной магистрали Москва — Уэлькаль, Управления воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль и входящих в их состав аэропортов 1-го и 2-го класса и Управления перегоночной авиадивизии — гербовые печати, штампы и печати для пакетов.*

НАЧАЛЬНИК ГУГВФ
Генерал-полковник авиации Астахов.

ПРИКАЗ НАЧАЛЬНИКА КРАСНОЯРСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ ВВС КА
№ 00223 от 22.06.1943 г. Якутск.
О расформировании Управления КВТ ВВС КА.

1. *В соответствии с Постановлением ГОКО № 3551 от 11.06.1943 при ГУ ГВФ сформировано Управление воздушной магистрали Москва — Уэлькаль.*

2. *Красноярская воздушная трасса ВВС КА переименована в «Воздушную трассу Красноярск — Уэлькаль» с подчинением ее Управлению воздушной магистрали Москва — Уэлькаль.*

3. *Управление КВТ ВВС КА подлежит расформированию, личный состав обращается на укомплектование формируемых Управления ВТКУ и Управления 1-й ПАД.*

4. *1-я ПАД формируется в составе: Управление дивизии, 1,2,3,4,5-й перегоночные авиаполки и 8-й транспортный авиаполк с непосредственным подчинением дивизии начальнику УВММУ.*

5. *1,2,3,4,5,6,7 и 8-я авиабазы КВТ подлежат расформированию и обращаются на укомплектование формируемых аэропортов.*

6. *ВТКУ формируется в составе: аэропорты 1 класса — Киренск, Якутск, Сеймчан, Марково, Уэлькаль и аэропорты 2 класса — Олекминск, Оймякон, Берелех.*

7. *Формирование управлений и аэропортов закончить к 30.06.1943.*

Начальник КВТ полковник Мазурук.

Эта реорганизация повлекла массу кадровой работы. В период организации и комплектования частей трассы была проделана большая работа по формированию, укомплектованию и подготовке кадров. Вновь прибывший личный состав был своевременно принят, обучен на импортной матчасти и правильно определен на должности, что обеспечило выполнение поставленных перед трассой задач. Переучено на импортную матчасть 30 % летно-технического состава, прибывшего на доукомплектование перегоночных авиаполков, переучено и отстажировано около 350 бортмехаников, бортрадистов, авиатехников, радиотехников и радиооператоров. Сформировано заново 16 аэропортов. 50 % состава каждого порта составлял вольнонаемный персонал. Несмотря на недостаток квалифицированных рабочих была проведена подготовка по специальностям для портов из местных граждан, организованы курсы в Якутске и на местах: лаборанты по ГСМ, шофера, трактористы, механики. Порты были укомплектованы на 100 % и их штат составил 2154 человека. Сформированы три авиамастерские в Якутске, Киренске и Сеймчане. Подготовка кадров организована путем ученичества в мастерских. Сформирована Анадырская плавбаза (23 баржи). Для работы на импортных самоходных баржах командиры барж и механики проходили обучение в порту.

Из воспоминаний М. И. Мякишева, бывшего парторга 2-го ПАП и заместителя начальника Уэлькальского аэропорта по политчасти:

«…В июне 1943 я прибыл в Уэлькаль. К тому времени там были подготовлены так называемые яранги из фанеры, где жили летчики и обслуживающий персонал. Позднее построили два деревянных дома и штаб. Строили сами, из бревен, которые доставлялись баржами из Анадыря. Бревна сбрасывались в море, после чего их, разбросанных по берегу на десятки километров, приходилось собирать тракторами и вручную. Полеты не прекращались ни днем ни ночью. Особенно тяжело было зимой. Взлетная полоса, выложенная из деревянных реек прямо на морской косе залива Креста Берингова пролива, чистилась каждый час (записано Н. Ф. Шкаревым)».

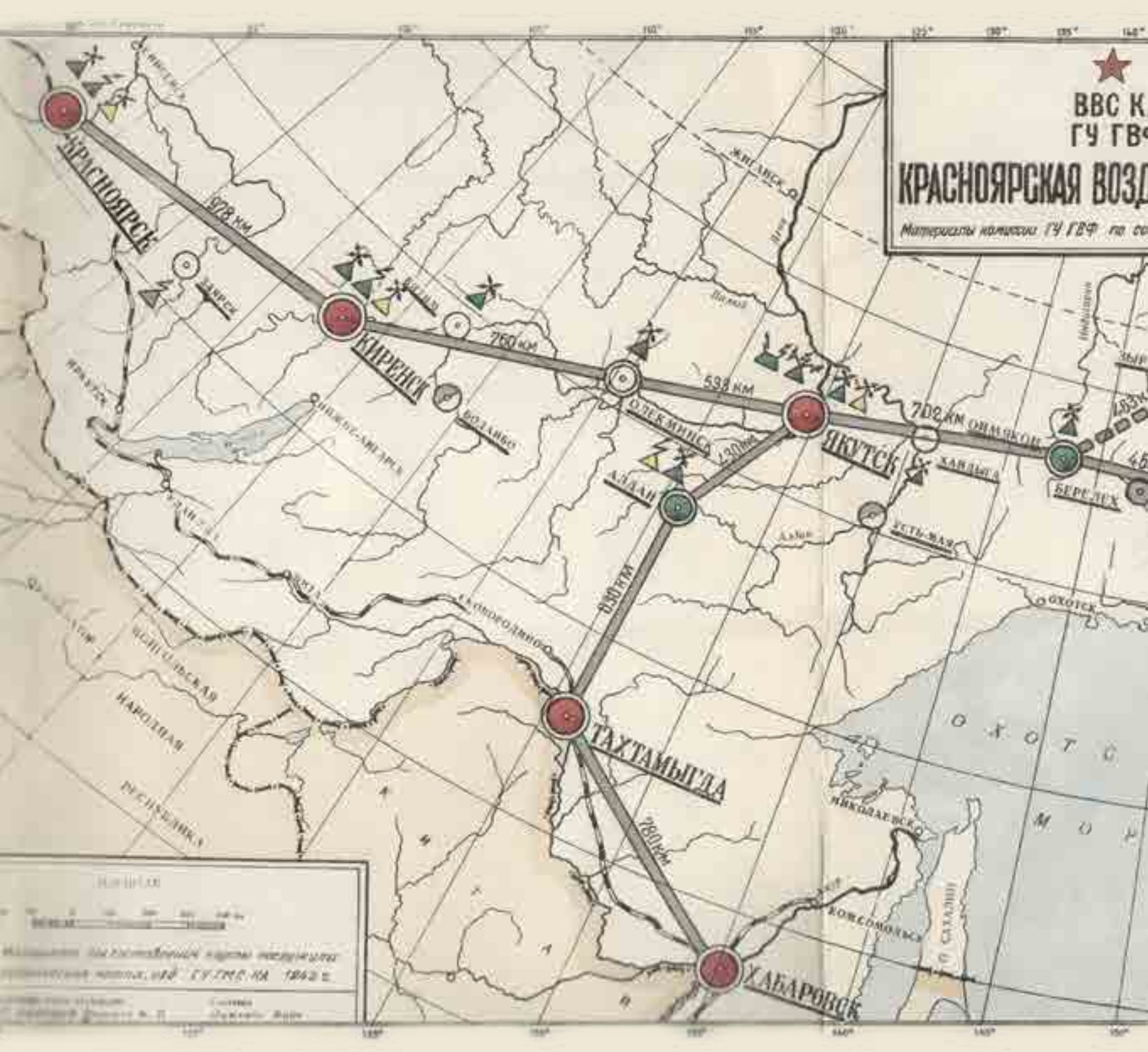
Важнейшим условием работы трассы было соблюдение строгого режима секретности, который контролировался направленными на трассу в июне 1943 года работниками центрального аппарата НКГБ СССР. Начальником Управления воздушной магистрали Москва — Уэлькаль был назначен генерал-майор авиации Александр Александрович Авсеевич, бывший помощник начальника Главного управления контрразведки «СМЕРШ», кадровый сотрудник НКГБ СССР. Полковник А. П. Поташов был назначен заместителем начальника Управления воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль, другие офицеры были назначены на должности заместителей начальников аэропортов. Офицеры-чекисты стали многопрофильными специалистами, при необходимости выполняя обязанности начальников аэропортов, не боялись брать на себя ответственность за принятые решения и принесли много пользы для обеспечения четкой работы конвейера перегонки.

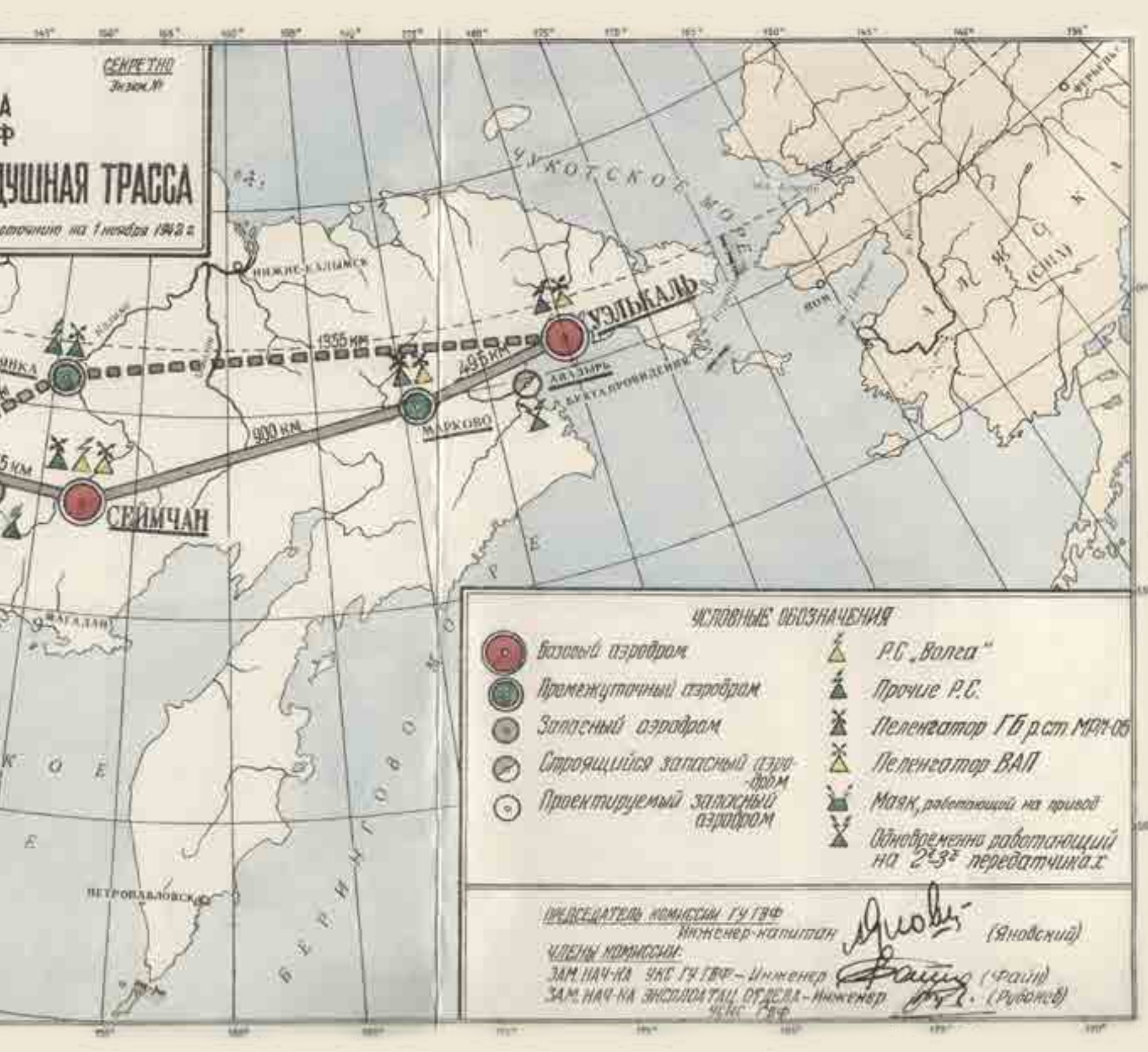
В 1943–1944 годах были введены в строй 5 новых аэродромов: Витим, Нижне-Илимск, Омолон, Анадырь, Танюрер со сроком строительства 2–3 месяца. Выполнено строительство трех ремонтных мастерских, гостиниц, домов пилотов при хорошем качестве работ. Начальник отдела аэродромного строительства ВТКУ инженер-капитан Соломон Хаймович Файн руководил строительством лично, оперативно выезжая туда, где требовалась помощь.

При строительстве новых аэродромов в 1943–1944 годах было применено много интересных решений. Опять отличились изыскатели и строители. В 1943 году начальником строительства аэропорта Анадырь Николаем Трофимовичем Попковым был изыскан аэродром на горе Волчья в Анадыре. По личной инициативе с помощью местных партийных и советских органов Попков закончил первую очередь строительства аэродрома Анадырь в 1943 году. В зиму 1943–1944 годов обеспечил бесперебойную эксплуатацию зимнего аэродрома.

Боярский Владимир Ананьевич

Родился на Северном Кавказе. Принимал участие в операциях против бандитов в составе ЧОН, работал редактором многотиражной газеты, на стройке Кузнецкого металлургического комбината. Окончил Северо-Кавказский институт цветных металлов. В 1936 году по путевке ЦК ВЛКСМ был направлен на работу в ОГПУ. В 1938 г. награжден именным оружием. В 1941-м — начальник спецгруппы МГБ СССР по Сталинскому району г. Москвы. В 1942-м — начальник опергруппы контрразведки на Северо-Кавказском фронте. В 1943 г. со своей опергруппой проник в Краснодар за сутки до вступления в город Красной армии, захватил в плен около 300 немцев. Командирован на КВТ заместителем начальника аэропорта Уэлькаль. В 1944–1945 гг. — снова на фронте, штурмовал Кёнигсберг, тяжело ранен. Воевал с Японией. В Маньчжурии взял в плен штаб 13-й японской армии, разоружил 250 японских офицеров и генералов. Полковник. Награжден четырьмя орденами Красного Знамени, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги».


ВВС К
ГУ ГВФ
КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗД
Материалы комиссии ГУ ГВФ по со
КРАСНОЯРСК
928 КМ
КИРЕНСК
750 КМ
538 КМ
ЯКУТСК
702 КМ ОЙМЯКОН
БЕРЕЛЯХ
ТАХТАМЫГДА
780 КМ
ХАБАРОВСК
ОХОТСК
М О Р
НИКОЛАЕВСК
КОМСОМОЛЬСК


СЕКРЕТНО
Экзем. №
А
Ф
ДУШНАЯ ТРАССА
состоянию на 1 ноября 1942 г.
ЧУКОТСКОЕ МОРЕ
НИЖНЕ-КОЛЫМСК
УЭЛЬКАЛЬ
1955 КМ
495 КМ
900 КМ
МАРКОВО
АВАЗЬМЯ
СЕЙМЧАН
ПЕТРОПАВЛОВСК
БЕРИНГОВО
МОРЕ
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
Базовый аэродром
Промежуточный аэродром
Запасный аэродром
Строящийся запасный аэродром
Проектируемый запасный аэродром
Р.С. „Волга"
Прочие Р.С.
Пеленгатор ГБ рст МРП-05
Пеленгатор ВАП
Маяк, работающий на приводе
Одновременно работающий на 2-3 передатчиках
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИССИИ ГУ ГВФ
Инженер-капитан (Яновский)
ЧЛЕНЫ КОМИССИИ:
ЗАМ. НАЧ-КА УКС ГУ ГВФ – Инженер (Файн)
ЗАМ. НАЧ-КА ЭКСПЛОАТАЦ. ОТДЕЛА – Инженер (Рубанов)
УКС ГВФ

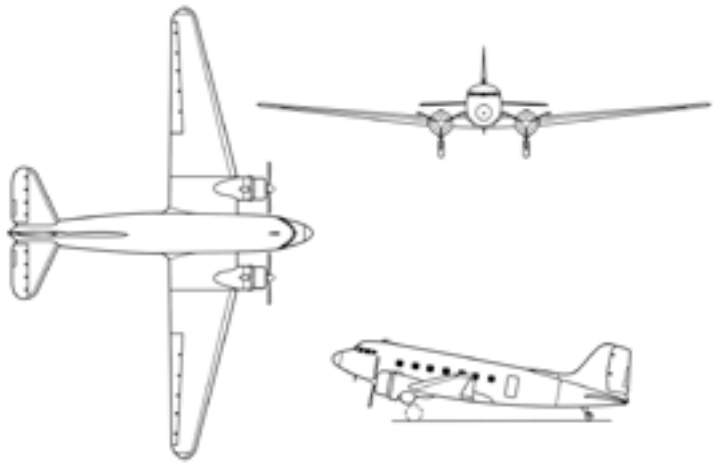
C-47
DOUGLAS

SKYTRAIN
DAKOTA

ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ

Знаменитый транспортник С-47 «Скайтрейн», в СССР названный «Дугласом», внес огромный вклад в Победу как на фронте, так и в тылу. Первые С-47 стали использовать для обслуживания самой КВТ — в 8-м ТАП для перевозки людей и грузов по трассе. На фронт С-47 поступали в части АДД, ГВФ и как самолеты для перевозки руководящего состава звена армия-фронт.

С-47 был прочным, надежным и экономичным самолетом. Руководство страны для особо важных перелетов внутри страны и за рубежом также предпочитало использовать С-47. После войны самолеты С-47 использовались в ВВС, ГВФ и полярной авиации до снятия с эксплуатации в 1957 году.



Тактико-технические характеристики:	
экипаж	**3**
кол-во двигателей/мощность (л.с.)	**2х 1200**
макс. скорость полета, км/ч	**370**
практ. потолок, м	**7315**
практ. дальность полета, км	**2575**

P-63
BELL

KINGCOBRA

ИСТРЕБИТЕЛЬ

Самолет P-63 «Кингкобра», по сути, — дальнейшее развитие «Аэрокобры». Внешне они кажутся похожими, но изменения коснулись практически всего: фюзеляжа, крыла и оперения, увеличились габариты, установлен более мощный двигатель. Создавался самолет прежде всего для огневой поддержки наземных войск, ближе к функциям штурмовика, чем истребителя. К сожалению, внедрение нового самолета в боевые полки началось практически в конце войны и «кингкобры» поступали в основном в полки авиации ПВО. Это было обусловлено хорошими высотными характеристиками и наличием радиокомпаса, облегчавшего навигацию в облаках и в темное время суток. Учитывая близость окончания войны на Западе и перспективу начала боевых действий на Дальнем Востоке, на «кингкобры» стали перевооружать авиаполки 12-й Воздушной армии и ВВС Тихоокеанского флота. По сути, не успев повоевать с немцами, «кингкобры» показали себя в недолгой войне с Японией. Самолеты использовались для штурмовки и бомбардировки наземных позиций противника, сопровождения бомбардировщиков и разведчиков, прикрытия с воздуха кораблей и сухопутных войск. Учитывая то, что японская авиация не оказывала сколько-нибудь серьезного сопротивления, воздушных боев с участием P-63 за этот короткий период было немного и проявить себя как истребитель «Кингкобра» не успела.

После окончания войны самолеты P-63 остались в советских ВВС и сыграли важную роль как переходные машины в массовом переучивании летчиков на реактивную технику, прежде всего из-за схожести конструкции шасси (соответственно, схожим процессом взлета и посадки) у P-63 и первых серийных советских реактивных самолетов МиГ-9 и МиГ-15.

Тактико-технические характеристики:	
экипаж	**1**
кол-во двигателей/мощность (л.с.)	**1x 1325**
макс. скорость полета, км/ч	**660**
практ. потолок, м	**13110**
практ. дальность полета, км	**800**
вооружение	**1 пушка 37-мм, 4 пулемета 12,7-мм**
макс. бомбовая нагрузка, кг	**до 3×227**

Начальник изыскательской экспедиции и главный инженер проекта ВТКУ Алексей Александрович Арнольд в марте 1943 года во главе экспедиции из 4-х человек был высажен с самолета в совершенно ненаселенном и неизученном районе Колымы на льду озера у рек Кегали и Омолон. В течение весны и лета 1943 года им был изучен район высадки экспедиции в радиусе 50 км. По изысканию второго участка строительства аэропорта Омолон инженер Арнольд на плоту спустился вниз по течению Омолона на 170 км и на новом участке разработал проект земляных работ. Весной 1944 года Алексей Александрович в качестве начальника экспедиции в составе 11 человек был высажен с самолета на необследованный тундровый участок на реке Анадырь. В результате на месте развернуто строительство базового аэропорта Танюрер. Автор проекта — инженер Арнольд.

В 1944 году по решению ГОКО необходимо было изыскать, запроектировать и построить аэродром Красное (Танюрер) с укладкой металлической полосы. Организация этого строительства была возложена на помощника — начальника отдела аэродромного строительства ВТКУ инженер-капитана Бориса Сергеевича Иванова. В апреле 1944 года на самолете Р-6 Ивановым лично были высажены в малонаселенные тундровые районы озера Красное и реки Танюрер изыскательские бригады в количестве 15 человек, которые под его руководством на собачьих нартах обследовали огромный тундровый район площадью 2400 км$^{2.}$ и наметили 17 вариантов, из которых после снеготаяния в конце июня 1944 года был утвержден к строительству аэродрома вариант № 2 на реке Танюрер. Одновременно с изыскательскими работами инженер-капитан Иванов перебросил самолетами Р-6 и Ш-2 86 лесорубов в неисследованный район реки Майны, 400 км вверх по течению от реки Анадырь, где была организована заготовка 3000 м^3 леса для строительства аэродрома. Строительство аэродрома Танюрер было начато 15 июля 1944 года. С 15 июля по 1 октября было выполнено 50 000 м^3 земляных работ по устройству сплошной, в 60 см, насыпи на заболоченной тундре для укладки металлической полосы. Уложено 72 000 м^2 металлических плит и закончено строительство полосы размером 1200 х 60 м.

По горным и труднопроходимым протокам реки Майны впервые на Чукотке было сплавлено на строительство аэродрома Танюрер по водному пути в 800 км 2500 м^3 леса, что обеспечило развертывание строительства всех предусмотренных планом сооружений. В результате за 75 дней на заболоченной тундре был построен первоклассный аэродром с металлическим покрытием.

В 1944 году Иван Федорович Гура был назначен старшим производителем работ и руководителем механизации по строительству аэродрома Чаплино. С 5 августа по 15 сентября при круглосуточной работе по гальке на расстояние 10 км было переброшено из карьера на полосу 4000 т глины. Гура применил ряд механизмов по дроблению и перемешиванию глины собственной конструкции и обеспечил к 15 сентября посадку в Чаплино самолета С-47. На 25 сентября 1944 года была закончена полоса 1000 х 40 м, обеспечивающая прием и вылет любой боевой машины.

Продолжалась работа по улучшению радиосвязного и радионавигационного оборудования трассы. На трассе к концу 1943 года было установлено и задействовано в работе 24 радиостанции, 11 длинноволновых и 7 коротковолновых радиопеленгаторов. При недостатке радиосредств опять же помогла смекалка. Так, для обеспечения регулирования самолетов на аэродроме и в приаэродромной зоне

Перелет начинался с построения полка. Якутск, 1944 г.

на аэродромах Красноярск, Киренск, Теплый Ключ, Олекминск, Витим, Якутск, Сеймчан, Омолон, Марково, Уэлькаль в 1943 году были смонтированы и введены в эксплуатацию командные радиостанции, снятые с аварийных самолетов.

К февралю 1944 года численность личного состава пяти перегоночных и транспортного полков составляла 681 человек: из них:

— летчиков-бомбардировщиков	**78**
— летчиков-истребителей	**95**
— командиров кораблей транспортных самолетов	**26**
— вторых пилотов транспортных самолетов	**25**
— штурманов	**59**
— бортрадистов	**123**
— технического состава	**275**

Павленков М. И.

Пронюшкин И. И.

Власов И. П.

Летно-технический состав, прошедший суровую школу первого этапа перегона, отличался высокой квалификацией.

В 1943–1944 годах некоторые офицеры, причем даже из Управления трассы и полкового звена, все же убыли на фронт в действующую армию. В их числе был заместитель начальника трассы подполковник Василий Васильевич Фокин, командир 1-го ПАП подполковник Павел Владимирович Недосекин, командир 4-го ПАП майор Платон Ефимович Смоляков. Командир 5-го ПАП подполковник Павел Петрович Матюшин был назначен старшим пилотом-инспектором Главной инспекции ГУ ГВФ.

Убыл на фронт и начальник Военной миссии СССР в Фэрбенксе полковник Михаил Григорьевич Мачин. За это же время среди личного состава трассы выделились своими способностями наиболее грамотные летчики-командиры, которые и получили продвижение по службе. Так, стали: заместителем командира дивизии — подполковник Александр Георгиевич Мельников, командирами перегоночных полков — подполковник Михаил Иванович Павленков, майор Иван Иванович Пронюшкин.

На должность командира 4-го ПАП был назначен бывший командир 45-го запасного авиаполка, принимавший американские самолеты от перегонщиков в Красноярске, Герой Советского Союза подполковник Иван Павлович Власов.

Мельников Александр Георгиевич

Родился в 1903 г. в г. Златоусте Челябинской области. В РККА с 1923 года. Окончил Тверскую военную кавалерийскую школу, Вольскую авиашколу и Чкаловскую (Оренбургскую) ВАШЛ. Участник освобождения Западной Украины и Западной Белоруссии в 1938 г. Участник Финской войны в декабре 1939 — марте 1940 гг. Совершил 17 боевых вылетов. С июня 1940 г. — командир 96 ДБАП. На фронте с 22 июня 1941 г. — совершил 60 боевых вылетов на ДБ-3 Ф. С октября 1941 г. — командир 73 ЗАП АДД, с июля 1942 г. — командир 27 ЗАБр АДД в г. Бузулуке Оренбургской области. С августа 1942 г. — командир 2-го ПАП Красноярской воздушной трассы. С сентября 1943 г. — заместитель командира 1 ПАД. С мая 1944 по декабрь 1945 г. — командир 1 ПАД.
Генерал-майор авиации. Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды, медалями.

Вышедший на экраны в 2000-е годы художественный фильм «Перегон» внес некоторую смуту кадрами о том, что через Берингов пролив на территорию СССР самолеты массово перегоняли американские летчики. На самом деле американские экипажи на трассе побывали всего лишь трижды.

В январе 1943 года в Якутске в течение нескольких дней был с визитом видный политический деятель США сенатор Уилки на самолете В-24 «Либерейтор». Благодаря этому прилету в нашей авиации появился первый (причем бесплатный) экземпляр самолета этого типа (по ленд-лизу он не поставлялся). Дело в том, что американский экипаж, понадеявшись на свою технику, не учитывал сильнейшие якутские морозы. В итоге за несколько дней, не прогревая моторы, проморозили самолет напрочь. От помощи в подогреве нашими самодельными печками американцы отказались. Моторы с большим трудом запустились. Летчики, не прогрев моторы на малых оборотах, как говорится, дали газу и пошли на взлет, оторвались, а на высоте 30 м отказал один мотор, и из-за замерзшей гидросистемы не убралось шасси. Малая высота и скорость позволили с крутым разворотом совершить грубую посадку, в результате которой самолет выкатился за пределы полосы и уткнулся в сугроб. Счастье, что никто не пострадал. Сенатора с сопровождающими и с экипажем отправили на Аляску транспортным самолетом трассы. А «либерейтор» второй пилот самолета… подарил Мазуруку. Оказывается, самолет был личной собственностью американского пилота, выходца из богатой семьи. Подарок был юридически оформлен нотариусом. «Либерейтор» умелые руки борттехников — выходцев из полярной авиации — Коваленко, Чечина и Островенко поставили «на крыло», Мазурук лично облетал «подарок» и перегнал его в Москву.

Приказ № 0155 от 20.04.1943 по Красноярской воздушной трассе.
О перегонке самолета В-24 для сдачи в г. Москву.
Во исполнение приказания заместителя командующего ВВС КА генерал-лейтенанта Астахова для перегонки самолета В-24 и сдачи его в г. Москву назначаю экипаж в следующем составе:
— командир корабля — я;
— второй пилот — летчик 4-го ПАП младший лейтенант Ворона;
— штурман — майор Жуков;
— бортинженер — Чечин;
— борттехник — Хмурович;
— борттехник — Абатуров;
— бортрадист — Макаров.
Маршрут полета: Якутск — Красноярск — Омск — Москва.
Вылет: в 6:00 21.04.1943.
На борту в качестве пассажиров:
— начальник метеослужбы 4-го ПАП Бродкин,
— заместитель начальника УК ВВС КА полковник Кувинов.
Начальник КВТ полковник Мазурук.

А. Г. Мельников и Л. И. Кесельман у В-24

В дальнейшем самолет летал в соединении АДД, где его экипаж особо отличился при оказании помощи Народно-освободительной армии Югославии.

В мае 1944 года командир перегоночной авиадивизии Илья Павлович Мазурук сопровождал в перелете по трассе на самолетах С-54 и С-47 вице-президента США Генри Уоллеса. Кроме трассы они побывали в Магадане, Комсомольске-на-Амуре, Иркутске, Красноярске, Новосибирске, даже в Шушенское на пару часов залетели. Свидетели этого момента утверждают, что Уоллес перед музеем Ленина снял шляпу, восхищался Енисеем.

А в августе 1944 года на трассе побывал руководитель военной промышленности США господин Нельсон:

Исх.№ 05621 от 28.08.1944 г.
Начальнику центрального штаба войск ПВО КА
генерал-лейтенанту Нагорному.
ВРИД начальника штаба ВВС КА
генерал-лейтенанту авиации Кроленко.
Сообщаю, что 29 августа с. г. в 03:00 м. из Якутска в Москву вылетает американский самолет С-54. Полет будет осуществляться по маршруту Якутск — Красноярск — Новосибирск — Омск — Свердловск — Казань — Москва (Центральный аэродром). Самолет произведет в пути посадку в Новосибирске на аэродроме Толмачево, где будет заправка самолета и ночевка. Вылет из Новосибирска в Москву будет 30 августа с. г., время будет сообщено дополнительно.
Самолет С-54 4-моторный, однокилевой, опознавательные знаки — стандартная маркировка американских ВВС.

Тяжёлый бомбардировщик Consolidated B-24 Liberator

Кроме американского экипажа на борту самолета для сопровождения находятся от ГВФ штурман старший лейтенант Калениченко и бортрадист сержант Назаров.
При полете из Новосибирска в Москву самолет будет иметь сигнал «Я свой самолет»: два левых крена и одна красная ракета.
Прошу дать указание подведомственным Вам частям по обеспечению безопасности полета и наблюдения за самолетом.
Зам. начальника ГУ ГВФ генерал-лейтенант авиации Авсеевич.

Летом 1944 года снова произошли изменения в руководстве трассы и дивизии. 5 июня 1944 года сменился командир 1-й перегоночной авиадивизии — на место убывшего на довоенную должность начальника Управления полярной авиации ГУСМП, Героя Советского Союза полковника И.П. Мазурука был назначен полковник Александр Георгиевич Мельников (бывший командир 2-го перегоночного авиаполка и заместитель командира дивизии).

В августе 1944 года начальником УВТКУ был назначен один из организаторов Полярной авиации СССР, Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Марк Иванович Шевелев. Генерал-майор авиации И.С. Семенов вернулся к исполнению обязанностей заместителя начальника Главного управления ГВФ — начальника Политического управления ГВФ.

1944 год для перегонщиков трассы был самым результативным. Сказывался и уже приобретенный личным составом опыт, и высокий уровень оснащения трассы оборудованием. На фронтах господство в воздухе было уже за советской авиацией, советская земля уже была освобождена от врага, бои шли на чужой территории и поэтому необходимость в поставках самолетов на западные фронты к концу 1944 года стала спадать. Но было ясно, что не избежать конфликта с восточным недружелюбным соседом — Японией. Поэтому было принято решение часть самолетов оставлять на авиабазах хранения Сибирского военного округа и Забайкальского фронта с целью создания резерва на случай войны с Японией.

Шевелев Марк Иванович

Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации.
Родился в 1904 г. в Петербурге. Участник Гражданской войны. В 1925 году окончил факультет воздушных сообщений Ленинградского института инженеров путей сообщения. С 1926 г. — инженер в обществе «Добролёт». В 1929 г. возглавил авиаслужбу «Комсеверопути», летал в качестве летчика-наблюдателя. В 1931–1938 гг.— начальник Управления полярной авиации Главного управления Северного морского пути при Совете Народных Комиссаров СССР, заместитель начальника ГУСМП. В марте-июне 1937 г. участвовал в воздушной экспедиции на Северный полюс. В 1939 г. снова призван в кадры РККА. Участник Великой Отечественной войны — начальник штаба 81-й дальнебомбардировочной авиадивизии, а затем начальник штаба Авиации дальнего действия. С 18 апреля 1944 г. — начальник воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль по перегону самолетов из США в СССР.
С 1947 г.— заместитель начальника ГУ ГВФ. В 1955 г. вновь назначен начальником Управления полярной авиации ГУСМП. С 1960 по 1971 г. — начальник полярного управления «Аэрофлота». В 1971–1988 гг.— государственный инспектор Севморпути.

Анурьев Н. А.

Евстифеев А. В.

Вуков В. П.

Елецкий Е. А.

Подвиг перегонщиков, изыскателей, строителей, инженерно-технического состава, политработников, не остался неоцененным.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 года 1-я перегоночная авиационная дивизия была награждена орденом Красного Знамени. В Указе Президиума Верховного Совета СССР были такие слова: «За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленную при этом доблесть и мужество».

Вручение ордена Красного Знамени 1-й ПАД. Якутск, 7 февраля 1945 г.

Вылет на перегон действительно приравнивался к боевому. 551 человек из личного состава 1-й ПАД и Управления воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль: «…За успешное выполнение заданий правительства по воздушно-транспортным перевозкам для фронта, перегонку материальной части для боевых авиационных частей действующей армии и отличные показатели в работе» были награждены боевыми орденами и медалями указами Президиума Верховного Совета СССР от 30 августа 1943 года, от 2 сентября 1943 года, от 5 ноября 1944 года, 18 августа 1945 года.

Главным результатом деятельности летчика-истребителя и экипажа бомбардировщика было количество перегнанных самолетов. У экипажей транспортных самолетов — количество перевезенных пассажиров и груза. У экипажей лидеров — количество отлидированных групп. К концу войны наибольшее количество отлидированных групп в 1-м ПАП имели опытные и волевые офицеры капитан Гамов (250 групп) и капитан Бочкарев (135 групп), во 2-м ПАП — майор Никифоров (277 групп), майор Цыганов (125 групп). Мало того, многие летчики-лидеры могли летать на всех типах перегоняемых самолетов. Экипажи транспортных самолетов в основном были укомплектованы высококвалифицированными экипажами Московской авиагруппы особого назначения ГВФ (МАГОН). За время работы трассы своеобразными рекордсменами по налету часов стали командиры кораблей Васильев, Евстифеев, Анурьев и Вуков, налетавшие по 3000 часов. По количеству перегнанных самолетов были свои передовики. Например, на счету летчика 3-го ПАП лейтенанта Сергея Яковлевича Татушина — 343 перегнанных истребителя. Летчик 3-го ПАП старший лейтенант Гурий Владимирович Сорокин перегнал 360 самолетов. Последний перегон Сорокина — самолет В-25 из Нижне-Илимска в Красноярск 17 октября 1945 года. Летчик 2-го ПАП лейтенант Евгений Алексеевич Елецкий с августа 1943 по декабрь 1945 года совершил 402 вылета на Р-39, 310 вылетов на Р-63, 100 вылетов на АТ-6, 6 вылетов на В-25. К концу войны у большинства пилотов, пришедших на трассу в августе 1942 года, было на счету более 200 перегнанных самолетов и по 2–3 боевых правительственных награды за перегон.

Были и настоящие герои, навеки вписавшие свои имена в историю Красноярской воздушной трассы, такие как капитан Петр Павлович Гамов.

В декабре 1942 года на базе Ладд-Филд в Фэрбенксе скопилось много самолетов, и американские летчики в порядке исключения вызвались перегнать 8 самолетов А-20 в Ном. Из-за резкого ухудшения погоды один из самолетов в районе Нома совершил вынужденную посадку с убранными шасси на аляскинском берегу Берингова пролива. Летчик жив, но самолет получил незначительные повреждения. После ремонта на месте самолет должен был перегнать на аэродром Ном американец капитан Кейн, но тот, осмотрев место взлета (полоса утрамбованного снега вдоль берега под уклон к морю), при сильном попутном ветре, не рискнул. Собирались самолет разобрать по запчастям. Мазурук в разговоре с командиром эскадрильи 1-го ПАП Гамовым высказал, что было бы неплохо сохранить самолет для фронта. Гамов решил попробовать.

На следующий день Гамов с командиром полка П. В. Недосекиным вылетели на место посадки. Действительно, риск был очень велик. Первая попытка не удалась. Уже на разбеге стало ясно, что на взлете сильным боковым ветром самолет снесет в море. На джипе поехали вдоль берега и за 1,5 км от самолета увидели ровную льдину у берега метров 600 в длину. Гамов предложить взлетать отсюда. Самолет перекатили и рисковая работа началась. Пробежав всю льдину, лишь у самого ее края Гамов взял штурвал на себя. Лопасти винта, зацепив воду, кинули брызги на лобовое стекло. Люди на берегу видели, что шасси самолета едва не касаются воды. Но самолет взлетел и благополучно сел в Номе. Когда после посадки американцы бросились качать смелого летчика, тот пошутил: «Больше всего в этот момент я боялся… разбиться».

4 августа 1943 года Гамов на В-25 повел группу из 10 Р-39 из Фэрбенкса на Уэлькаль. После взлета выяснилось, что на лидерном самолете разъединилась амортизационная стойка переднего шасси. Гамов принял решение сесть на запасном аэродроме Галена. Гамов вспомнил о случае, который ему рассказывал американский инструктор Николай де Толли про то, как тот посадил самолет без передней стойки с помощью автомобилей. Гамов связался по радио с Мачиным, отказался сажать самолет на фюзеляж и предложил свой план посадки. На аэродроме сразу началась подготовка к встрече поврежденного самолета. Гамов выработал топливо, вывел В-25 на прямую, выключил оба мотора и зафлюгировал винты. Точный расчет себя оправдал. Самолет коснулся полосы в самом ее начале. Тормозить было нельзя, иначе самолет бы клюнул носом и перевернулся. На середине полосы два «доджа» с натянутыми канатами двинулись вдоль полосы по ходу движения самолета. Гамов держал нос самолета поднятым до последней возможности. В это время американцы с бортов грузовиков закинули канаты на кили бомбардировщика. Сильный удар, самолет замедлил бег, но продолжал движение вперед, увлекая за собой на канатах грузовики. Заброшенные на хвост канаты удержали самолет с задранным носом. Остановились почти у края полосы перед обрывом в реку Танану.

А однажды Гамов должен был на В-25 доставить начальника гарнизона аэродрома Галена в Ном. Гамов взлетел, а на посадке у него с передней стойкой что-то случилось, и она не вышла. Он принимает решение, вырабатывает горючее, и решает садиться. «Приложил» самолет на основные стойки, и, как только основные колеса коснулись земли, от удара сошла с замков и вышла передняя стойка. Сели нормально на три точки, но американец страху натерпелся.

Командир бомбардировочной эскадрильи 1-го ПАП капитан Петр Павлович Гамов работал на трассе с первого до последнего дня, лично перегнал с Аляски на Чукотку 340 бомбардировщиков, отлидировал 250 групп, награжден орденами Ленина, Красного Знамени, медалью «За боевые заслуги».

Капитан П. П. Гамов (справа) со своим экипажем

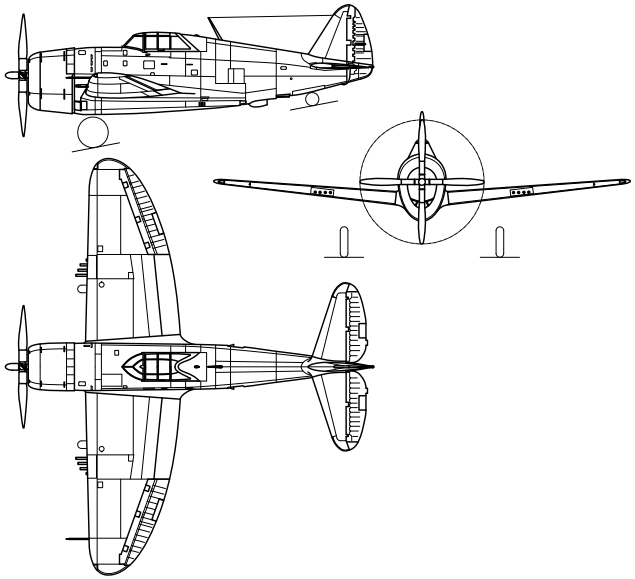
П. П. Гамов первым из перегонщиков трассы 30 августа 1943 года был награжден высшей наградой СССР — орденом Ленина.

P-47
REPUBLIC

THUNDERBOLT

ИСТРЕБИТЕЛЬ-БОМБАРДИРОВЩИК

Р-47 «Тандерболт» был конструкторами задуман как тяжелый истребитель дальнего сопровождения с большой дальностью полета и хорошими высотными характеристиками.
Первые три самолета, прошедшие по КВТ, были направлены на испытания в НИИ ВВС, ЦАГИ и ЛИИ НКАП. Остальные, поставленные по ленд-лизу «тандерболты» шли по Южной трассе через Иран. Первоначально Р-47 были распределены в авиаполки ПВО, где особо себя не показали.
В морской авиации повоевать им удалось только на Балтике, и то в качестве разведчиков в 15-м ОРАП. К моменту поставки Р-47 на Северный и Черноморский флоты (ноябрь 1944 года) боевые действия там практически прекратились. Таким образом, этот самолет в советских ВВС оказался невостребованным.



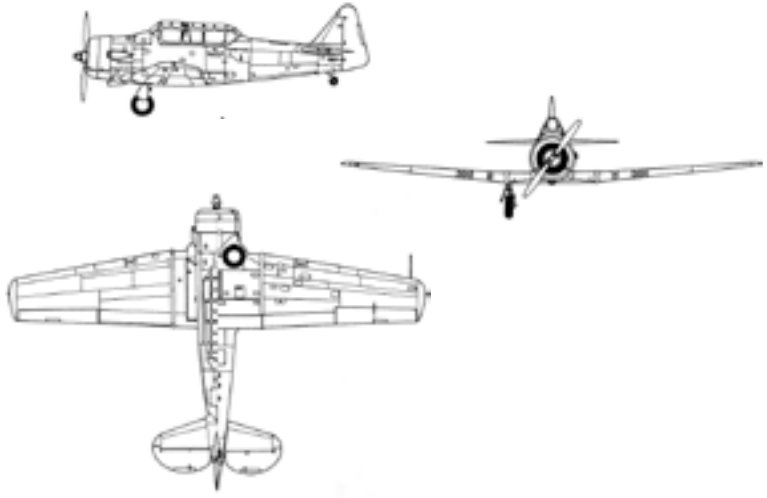
Тактико-технические характеристики:	
экипаж	**1**
кол-во двигателей/мощность (л.с.)	**1х 2535**
макс. скорость полета, км/ч	**697**
практ. потолок, м	**12800**
практ. дальность полета, км	**2028**
вооружение	**8 пулеметов 12,7-мм**
макс. бомбовая нагрузка, кг	**907**

АТ-6

NORTH AMERICAN TEXAN

УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ

Учебно-тренировочный самолет АТ-6 «Тексан» предназначался для тренировки пилотов, обучения воздушной стрельбе, слепым и ночным полетам, так как по своим компоновке и оборудованию был близок к истребителям, поставляемым по ленд-лизу, и упрощал процесс переучивания на них. Именно для использования в учебных и запасных авиаполках эти самолеты запросили в США. Основные поставки по КВТ АТ-6 пошли в 1945 году уже после окончания войны с Германией, поэтому массового применения в советских ВВС АТ-6 не получил.



Тактико-технические характеристики:	
экипаж	**2**
кол-во двигателей/мощность (л.с.)	**1х 600**
макс. скорость полета, км/ч	**335**
практ. потолок, м	**6556**
практ. дальность полета, км	**1205**
вооружение	**2 пулемета 7,62-мм**

★ **Интересный факт. Один из «техасанов» был в декабре 1945 года передан находящейся в эвакуации на Хакасской земле в Черногорске Бирмской ВАШП, и на нем летали начальник школы подполковник Иван Сергеевич Сидоров и его заместитель по летной части майор Василий Федотович Аносов. После расформирования школы в 1946 году самолет приглянулся командующему ВВС Восточно-Сибирского военного округа (бывшему начальнику Бирмской ВАШП в 1942–1943 годах и зам. командующего ВВС СибВО по вузам) генерал-майору авиации Ивану Ефремовичу Богослову. Летал на самолете бывший командир эскадрильи Бирмской ВАШП майор Фирс Иванович Чумичкин, которому поручалось разбирать летные происшествия в ВВС округа. А механиком самолета был бывший авиамеханик 4-го ПАП Красноярской воздушной трассы Владимир Владимирович Гарнов, подготовивший к перелету по трассе 162 боевых самолета. Мир тесен!**

Количество самолетов, перегнанных по Красноярской воздушной трассе (воздушной трассе Красноярск — Уэлькаль) в 1942–1945 годах на территорию СССР и сданных военной приемке ВВС Красной армии

Тип самолета	Всего
Бомбардировщик А-20	1330
Бомбардировщик В-25	725
Истребитель Р-40	43
Истребитель Р-39	2593
Истребитель Р-63	2640
Истребитель Р-47	3
Учебно-тренировочный самолет АТ-6	54
Транспортный С-47	705
Транспортный С-46	1
	Всего: 8094

Все возрастающий к концу 1944 года темп перегонки самолетов требовал высокой интенсивности строительства и ввода в строй новых аэродромов и объектов. К 1 января 1945 года были введены в эксплуатацию еще 4 новых аэродрома: Танюрер, Чаплино, Учур и Экимчан.

Окончательные результаты трехлетней работы таковы:

За три года по Красноярской воздушной трассе (воздушной трассе Красноярск — Уэлькаль) было перегнано 8094 самолета. В Красноярске было сдано 7079 самолетов. Остальные машины сдавались в Москве, Владивостоке, в других городах Сибири и Дальнего Востока. За этот же период транспортными самолетами было перевезено пассажиров 124 966 человек, перевезено грузов и почты 14 226,8 т при налете 23 037 290 км. К концу войны на воздушной трассе действовал 21 аэродром на основном направлении и 5 аэродромов на обходных трассах, причем восточные аэродромы Якутск, Оймякон, Берелех были построены в районах вечной мерзлоты, Уэлькаль и Анадырь — в районе постоянных древних льдов, Теплый Ключ — на мерзлотном болоте и Танюрер — в тундре. По своему радиооснащению и использованию средств связи и радионавигации воздушная трасса Красноярск — Уэлькаль стала одной из лучших воздушных линий в СССР.

С июня 1945 года дивизия приступила к перегонке самолетов в обратную сторону — с запада на восток: с аэродромов Красноярска, Черногорска и Якутска на Дальний Восток на аэродромы ВВС Забайкальского, Дальневосточных фронтов и ВВС Тихоокеанского флота.

Эскадрилья самолетов С-47 8-го транспортного авиаполка участвовала в боевых операциях в составе 9-й Воздушной армии, выполняя боевые задачи по высадке десантов на аэродромы Харбин, Гирин, Чанчунь, Мукден в тылу Квантунской армии в Маньчжурии, а также по транспортировке боеприпасов и горючего для передовых частей 1-го Дальневосточного фронта на Муданьдзянском направлении. За отличное выполнение боевых заданий в борьбе с японскими милитаристами весь личный состав эскадрильи (30 человек) был награжден правительственными наградами. Кроме того, за перегон самолетов для действующей армии на Дальний Восток было награждено 152 человека личного состава авиадивизии.

В конце августа 1945 года США прекратили поставку самолетов в СССР. 1-й ПАП вернулся с Аляски на родную землю в Марково.

В октябре 1945 года 1-ю Краснознаменную перегоночную авиадивизию передали из ГВФ в состав ВВС с последующим расформированием.

Воздушная трасса Красноярск — Уэлькаль тоже была ликвидирована в октябре 1945 года. Это было связано с прекращением перегона боевых самолетов из США и Канады.

В последнем приказе по дивизии 17 октября 1945 года говорилось: «Товарищи офицеры и сержанты! Поздравляю вас с окончанием работы по выполнению правительственного задания... Для дальнейшего выполнения своего священного долга перед Родиной вы завтра разъедетесь в различные части наших славных Военно-воздушных сил».

Весь личный состав дивизии получил медали «За победу над Германией».

Руководящий состав 1-й перегоночной дивизии. Справа налево: командир дивизии полковник И. П. Мазурук, зам. командира дивизии полковник А. Г. Мельников, начальник политотдела подполковник А. С. Пушкарский и начальник штаба полковник И. Я. Прянишников. 1944 г.

Из воспоминаний Льва Иосифовича Кесельмана, диспетчера Управления ВТКУ, адъютанта командира 1-й ПАД:

«...Я служил механиком звена и адъютантом командира полка в 12-м разведывательном авиаполку в п. Могойтуй и Уккурей в Забайкалье. Стал младшим лейтенантом. Просился на фронт, неоднократно писал рапорта. Командиру они наконец-то надоели, и он отправил меня в отдел кадров Забайкальского фронта в Читу. Там я получил направление в номерную воинскую часть в Красноярск. Обрадовался, думал, там формируется часть для фронта — и вперед, на Запад! А из Красноярска получил направление старшим диспетчером аэропорта Сеймчан. Прибыв в Якутск, был оставлен диспетчером при Управлении воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль. Работа была интересная: круглыми сутками шли самолеты. Начальник штаба дивизии полковник Прянишников требовал знать и доложить в любую минуту, где находятся группы и одиночные самолеты, кто и что на борту и т. д.

На трассе.
Крайний слева Л. И. Кесельман. 1943 г.

...После перевода полковника Мазурука в Москву новый командир дивизии полковник Мельников вызвал меня к себе и назначил адъютантом. Служба стала еще интереснее. Я почти не бывал дома, все время с комдивом в перелетах по трассе. Иногда приходилось завтракать в Красноярске, обедать в Якутске, а ужинать в Уэлькале. Садились на всех аэродромах трассы и до Москвы.

...Р-39 летчика-истребителя капитана Суслова загорелся в воздухе. Он выпрыгнул с парашютом в районе Киренска. Спас его местный колхозник, которого потом наградили медалью. В другой раз при посадке на аэродром по команде лидера «разойтись на посадку» Суслов руководителю говорит: «Боюсь отвалить, не вижу земли». Ослеп в воздухе. Генерал Мельников приказал подполковнику Липилину взлететь, пристроиться к Суслову и завести его на посадку. Посадку Суслов произвел благополучно.

Указания перед вылетом. Экипаж командира дивизии полковника А. Г. Мельникова

...Из Петропавловска-Камчатского надо было перегнать три «либерейтора», которые были интернированы. Из Москвы прислали Героя Советского Союза майора Фроловского для перегонки одного самолета в Москву. Он еле сел в Якутске и дальше лететь отказался, так как полопались все шланги гидросистемы. Спустя время этот самолет поручили перегнать генералу Мельникову. Он — за командира, штурманом — подполковник Тужик, майор Панин Михаил, радист и я. Мельников посадил самолет на Центральный аэродром Москвы с первого захода. В этот вечер впервые за войну всем экипажем мы посмотрели в Большом театре «Евгения Онегина». На спектакле увидели В. М. Молотова и И. Б. Тито.

...После расформирования 1-й ПАД вместе с командиром я получил назначение в 55-ю БАД в г. Хамхын в Северной Корее...»

Л. И. Кесельман с семьей. 1946 г.

КРАСНОЯРЦЫ В СОСТАВЕ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ КРАСНОЯРСК — УЭЛЬКАЛЬ И 1-Й ПЕРЕГОНОЧНОЙ АВИАДИВИЗИИ ГВФ

В списках личного состава трассы и 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ, перегонявшей самолеты американского производства из США в СССР, были бывшие пилоты и техники Енисейской авиагруппы ГВФ. А в декабре 1945 года, после расформирования дивизии, 15 человек из ее летного состава были откомандированы на работу в Красноярское управление ГВФ и стали основой летного коллектива только что сформированного территориального управления.

АРХИВНЫЙ ДОКУМЕНТ:

Исх.№ 0495 от 24.12.1945.
Начальнику отдела кадров Красноярского управления ГВФ.
Препровождаю личные дела и летные книжки на личный состав, откомандированный в Ваше распоряжение для прохождения дальнейшей службы:

1. *Командира корабля старшего лейтенанта Хлопцева В. И.*
2. *2-го пилота старшину Чепрасова В. М.*
3. *Борттехника младшего техника-лейтенанта Непомнящего Л. Р.*
4. *Бортрадиста старшину Климацкого Г. Т.*
5. *Командира корабля капитана Колмакова И. К.*
6. *2-го пилота младшего сержанта Евстратенко И. И.*
7. *Борттехника старшего техника-лейтенанта Чернелевского Д. И.*
8. *Бортрадиста старшего сержанта Богдашкина М. Ф.*
9. *Командира корабля лейтенанта Мядзеля А. Г.*
10. *2-го пилота ефрейтора Морозенко Г. И.*
11. *Борттехника техника-лейтенанта Скляренко А. И.*
12. *Бортрадиста сержанта Парфенова С. Г.*
13. *2-го пилота младшего лейтенанта Спиридонова В. В.*
14. *Борттехника старшего техника-лейтенанта Папушу М. И.*
15. *Бортрадиста старшину Селиверстова К. П.*

Помощник начальника штаба 8-го ТАП капитан Близнюк.

Благодаря работникам архива Военного комиссариата Красноярского края и Архива Департамента воздушного транспорта РФ были найдены фотографии и биографии красноярцев-перегонщиков:

Ведилин Ефим Васильевич

Родился 19 января 1912 г. на хуторе Красный Кулмылженского района Сталинградской области. Окончил Батайскую школу пилотов ГВФ в декабре 1937 г. С октября 1938 г.— пилот Енисейской авиагруппы ГВФ. С 1942 г.— пилот Марковского аэропорта КВТ (на самолетах Р-5, Ш-2). С 3 ноября 1944 г. — пилот Красноярского аэропорта ГВФ.
Лейтенант. Награжден медалями «За боевые заслуги» (03.11.1944), «За победу над Германией».

Ведмицкий Георгий Георгиевич

Родился 6 мая 1913 г. в г. Херсоне. Окончил 1-й Московский авиатехникум ГВФ в 1932 г. С сентября 1938 г. — бортмеханик Енисейской авиагруппы. С сентября 1941 г.— бортмеханик ПС-84 МАГОН. С ноября 1942 г.— бортмеханик 3-го перегоночного авиаполка Красноярской воздушной трассы. Погиб в авиакатастрофе при перегоне самолета А-20 21 мая 1943 года в районе Верхоянского хребта в Якутии.

Величаев Сергей Тихонович

Родился 7 ноября 1912 г. в г. Хасавюрте. Окончил Батайскую школу пилотов ГВФ в 1938 г. С августа 1938 г. — 2-й пилот самолета Г-2 Енисейской авиагруппы ГВФ. С 23.06.1941 — командир корабля ПС-84 МАГОН. Был сбит истребителями противника на Сталинградском фронте. Всего в МАГОН совершил 417 боевых вылетов, из них 310 за линию фронта и 107 в тыл врага на самолете ПС-84. С сентября 1942 г. — командир корабля, отряда, эскадрильи 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД ГВФ на Красноярской воздушной трассе. Совершил 445 транспортных рейсов, перегнал 22 самолета С-47 по маршруту Уэлькаль — Красноярск.

Из наградного листа от 30.09.1945: «...За большую проделанную работу по освоению воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль, отличную работу в тяжелых условиях Севера по перегонке самолетов, перевозке летного состава и грузов достоин награждения орденом Красного Знамени».

Капитан. Награжден орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Москвы», «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

Вуков Вениамин Панкратьевич

Родился в 1912 г. в г. Котовске Одесской области. Окончил Школу морских летчиков в г. Николаеве в 1934 г. С 1937 г. — пилот Енисейской авиагруппы УПА ГУСМП и ГВФ. С 5.09.1941 — пилот МАГОН. С 20.07.1942 — пилот 1-й перегоночной бомбардировочной авиаэскадрильи при 11-м запасном авиаполку на Южной трассе. Перегнал из Ирана и Ирака 19 самолетов В-25 и «Бостон-3» на фронт. С августа 1942 г. — командир звена 2-го перегоночного авиаполка КВТ. С 19.07.1943 — командир корабля 1-го перегоночного авиаполка 1-й ПАД ГВФ. Перегнал по Красноярской воздушной трассе 11 самолетов А-20В, один В-25, 110 самолетов С-47 на участке Фэрбенкс — Якутск. Летал в сложных метеоусловиях отлично на всех участках трассы.

Лейтенант. Награжден орденами Отечественной войны 2-й степени (14.09.1945), Красной Звезды (03.09.1943), медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

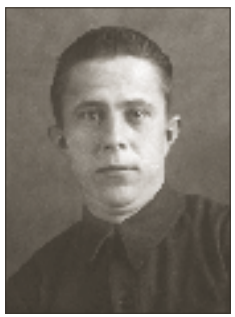
Грицай Василий Кузьмич

Родился 21 марта 1915 г. в г. Никитовке Сталинской области. Окончил Батайскую школу пилотов ГВФ в январе 1937 г. С октября 1938 по март 1941 г. — пилот Енисейской авиагруппы ГВФ. С 18.03.1941 по 10.03.1944 — пилот Красноярского аэропорта ГВФ. С марта по август 1944 г. — слушатель Летного центра ГВФ г. Баку. С августа 1944 г. состоял пилотом в Абаканском авиаотряде ГВФ.

Дерибин Леонид Александрович

Родился 25 мая 1907 г. в д. Куришевской Вожегодского района Вологодской области. В Красной армии с 1929 г. Окончил Ленинградскую ВТШЛ в декабре 1931 г., Ейскую школу морских летчиков им. Сталина в августе 1932 г. С 1932 по 1934 г. — авиатехник ЛИИ ГВФ. С 1934 по 1936 г. — старший авиатехник, начальник аэропорта 32-го авиаотряда Северного управления ГВФ. С 1936 по 11.1937 — парторг Черноморской гидролинии. С 11.1937 по 11.1938 — начальник гидропорта Батуми. С 11.1938 по 03.1939 — инженер НИИ ГВФ. С 04.1939 по 08.1940 — заместитель командира гидроотряда Енисейской авиагруппы ГВФ по политчасти. С 08.1940 по 08.1942 — авиатехник Узбекского управления ГВФ. С 08.1942 — бортмеханик МАГОН. С октября 1942 г. — бортмеханик транспортного отряда КВТ.

Погиб в авиакатастрофе 25 ноября 1943 года.



Емец Михаил Герасимович

Родился 21 ноября 1908 г. в м. Камышено Полтавской области. Окончил 11-ю Луганскую ВАШП в 1932 г. С декабря 1938 г. — пилот, командир санитарного звена Енисейской авиагруппы ГВФ. С декабря 1941 г. — пилот 12-й особой авиагруппы ГВФ, перегонял самолеты Ил-4, Пе-2 с авиазаводов Иркутска и Комсомольска-на-Амуре. С 25.11.1942 — пилот Красноярской воздушной трассы. В 1944 г. — командир отдельного авиазвена Украинского управления ГВФ.

Лейтенант. Погиб 8 июня 1944 года.

Иванов Серафим Федорович

Родился 12 июня 1909 г. в с. Катайске Челябинской области. Окончил курсы начальников аэропортов в г. Москве в 1932 г., курсы усовершенствования начальников аэропортов в г. Ленинграде в 1938 г. С 1933 г. — начальник аэропорта Янаул, диспетчер Уральского Управления ГВФ, начальник аэропорта Магнитогорск, начальник аэропорта Омск, старший диспетчер аэропорта Омск.

С ноября 1939 по август 1943 г. — начальник Красноярского аэропорта ГВФ.

С 27.03.1942 совмещал обязанности диспетчера 12-й особой авиагруппы ГВФ.

С августа 1943 по ноябрь 1947 г. — начальник аэропорта Анадырь Красноярской воздушной трассы.

В Анадыре под его руководством с октября 1943 по август 1944 г. обслужили около 1800 боевых и 900 транспортных самолетов без летных происшествий. Хорошо организовал хранение грузов, подготовил из красноармейцев 30 механиков самоходных барж (флот плавбазы — 30 барж). Перевозил грузы для портов Тикси. В навигации 1945 года отлично организовал разгрузку 126-го легкого горностреловкового корпуса.

Капитан. Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

С 2.11.1947 — начальник аэропорта Сеймчан Якутского управления ГВФ. С августа 1952 по январь 1955 г. — начальник службы ГСМ Дальневосточного управления ГВФ.

Климацкий Георгий Терентьевич

До 1942 года летал бортрадистом в авиаотряде Госрыбтреста Якутии. В декабре 1942 года — бортрадист 7-го перегоночного авиаполка Красноярской воздушной трассы. Первый вылет из Якутска в Красноярск — в экипаже Василия Хлопцева. Вместе были переведены в 1-й перегоночный авиаполк на Аляску.

Старшина. Награжден орденом «Знак Почета», медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

В 1946 году в числе первых был переведен из 1-й ПАД в Красноярское Управление ГВФ. С первых же дней включились в работу. Выполняли срочное задание по доставке топлива на шахты Соврудника. Летал бортрадистом-инструктором. С начала 1960-х — инженер тренажера.

Колмаков Иннокентий Константинович

Родился в 1914 г. Окончил Новосибирскую школу пилотов ОАХ в 1934 году. С июля 1941 по июль 1942 г. — на Ленинградском, Центральном и Кавказском фронтах и обороне Севастополя — командир корабля МАГОН. Дважды тяжело ранен. С 4.07.1943 — командир корабля С-47 транспортного авиаотряда Красноярской воздушной трассы, 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД.

Из наградного листа от 30.09.1944:

«На трассе с июля 1943. Имеет общий налет 5152 часа. Перегнал 12 боевых самолетов фронту, из них по маршруту Уэлькаль — Москва — 2, Уэлькаль — Красноярск — 8, Якутск — Красноярск — 2. В 1944 г. перевез 133 т грузов и 386 пассажиров. Дважды совершил посадку на закрытых аэродромах вслепую. За отличную работу достоин награждения орденом Отечественной войны 2 степени.

Начальник ВТКУ генерал-майор авиации Семенов 30.09.1944.»

Капитан. Награжден орденами Красного Знамени (17.11.1941), Отечественной войны 2 степени (5.11.1944), медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Севастополя», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией».

С 1946 г. — командир корабля в Красноярском управлении ГВФ.

Марин Борис Дмитриевич

Родился 22 июля 1909 г. в г. Николаеве. Окончил Ленинградский институт инженеров ГВФ в 1937 г. С 07.1939 по 08.1942 — начальник отдела земного оборудования капитального строительства Енисейской авиагруппы ГВФ. С августа 1942 г. — начальник строительства Особой воздушной линии ГВФ. С марта 1943 г. — старший инженер по технадзору Управления КВТ. С июня 1944 г. — начальник КЭЧ УВТКУ. С июля 1945 по февраль 1946 г. — главный инженер УВТКУ.

Старший техник-лейтенант. Награжден медалями «За боевые заслуги» (10.1945), «За победу над Германией», «За победу над Японией».

Матиевский Василий Фомич

Родился 14 декабря 1907 г. в д. Кищина Слобода Борисовского района Минской области. В декабре 1933 г. окончил Иркутскую ВШАТ. С августа 1941 г. — борттехник звена 80-го дальнебомбардировочного авиаполка ВВС Карельского фронта. С июня 1942 г. — борттехник 5-го перегоночного авиаполка (Киренск). С сентября 1942 г. — техник звена 45-го запасного авиаполка (Красноярск). С марта 1943 г. — техник 2-го обособленного отдела хранения импортного имущества ВВС Красной армии (Красноярск). С июля 1943 по август 1946 г. — начальник хранилища импортного имущества 15-й авиабазы ВВС Красной армии.

Из наградного листа от 14.11.1944: «…За период работы с июня 1943 года тов. Матиевский лично провел приемку импортного имущества с 2775 самолетов всех типов, провел укомплектование отправленных на фронт самолетов по железной дороге 1100 и перегоняемых летом 375 типа «Аэрокобра». За это же время тов. Матиевский, не считаясь с личным временем, в зимних условиях работы, обеспечил приемку и хранение импортного имущества с воздушной трассы 812 000 кг, отправил имущества самолетами на центральные склады 28 самолетов и 31 вагон.

За особо успешную работу, обеспечившую бесперебойную приемку импортного имущества от воздушной трассы и отправку его на фронт, достоин правительственной награды — ордена Красной Звезды».

К сожалению, вышестоящее командование посчитало заслуги недостаточными для награждения, и наградной лист остался нереализованным.

Старший техник-лейтенант. Награжден медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией».

С 1946 г. работал в Красноярском управлении гидрометеослужбы, в Красноярском управлении ГВФ старшим техником отряда.

Мядзель Алексей Григорьевич

Родился в 1911 г. в д. Гончарове Полоцкой области Белоруссии. Окончил Тамбовскую ШП ГВФ в 1931. С января 1943 г. — пилот 1-й АТД. Совершил 44 боевых вылета на линию фронта. С июля 1943 г. — второй пилот, командир корабля С-47 8-го ТАП 1-й ПАД. Перегнал 51 самолет С-47.

Лейтенант. Награжден орденом Отечественной войны 2-й степени, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией».

Мякишев Михаил Иосифович

Родился 22 января 1913 г. на ст. Тайга. Работал инструктором в райкоме комсомола. В 1937 г. окончил Иркутскую ВШАТ. С 1937 по 1941 г. — инструктор, комиссар батальона курсантов в Иркутской ВШАТ. С июня 1941 г. — комиссар эскадрильи 45-го запасного авиаполка. С июля 1943 по июнь 1945 г. — парторг 2-го перегоночного авиаполка (Уэлькаль). С июня 1945 по февраль 1946 г. — заместитель начальника аэропорта Уэлькаль по политчасти.

Из наградного листа от 20.07.1944: «…До трассы, будучи в 45-м ЗАП, своим руководством в качестве заместителя командира эскадрильи по политчасти обеспечил переучивание на самолетах А-20, Р-39 трех маршевых полков для фронта…

…Своей повседневной кропотливой работой с каждым коммунистом и беспартийным сумел оказать хорошую помощь командованию в преодолении трудностей по перегонке самолетов на самом ответственном участке трассы Уэлькаль — Сеймчан…

За хорошее руководство парторганизацией по обеспечению перегонки боевых самолетов фронту и проявленное мужество в борьбе с трудностями достоин награждения медалью «За боевые заслуги».

Полковник. Награжден двумя орденами Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

В 1953–1956 гг. — начальник политотдела Красноярского управления гражданской авиации. В 1956–1963 гг. служил в МВД.

Непомнящий Лазарь Рувимович

Родился 20 марта 1916 г. в г. Киеве. Окончил Харьковский техникум ГВФ в 1939 г. В ГВФ с 1939 г. — авиатехник Дальневосточного и Азербайджанского управлений ГВФ. С августа 1942 г. — бортмеханик МАГОН. С ноября 1942 г. — бортмеханик 2-го перегоночного и 8-го транспортного авиаполков 1-й ПАД на Красноярской воздушной трассе.

Майор. Награжден орденом Красной Звезды, медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией».

С 4.01.1946 — в Красноярском управлении ГВФ: бортмеханик 26-го транспортного авиаотряда, начальник ПДО ЛЭРМ Красноярского аэропорта, старший инженер 36-го транспортного авиаотряда.

Папуша Михаил Иванович

Родился 30 сентября 1914 г. в г. Нежине Черниговской области. Окончил Харьковский авиатехникум ГВФ в 1938 г. С 1938 г. — авиатехник Казахского управления ГВФ. С 18.01.1941 — бортмеханик Украинского управления ГВФ.
С 22.06.1941 — бортмеханик Киевской особой авиагруппы ГВФ. С 25.11.1942 — бортмеханик 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД ГВФ на Красноярской воздушной трассе. С июля 1941 по октябрь 1942 г. совершил 126 боевых вылетов, на Красноярской воздушной трассе перегнал 17 самолетов С-47 и 1 самолет А-20, перевез 407 т грузов, 1144 пассажира.
Старший техник-лейтенант. Награжден медалями «За боевые заслуги, «За победу над Германией».
С 1946 г. — работал борттехником в Красноярском управлении ГВФ.

Парамонов Василий Андриянович

Родился 11 августа 1914 г. в с. Богородском Духовницкого района Саратовской области. Образование 4 класса. В Красной армии с 1936 года.
С сентября 1941 г.— техник-интендант 2 ранга, помощник начальника финансового отделения 603 БАО 87 РАБ Дальневосточного фронта. С ноября 1942 по сентябрь 1946 г.— начальник финансовой части 7-й авиабазы КВТ, Якутского аэропорта воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль.
Из наградного листа от 06.04.1945: «…За отличную работу по налаживанию учета и своевременному удовлетворению денежным довольствием личного состава двух авиаполков достоин правительственной награды-медали «За боевые заслуги».
Майор интендантской службы. Награжден орденом Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией».

Писмарев Виктор Ананьевич

Родился 24 марта 1914 г. в д. Самаринке Калачинского района Омской области. Окончил Иркутскую военную школу авиатехников в 1937 г. Служил авиатехником на Дальнем Востоке до 1940 г. После демобилизации до начала войны работал авиатехником в Омском аэропорту. С 01.10.1941 — авиатехник Северной особой авиагруппы ГВФ. С 24.10.1942 — бортмеханик Московской авиагруппы особого назначения (МАОН). С 25.02.1943 — бортмеханик 1-го перегоночного авиаполка. С января по июнь 1945 г.— бортмеханик 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД.
Из служебной характеристики от 20.06.1944: «…На трассу прибыл в феврале 1943 г. За этот период показал себя отличным борттехником. Налет на трассе 1120 часов на самолете С-47. За хорошую работу имеет ряд благодарностей…»
Из служебной характеристики от 11.02.1945: «…В дивизии со дня формирования. Большей частью выполнял задания по переброске импортного груза и в обратных направлениях по доставке экипажей перегонщиков. Совершил 330 рейсов и перегнал 14 самолетов С-47 на участке трассы Фэрбенкс — Уэлькаль протяженностью 1496 км без летных происшествий. На трассе налетал 1715 часов. Приобрел хороший практический опыт эксплуатации материальной части в суровых климатических условиях Севера при температурах зимой –40…–50 ºС…»
Из аттестационного листа от 02.10.1945: «…За время работы на трассе в составе экипажа налетал 2015 часов, совершил 385 рейсов по перевозке летного состава перегоночных авиаполков и импортных грузов. За отличную перегонку самолетов фронту и выполнение заданий правительства девять раз объявлялась благодарность, в том числе от начальника ГУ ГВФ маршала авиации Астахова, начальника Военной миссии в США, народного комиссара внешней торговли Микояна…»
Техник-лейтенант. Награжден медалями «За боевые заслуги» (За обеспечение боевых вылетов на Ленинградском фронте 01.07.1942), «За победу над Германией», «За победу над Японией».
С 1946 г. — бортмеханик С-47 Красноярского управления ГВФ. Жил в Красноярске. Погиб в авиакатастрофе самолета С-47 (экипаж Тюрикова) в 1947 году.

Погодин Анатолий Иванович

Родился 20 ноября 1911 года в г. Ленинграде. Окончил Ворошиловскую военную авиационную школу пилотов в 1931 году. С 1931 года — пилот в ГВФ. С февраля 1943 года — второй пилот транспортного авиаотряда на Красноярской воздушной трассе, с мая 1944 по июнь 1946 года — второй пилот, командир корабля 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД.

Из служебной характеристики от 09.08.1945: «…На трассе в составе экипажа налетал 1338 часов, перегнал 18 самолетов С-47 на участке трассы Красноярск — Уэлькаль и в основном выполнял задания по перевозке летного состава перегоночных полков и импортных грузов…»

Лейтенант. За выполнение правительственного задания по перегонке самолетов фронту награжден двумя орденами Красной Звезды (21.08.1945 и 06.11.1945), медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией».

С 1946 года являлся командиром корабля в Красноярском управлении ГВФ.

Романов Аркадий Иванович

Родился 25 февраля 1911 г. на ст. Скуратово Тульской области. Окончил Тульскую школу пилотов ОАХ в 1931 г., Тамбовскую школу пилотов ГВФ в 1934 г. С 1934 г. — пилот, командир 12-го транспортного авиаотряда, старший пилот 13-го транспортного авиаотряда, исполняющий обязанности начальника Дальневосточного управления ГВФ. С мая 1939 по сентябрь 1941 г. — заместитель начальника Дальневосточного управления ГВФ. С сентября 1941 г. — пилот 12-й особой авиагруппы ГВФ по перегонке самолетов с авиазаводов. С октября 1942 по март 1946 г. — командир корабля С-47 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД на Красноярской воздушной трассе.

Старший лейтенант. Награжден орденами Отечественной войны 2-й степени (27.05.1944), Красной Звезды (10.11.1937), «Знак Почета» (02.11.1938), медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», знаками «Отличник Аэрофлота», «За безаварийный налет 300 000 км».

С 21 марта 1946 г. — заместитель начальника Красноярского управления ГВФ по летной службе. С 1947 по июль 1951 г. был летчиком-испытателем завода № 477 г. Красноярска.

Рудометкин Виталий Николаевич

Родился 5 марта 1918 г. в д. Бор Белозерского района Ленинградской области. В 1940 г. окончил Саратовский авиатехникум ГВФ. После окончания техникума работал авиатехником воздушной магистрали Москва — Иркутск в г. Усть-Орде. Участвовал в Финской войне (1939–1940) рядовым 110-го особого отдельного лыжного батальона. С июля 1941 г. — борттехник 12-й особой авиагруппы ГВФ в г. Новосибирске. С марта 1942 г. — авиатехник 45-го запасного авиаполка в г. Усть-Орде, с апреля 1943 г. — авиатехник Красноярской воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль. С июня 1943 по июль 1945 г. — авиатехник, бортмеханик 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД.

Из аттестационного листа от 01.08.1943: «…Добросовестный, темп работы быстрый, аккуратный. Два раза в полевых условиях производил замену мотора на С-47, с поставленной задачей справился хорошо, самолет был восстановлен и в срок доставлен в полк для выполнения правительственного задания…»

Техник-лейтенант. Награжден медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

С 1947 г. работал в Красноярском управлении ГВФ бортмехаником, сменным инженером ЛЭРМ, диспетчером по загрузке самолетов.

Ряховский Александр Иванович

Родился 1 августа 1922 г. в поселке Вознесеновка Козловского района Воронежской области. В Борисоглебске закончил железнодорожное ФЗУ. Окончил Вольскую авиационно-техническую школу в 1941 г. С августа 1941 г. — авиатехник 456-го дальнебомбардировочного авиаполка на Карельском фронте. С августа 1942 г. — заместитель начальника строевого отдела резервного авиаполка при 45-м ЗАП (Красноярск). С марта 1943 г. — авиатехник 4-го ПАП в Якутске.

Старшина. Награжден медалями «За трудовую доблесть», «За победу над Германией». С 1946 г. — в Красноярском управлении ГВФ. В 1948 г. закончил Бугурусланское высшее летное училище. До 1961 г. летал бортмехаником на Ли-2. В 1964–1974 гг. — председатель территориального комитета профсоюза авиационных работников. В 1974–1984 гг. — инспектор ЦК профсоюза авиационных работников при Красноярском теркоме профсоюза. С 1984 г. работал на Красноярском авиационно-ремонтном заводе гражданской авиации.

Ряховская Валентина Георгиевна

В 1943 г. окончила Фрунзенскую радиотехническую ШМАС. С 1943 г. по декабрь 1945 г.— радиотехник приводной радиостанции Якутского аэропорта Красноярской воздушной трассы.
Младший сержант. Награждена медалью «За победу над Германией».
19 сентября 1945 г. Валентина и Александр Ряховский сыграли свадьбу в Якутске.
После войны работала в Красноярском управлении ГВФ.

Сломнюк Василий Иванович

Родился 17 сентября 1919 г. в с. Кудиевцы Станиславческого района Винницкой области. Работал учеником моториста, авиатехником в Нижнеудинске. В 1940 г. окончил курсы при Киевском институте ГВФ. Работал авиатехником в Якутской авиагруппе ГВФ до июля 1943 г. С июля 1943 до февраля 1944 г. — борттехник С-478 ТАП. С марта по ноябрь 1944 г.— борттехник 12-го авиаполка ГВФ в 4-й воздушной армии. При посадке на нейтральной полосе контужен разрывом мины. С ноября 1944 по август 1946 г.— бортовой техник 8-го ТАП 1-й ПАД. Перегонял самолеты С-47 и В-25.
Техник-лейтенант. Награжден двумя орденами Отечественной войны 2-й степени, медалями «За отвагу», «За победу над Германией», «За победу над Японией».
После войны продолжал работать в Красноярском управлении гражданской авиации. Налетал 3 000 000 км без аварий. Ушел на пенсию только в 1989 году.

Смирнов Алексей Дмитриевич

Родился 31 марта 1913 г. в городе Жиздре Калужской губернии. Окончил курсы радистов полярной авиации. С 1934 г. — бортрадист Енисейской авиагруппы УПА ГУСМП. С 1942 по 1945 г. — бортрадист 8 транспортного авиаполка 1-й ПАД на Красноярской воздушной трассе.
Старшина. Награжден медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией».
После окончания войны имел квалификацию бортрадиста 2-го класса и продолжал работать в Красноярском управлении ГВФ. В апреле 1947 г. пропал без вести после аварии самолёта.

Смирнов Василий Петрович

Родился 19 декабря 1912 г. в д. Исаково Ростовского района Ярославской области.
Окончил Школу морских летчиков в г. Николаеве в 1934 г. С августа 1935 г. — пилот Енисейской авиагруппы. С 23.03.1939 — пилот, командир авиаотряда Норильскомбината НКВД г. Норильска. С июля 1941 г. — пилот, командир корабля ПС-84 МАГОН на Ленинградском, Западном, Сталинградском фронтах. С сентября 1942 г. — командир транспортного авиаотряда на Красноярской воздушной трассе. С 1943 г. — командир корабля С-47 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД ГВФ. За время работы на трассе на самолете С-47 перевез 290 т груза и 1560 человек личного состава, перегнал 2 самолета С-47 по маршруту Уэлькаль — Якутск.
Из наградных листов:
«…На ПС-84 летает днем и ночью. Совершил ночью 12 рейсов по высадке вооруженного десанта при сильном обстреле с земли. Перевез 104 десантника и 22 900 кг вооружения.
В одном из вылетов при сбрасывании десанта один из парашютистов повис на хвосте самолета. Пилот Смирнов доставил парашютиста на аэродром и, искусно посадив самолет, сохранил жизнь бойцу, который при посадке даже не получил ранений».
«…В сентябре 1941 г. совершил три дневных вылета в тыл противника к окруженным частям Красной армии. Доставил, несмотря на активный обстрел с земли и воздуха, горючее и боеприпасы. На Западном фронте самолет Смирнова был подбит. Смирнов

с экипажем и одиночными бойцами Красной армии с боями вышел из окружения и вывел под своим командованием группу красноармейцев. При высадке десантов в феврале-мае 1942 г. совершал по 3 боевых вылета за ночь, всего совершил 72 боевых вылета, доставил 482 десантника и 47 т боеприпасов и продовольствия. Особенно отличился 16 мая 1942 г. — во главе звена ПС-84, отразив нападение вражеских истребителей, доставил срочный груз частям генерала Белова».

«…Дважды горел в воздухе, но задание выполнял. В Севастопольской операции с 22 июня по 1 июля 1942 г. с аэродрома Кореновская из-под обстрела и бомбежки вывез из Херсонеса 161 раненого, доставил защитникам Севастополя 16 т боеприпасов».

Старший лейтенант. Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 2-й степени.

Погиб в авиакатастрофе 9 июня 1943 г. в районе аэродрома Магадан при облете самолета С-47 после ремонта в Магаданских ПАРМ. Причина — неправильное присоединение тросов управления триммером руля высоты при ремонте самолета.

Спиридонов Виктор Васильевич

Родился 18 апреля 1917 г. в д. Груздево Гороховецкого района Владимирской области. В 1940 г. окончил Тамбовскую школу пилотов ГВФ. С марта 1940 г. — пилот-инструктор учебных эскадрилий ГВФ в г. Орле и г. Бугульме. С декабря 1942 г. — второй пилот 1-й АТД ГВФ. Совершил 58 боевых вылетов на линию фронта.

С июля 1943 г. — второй пилот 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД. Перегнал 47 самолетов С-47.

Младший лейтенант. Награжден медалью «За победу над Германией».

С декабря 1945 г. — командир корабля 26-го ТАО Красноярского управления ГВФ. С марта 1947 г. — пилот авиаотряда Главрыбпрома г. Красноярска. С января 1950 г. — второй пилот Красноярского управления ГВФ. С января 1951 г. был диспетчером аэропорта Туруханск.

Сунсин Николай Леонидович

Родился 14 ноября 1918 г. в с. Семиозерном Кустанайской области Казахской ССР. В 1939 г. окончил Иркутское ВАТУ. С июня 1941 г. — старший авиамеханик 602-го бомбардировочного авиаполка на Западном фронте. Обслужил 32 боевых вылета.

С августа 1942 г. — механик звена 45-го запасного авиаполка (Красноярск). С февраля 1943 г. — борттехник 5-го перегоночного авиаполка (Киренск). С октября 1943 по ноябрь 1945 г. — борттехник 1-го перегоночного авиаполка (Фэрбенкс). Всего по трассе перегнал 112 самолетов В-25 и С-47.

Из наградного листа от 04.10.1945: «…За время работы в качестве борттехника лидерного самолета на участке Киренск — Красноярск протяжением 1000 километров перегнал 11 самолетов В-25, на участке Фэрбенкс — Уэлькаль протяжением 1500 километров перегнал 85 самолетов В-25 и С-47, всего 96 самолетов. Подготовку самолетов к вылету производил в трудных климатических условиях при температуре –45...–50 ºС. Грамотный, дисциплинированный офицер. За образцовое обслуживание матчасти имеет 7 благодарностей от командования. Достоин правительственной награды — ордена Красной Звезды.

Старший техник-лейтенант. Награжден медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

После войны работал в Красноярском управлении ГВФ.

Тарант Соломон Яковлевич

Родился 11 марта 1923 г. в г. Ачинске. В 1940 г. поступил в Томский политехнический институт. В 1941 г. был призван в ряды Красной армии. В марте 1943 г. окончил Иркутскую ВАШАМ. С марта 1943 по май 1945 г. — авиамеханик 4-го ПАП (Якутск).

Из наградного листа от 10.03.1945: «…Тов. Тарант в 4-м перегоночном авиаполку работает с марта 1943 года. За период работы обслужил и подготовил к перелету 189 боевых самолетов Р-39 и Р-63 без летных происшествий. Только в мае 1944 г. обслужил и подготовил к перелету 41 боевой самолет. Восстановил 9 самолетов, отремонтировал 9 моторов и заменил один мотор «Аллисон». В течение двух зим в условиях Крайнего Севера при температуре –45...–50 ºС приобрел большой практический опыт в эксплуатации материальной части и подготовке ее к перелетам… Достоин правительственной награды — ордена Красной Звезды».

Старшина. Награжден орденом Красной Звезды, медалью «За победу над Германией».
После войны окончил институт, работал управляющим Красноярским отделением «Вторцветмета». Судья республиканской категории по футболу.

Третьяков Александр Гаврилович

Родился 30 августа 1910 г. в г. Орле. Окончил Московский авиатехникум ГВФ в 1933 г., Тамбовскую школу пилотов ГВФ в 1935 г. С 1935 по 1941 г. — пилот Восточно-Сибирского управления ГВФ г. Иркутска. С декабря 1941 по июнь 1943 г. — пилот Управления строительства Красноярской воздушной трассы г. Иркутска.
С сентября 1943 по февраль 1944 г. — пилот 1-й АТД ГВФ. С февраля 1944 по февраль 1946 г. — летчик 890-го ТБАП 45-й ТБАД. С февраля 1946 г. — пилот перегоночного отряда Узбекского управления ГВФ. С сентября 1947 — пилот, командир корабля 26-го ТАО Красноярского управления ГВФ. С 1952 по 1955 — пилот авиаотряда Норильскомбината МВД.
Младший лейтенант. Награжден орденом Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За взятие Кенигсберга», «За взятие Берлина», «За победу над Германией».

Трефилов Леонид Иванович

Родился 16 апреля 1913 г. в г. Вязники Ивановской области. Окончил Московскую ВАТШСС ВВС в октябре 1938 г., Военную электротехническую академию РККА в мае 1944 г. С мая 1944 г. — авиатехник Красноярской воздушной трассы.
Инженер-капитан. Награжден медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией».
С июня 1946 г. — начальник связи Красноярского аэропорта ГВФ.

Устинов Василий Михайлович

Родился 29 апреля 1915 г. в г. Георгиевске Орджоникидзевского края. Окончил Балашовскую школу пилотов ГВФ в 1938 г. С 1938 г. работал пилотом в Дальневосточном управлении ГВФ. С декабря 1941 г. — командир звена 12-й особой авиагруппы ГВФ по перегонке самолетов с авиазаводов. С февраля 1943 г. — летчик 3-го перегоночного авиаполка 1-й ПАД ГВФ. Летал на самолетах ПС-84, СБ, ДБ-3Ф, А-20 «Бостон».
Из аттестационного листа 1943 г.: «…В 3-й ПАП прибыл из 12-й особой авиагруппы, где занимался перегонкой самолетов ДБ-3Ф. В течение короткого срока перегнал 31 самолет А-20 В и А-20G на участке Сеймчан — Якутск с оценкой «отлично». Отлично выполнил задание по вывозу имущества с аварийного самолета. В условиях мало приспособленной местности для посадки самолета — аварий, поломок и вынужденных посадок не имеет…»
Из наградного листа за июль 1943 г.: «…За сравнительно короткий срок — с января по июль 1943 г. тов. Устинов показал образцы работы летчика-перегонщика. Им перегнано на участке Сеймчан — Якутск 38 самолетов А-20 «Бостон». В период интенсивной работы по перегонке самолетов проявил себя истинным патриотом нашей Родины. Только за один июнь 1943 г. перегнал на участке Сеймчан — Якутск 17 самолетов А-20G, предназначенных фронту. Представлен к ордену Красной Звезды…»
Из наградного листа от 28.09.1944: «…За время работы на трассе в условиях Дальнего Севера хорошо освоил и грамотно эксплуатирует самолеты А-20 и Р-63. Летает отлично, в сложных метеоусловиях спокоен. С октября 1942 по сентябрь 1944 г. перегнал фронту 137 боевых самолетов А-20 «Бостон» без летных происшествий с налетом 720 часов. Общий налет на всех типах самолетов 2538 часов. Достоин правительственной награды-медали «За боевые заслуги».
Из служебной характеристики за период с 01.01.1944 по 01.01.1945: «…Работать может на всех участках трассы, как ведущим, так и ведомым. В настоящее время летает на самолетах А-20 и Р-63. За время работы перегнал фронту 131 самолет А-20 и 49 самолетов Р-63. Основной участок работы: Сеймчан — Якутск протяженностью 1200 км, малонаселенный, гористый рельеф местности с резко меняющейся погодой. Летает с желанием, имеет стремление к переучиванию на самолет В-25. За 1944 г. из 112 перегнанных самолетов перегнано по участкам: Уэлькаль — Сеймчан — 10 самолетов, Сеймчан — Якутск — 155 самолетов, Якутск — Киренск — 14 самолетов, Киренск — Красноярск — 6 самолетов…»
Из наградного листа от 03.03.1945: «…За время работы в полку перегнал фронту 199 боевых самолетов без летных происшествий.

Достоин правительственной награды — медали «За боевые заслуги»...»

Лейтенант. За перегонку самолетов фронту награжден орденами Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией».

После войны — командир корабля в Красноярском управлении ГВФ. Награжден орденами Ленина и Трудового Красного Знамени.

Хлопцев Василий Иванович

Родился в 1909 г. в д. Екатериновке Саратовской области. Окончил Балашовскую школу пилотов ГВФ в 1933 г. С июля 1942 г. — командир корабля 12-й особой авиагруппы ГВФ по перегонке самолетов с авиазаводов. С декабря 1942 г.— командир корабля 7-го перегоночного авиаполка. С июня 1943 по январь 1946 г.— командир корабля С-47 1-го перегоночного авиаполка 1-й ПАД ГВФ. За время работы на Красноярской воздушной трассе сделал 425 рейсов по маршруту Фэрбенкс — Уэлькаль — Марково, перегнал 24 самолета С-47 и 8 самолетов А-20 по маршруту Якутск — Красноярск.

Старший лейтенант. Награжден орденами Отечественной войны 2 степени (13.03.1944), Красной Звезды (18.08.1945), медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

После войны — командир корабля в Красноярском управлении ГВФ.

Шелудько Николай Александрович

Родился 14 августа 1918 г. в с. Андреевка Глинского района Сумской области. В марте 1940 г. окончил курсы авиатехников в Ленинграде. С июня 1941 г.— авиамеханик 135-го ближнебомбардировочного авиаполка на Юго-Западном фронте.

С октября 1941 г.— авиатехник 52-го ближнебомбардировочного авиаполка на Юго-Западном фронте. Был ранен при налете вражеской авиации. Обслужил 160 боевых вылетов. С января 1944 по ноябрь 1945 г.— борттехник 4-го перегоночного авиаполка (Якутск). Обслужил и выпустил в перелет 77 самолетов А-20 и 64 самолета В-25, из них в качестве борттехника перегнал 35 самолетов В-25.

Из наградного листа от 10.03.1945: «...За период работы в полку подготовил к перелету 103 боевых самолета А-20 и в качестве борттехника на участках Сеймчан — Якутск — Киренск — Красноярск протяжением участков от 1000 до 1400 километров перегнал 17 самолетов В-25 без летно-технических происшествий. В суровых условиях Севера при температурах –45...–50 ºС, не считаясь со временем и здоровьем, тов. Шелудько работал по 14–15 часов, не уходя от самолетов и при перегоне находясь в воздухе по 10–12 часов, возвращаясь, принимал другой самолет, готовя его к очередному вылету. Большую работу проделал по восстановлению неисправных самолетов, заменил 6 моторов. За отличную подготовку и перегонку 128 боевых самолетов фронту и проявленное при этом мужество и настойчивость достоин правительственной награды — ордена Красной Звезды.

Старший техник-лейтенант. Награжден орденами Красной Звезды, «Знак Почета», медалями «За отвагу», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

После войны продолжал работать в Красноярском управлении гражданской авиации.

Шилов Степан Павлович

Родился 27 декабря 1914 г. В 1937 г. окончил Севастопольскую ВАШАМ. С ноября 1941 г. — борттехник ПС-84 Московской авиагруппы особого назначения. Совершил 48 боевых вылетов в тыл врага. С сентября 1942 г. — борттехник отряда Управления Красноярской воздушной трассы. С июня 1943 г. — борттехник С-47 8-го транспортного авиаполка 1-й ПАД. С августа 1944 по май 1946 г. — авиатехник Красноярского аэропорта ГВФ.

Техник-лейтенант. Награжден медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией».

После войны работал бортмехаником в Красноярском управлении гражданской авиации.

Фотографии из альбома Елецкого Евгения Алексеевича

Елецкий Евгений Алексеевич. Родился в 1920 году в г. Ржеве Калининской области.
В Красной армии с 25 декабря 1938 года. В августе 1940 года окончил Борисоглебскую ВАШП. С марта 1943 по ноябрь 1945 года — летчик 1-го перегоночного авиаполка (Фэрбенкс), летчик 2-го перегоночного авиаполка (Уэлькаль). Совершил 402 вылета на Р-39, 310 вылетов на Р-63, 100 вылетов на АТ-6, 6 вылетов на В-25.

Продолжал службу в ВВС до 1957 года. В 1957 году — старший летчик-испытатель 1-го управления НИИ ВВС. Освоил 26 типов самолетов и 2 типа вертолетов. Подполковник. Награжден орденом Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией».

КРАСНОЯРСКИЙ АЭРОПОРТ ГВФ В ГОДЫ ВОЙНЫ

Ключевым звеном Красноярской воздушной трассы являлся Красноярский аэропорт ГВФ, который ведет свою историю с 1929 года как аэропорт воздушно-почтовой магистрали Москва — Иркутск. Аэродром располагался в 5 км северо-восточнее г. Красноярска, на юго-западной окраине военного городка.

С началом войны гражданским пилотам пришлось потесниться.

В октябре 1941 года аэродром заняла прибывшая в эвакуацию Харьковская военная авиационная школа стрелков-бомбардиров. С ноября 1941 года через Красноярский аэропорт уже полным ходом шел перегон советских самолетов-бомбардировщиков, изготовленных на авиазаводах в г. Иркутске и г. Комсомольске-на-Амуре, в аэропорту были организованы комендатуры военной приемки Военно-воздушных сил (ВВС) и Авиации дальнего действия (АДД). С сентября 1942 года пришлось потесниться основательно и Харьковской авиашколе: на аэродром Красноярского аэропорта ГВФ из Усть-Орды (Забайкальский фронт) перебазировался 45-й ЗБАП (запасной бомбардировочный авиаполк), основными задачами которого были:

— переучивание маршевых полков на импортную авиатехнику, допуск летчиков маршевых полков к перегонке самолетов;
— прием импортной авиатехники в эксплуатацию от комендатур военной приемки в г. Красноярске с последующей передачей в маршевые полки;
— лидирование маршевых полков и перегоночных групп боевых полков при перелетах по трассе;
— перегон импортной авиатехники на фронт по трассе Красноярск — Новосибирск — Омск — Свердловск — Казань — Москва.

С 1942 года Красноярский аэропорт 1-го класса стал главным аэропортом в составе созданной в обстановке строжайшей секретности Красноярской воздушной трассы (воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль) для перегонки импортных самолетов из США в СССР. Именно здесь завершался перегон из Америки и начинался новый — в боевые части. Из Красноярска на фронт бомбардировщики и транспортные самолеты перегонялись по воздуху, истребители — частично по воздуху своим ходом, частично — по железной дороге. Всего из 8094 самолетов, перегнанных по Красноярской воздушной трассе 1 ПАД в 1942–1945 годах, было сдано военной приемке ВВС Красной армии в г. Красноярске 7079 самолетов.

Взлет был в сторону города и набор высоты приходился на район Николаевки, Алексеевки и железнодорожного моста через Енисей. Курс на посадку выстраивался следующим образом: самолет подходил с северной стороны города, проходил над Покровкой, шел вдоль холмов от часовни над кирпичным заводом, станцией Бугач и со снижением над Николаевкой и центром города заходил на посадку, иногда так низко, что можно было разглядеть летчика в кабине самолета.

Учитывая сильнейшую загруженность аэродрома разнотипной техникой, потребовалась реорганизация существовавшей системы обслуживания авиационной техники.

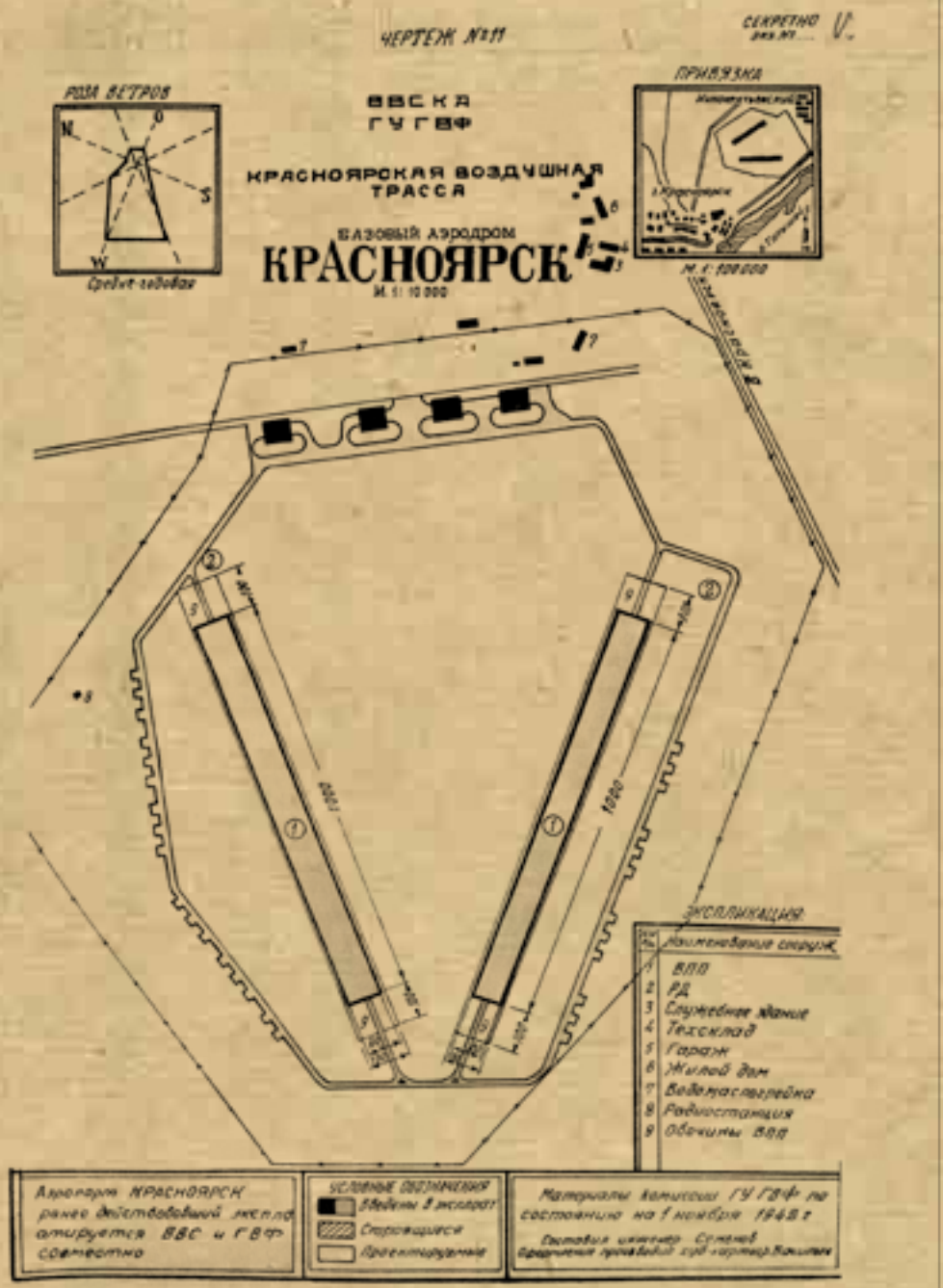
А-20 «Бостон» на аэродроме

Аэродром Красноярского аэропорта 1-го класса был расположен северо-восточнее г. Красноярска, в 5 км от города и в 2,7 км от юго-западной окраины Иннокентьевского поселка, в 7 км от железнодорожной станции.

Летное поле 2000 х 2000 м со стартом во всех направлениях. Две бетонированные полосы (что было особенно важно) 1000 х 80 м. Первая ВПП ориентирована с востока на запад, вторая ВПП — с северо-востока на юго-запад, рулежные дорожки, четыре ангара, три служебных здания, шесть землянок, емкости под ГСМ на 390 т.
На аэродроме имелся телефон, телеграф, радиосвязь, метеостанция.

Связь: телефонная радиостанция РАФ, 11 АКА, РСБ-Мбис, пеленгатор, радиомаяк, телефонная станция на 50 номеров.

Координаты: 56°N, 92°53′E.



Поэтому Красноярский аэропорт ГВФ в июне 1943 года стал воинским подразделением — Красноярским аэропортом 1-го класса, подчиненным сначала Управлению воздушной трассы Москва — Уэлькаль, а с 25 августа 1943 года — Управлению воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль.

До августа 1943 года начальником Красноярского аэропорта ГВФ был Серафим Федорович Иванов (в этой должности с ноября 1939 года). С марта 1942 года начальник аэропорта еще и выполнял обязанности диспетчера 12-й особой авиагруппы ГВФ. В декабре 1942 года Красноярский аэропорт подвергался проверке комиссией начальника Главного управления ГВФ. По результатам проверки «за хорошую организацию работы в аэропорту и четкое обслуживание пролетающих самолетов» начальник Красноярского аэропорта С. Ф. Иванов приказом начальника ГУ ГВФ получил благодарность и был награжден именными часами.

В августе 1943 года на должность начальника Красноярского аэропорта был назначен кадровый офицер подполковник Афанасий Елисеевич Пелипенко. Серафим Федорович Иванов был переведен на должность старшего диспетчера аэропорта, а затем назначен начальником аэропорта Анадырь Красноярской воздушной трассы.

Иванов С. Ф.

Летчики на Красноярском аэродроме

Акт от 19.08.1943.
О ПРИНЯТИИ КРАСНОЯРСКОГО АЭРОПОРТА 1 КЛАССА В СОСТАВ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ КРАСНОЯРСК — УЭЛЬКАЛЬ.

Основную свою деятельность Красноярский аэропорт 1 класса начал 01.08.1943.
Штат отдела эксплуатационно-ремонтной службы в настоящий момент:
старший инженер — 1, сменных инженеров — 2, авиамеханик — 1, авиамотористов — 2.
Всего: 6 человек.
При условии, что аэропорт будет обслуживать транспортные самолеты трассы, пролетающие транспортные самолеты и тренировочные самолеты трассы, необходим следующий штат: старший инженер — 1, сменных инженеров — 2, авиатехников — 6, авиамотористов — 8, техник по приборам, техник по ЭО и РЭО, рабочие: слесарь, сварщик, медник и токарь. Всего 23 человека.
Всего личного состава имеется: военнослужащих — 52, из них начальствующий состав — 13, рядовые — 13; вольнонаемные — 66 человек.
Автотранспорт: грузовые ГАЗ-АА 1,5 т. — 3 шт., грузовые ЗиС-5 3 т. — 2 шт., легковые (ГАЗ-А, «Виллис») — 2 шт., бензозаправщик ЗиС-5 — 3 шт., бензовоз ЗиС-6 — 1 шт., ВМЗ ЗиС-6 — 1 шт., автостартер ГАЗ-АА — 2 шт., снегопогрузчик-трактор — 1 шт., трактор гусеничный СТЗ — 1 шт., трактор колесный СТЗ — 1 шт.
28 июля 1943 г. проводилась проверка работы пеленгатора Красноярского аэропорта самолетом С-47 ГУ ГВФ (экипаж: командир корабля Крузе Л. Г., штурман Банюшевич, бортрадист Кузнецов).

ПРИКАЗ НАЧАЛЬНИКА ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ КРАСНОЯРСК — УЭЛЬКАЛЬ.
№ 039/ок от 25.08.1943 г. Якутск.
О приеме личного состава Красноярского аэропорта.
1. На основании приказа начальника ГУ ГВФ № 00184 от 12.08.1943 считать принятый в состав воздушной трассы Красноярский аэропорт 1 класса с личным составом.
2. Нижепоименованный начсостав Красноярского аэропорта допускаю к исполнению должностей:

- *начальник аэропорта подполковник Пелипенко Афанасий Елисеевич;*
- *заместитель начальника аэропорта по политической части майор Каданцев Михаил Иванович;*
- *начальник АНС — штурман майор Кобельков Николай Александрович;*
- *начальник спецсвязи лейтенант Сербин Петр Алексеевич;*
- *парторг лейтенант Ануфриев Леонид Федорович;*
- *старший диспетчер старший лейтенант Гатальский Семен Дмитриевич;*
- *начальник передающего радиоцентра Сухих Николай Григорьевич;*
- *начальник приемного радиоцентра воентехник 2 ранга Калинин Анатолий Владимирович;*
- *техник по радио воентехник 2 ранга Петров Николай Сергеевич;*
- *начальник службы технической эксплуатации — старший инженер военинженер 3 ранга Деев Александр Ефимович;*
- *сменный инженер инженер-капитан Григор Трофим Иванович;*
- *начальник отделения технического снабжения старший лейтенант Смирнов Леонид Степанович;*
- *помощник начальника отделения по вещевому довольствию лейтенант Христиченко Семен Михайлович;*
- *помощник начальника отделения по продснабжению лейтенант Токарев Павел Иванович;*
- *начальник отдела ГСМ старший лейтенант Крылов Григорий Кириллович;*
- *начальник КЭЧ лейтенант Свинин;*
- *дежурный аэропорта Чухраев Харлампий Федорович;*
- *дежурный аэропорта Туговиков Григорий Иванович;*
- *начальник отделения аэродромной службы старший лейтенант Баранов Семен Шлемович;*
- *начальник санчасти Брук Григорий Яковлевич;*
- *начальник планово-финансового отделения Зинь Анатолий Степанович;*
- *начальник отделения перевозок старший лейтенант Колесников Федор Антонович;*
- *начальник ВТКУ генерал-майор авиации Семенов.*

Офицерами аэропорт укомплектовался за счет резерва кадров ВВС СибВО, рядовыми — через пересыльный пункт Красноярского крайвоенкомата, вольнонаемными — из жителей города. Если офицеры имели хорошую профессиональную подготовку, то о рядовом составе этого сказать было нельзя. Хорошо подготовленные и крепкие здоровьем уходили в действующую армию, в тыловых частях оставляли либо призывников старших возрастов, либо ограниченно годных по состоянию здоровья. В результате с пересыльного пункта военного комиссариата в аэропорт приходили люди с физическими недостатками, непригодные для выполнения работ (без руки, прострелены ноги, голова, эпилептики). Но и они в меру своих сил старались хорошо выполнять возложенные обязанности.

Пелипенко Афанасий Елисеевич

Родился в 1901 году в с. Воронинцы Ирклеевского района Полтавской области.
В Красной армии с 1922 года. Окончил 4-е Могилевские пехотные курсы в 1924 году, ВВА им. Жуковского в 1934 году. Служил на штабных должностях в ВВС Дальневосточного военного округа. С июня 1941 года — начальник укрепрайона 50-го РАБ Дальневосточного фронта. С марта 1942 года — заместитель командующего ВВС 2-й ОКА по тылу. С декабря 1942 года — старший инспектор Управления ВВС Дальневосточного фронта. С 24.06.1943 по 25.10.1946 — начальник Красноярского аэропорта ГВФ.
Полковник. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 2-й степени, медалью «За победу над Германией».

Главными задачами аэропорта стали обслуживание самолетов, отправляемых на фронт, и отправка грузов, идущих из США в Москву.

Возглавивший аэропорт в августе 1943 года и руководивший им до конца войны подполковник (с 05.11.1944 — полковник) Афанасий Елисеевич Пелипенко — кадровый военный с более чем двадцатилетней выслугой, занимавший до этого должность старшего инспектора Управления ВВС Дальневосточного фронта. Это был прекрасный командир, высокопрофессиональный руководитель, сумевший малой численностью подчиненных выполнять огромный объем работы, организовать четкое взаимодействие всех воинских организаций, обслуживающих перегон, несмотря на их разную подчиненность.

Пока аэропорт выполнял только обслуживание самолетов ГВФ, он вполне удовлетворял требованиям мирного времени. Начавшаяся война привела на Красноярский аэродром сразу несколько летных частей, каждую со своим распорядком и организацией полетов. Интенсивная и, в общем, трудно поддающаяся контролю эксплуатация аэродрома грозила возможным выводом его из строя. Поэтому первым делом новый начальник Красноярского аэропорта обследовал аэродром уже с точки зрения интенсивного использования для военных целей и сделал неутешительные выводы.

Исх.№ 036 от 25.08.1943. Начальнику ВТКУ.
О состоянии Красноярского аэродрома и организации полетной работы на нем.
Докладываю:

1. *Проверкой состояния летного поля выявлены крупные недостатки, создающие предпосылки для аварий. Вследствие того что аэродром эксплуатируется школой, которая летает преимущественно на самолетах с костылями и почти ежедневно с одним и тем же стартом, во многих местах рабочей части аэродрома (центр) дерновой покров совершенно выбит. Отдельные лысые места доходят до размеров в среднем на 1 Га площади до 0,25 м^2, лишенных дернового покрова. Почва от интенсивности полетов выветрилась так, что образовались ямы, что сделало аэродром кочковатым, требующим засыпки привозной землей, утрамбовки, укатки, засева и отдыха для создания крепости почвы. Дренажные места у краев бетонных полос местами имеют провалы, создающие опасность полетам и требующие немедленного ремонта.*
   В целях сохранения аэродрома от дальнейшей порчи надо провести следующие мероприятия:
   а) запретить вообще школе летать на Р-5, так как у школы имеются рядом еще два аэродрома, оставив в Красноярске только самолеты СБ;
   б) потребовать от начальника школы в центре аэродрома не летать, а использовать летные полосы, прилегающие ближе к бетонным полосам и имеющим дерновой покров;
   в) организовать немедленно ремонт и засев летного поля совместно с аэропортом, пока аэродром находится в распоряжении школы.

2. *Организация полетной работы на аэродроме Красноярск, ввиду большого числа летных частей на нем и большой интенсивности полетов, при отсутствии твердого и настоящего хозяина, не исключает безопасности, приводит и может еще более привести к плохим последствиям. Летают с разными кругами, посадки производятся с полным пренебрежением к аэродромным знакам, как самолетами трассы, так и школой. Координированных действий в приеме и выпуске самолетов с аэродрома нет. Руководитель полетов, назначаемый начальником гарнизона, не осуществляет требования НПП, да вряд ли он при такой неразберихе может навести порядок.*
   Часто самолеты производят посадку без посадочных знаков или даже с попутным или сильно боковым ветром. При приходе самолетов с маршрута правила высот и кругов на аэродроме не соблюдаются никогда. Взлетают из «красной черты» при наличии людей на аэродроме или рулящих самолетов навстречу или под углом, рулят на больших скоростях и т.д.
   Нарушения НПП во время полетов на Красноярском аэродроме не поддаются учету. Борьбы с нарушителями никто не ведет ввиду разнообразия характера задач, их начальников. На аэродроме каждый начальник живет своими правилами и друг другу не подчинен. В этой части требуется провести мероприятия:
   а) концентрировать управление аэродромными службами в одних руках, для чего на каждый день назначать руководителя полетов, который бы пользовался всей полнотой власти, изложенной в НПП, ко всем летающим частям на аэродроме;
   б) убрать с Центрального красноярского аэродрома тихоходную авиацию звена ГВФ (У-2, Ш-2, Р-5) на другой аэродром (Абакан). Вопрос этот уже решен с СибВО, так как одновременно производить полеты нельзя;
   в) для Харьковской ВАШСБ отвести отдельные ворота на аэродром, а на этом месте поставить комендантский пост порта.

Начальник Красноярского аэропорта
подполковник Пелипенко.

Самолеты в Красноярск шли двумя потоками. Первый и основной — американские самолеты, прибывающие по Красноярской воздушной трассе. Второй — советские бомбардировщики Ил-4, Пе-2, Пе-3, Ер-2 производства Иркутского авиазавода № 39 и авиазавода № 126 г. Комсомольска-на-Амуре.

В Красноярском аэропорту осуществлялась передача импортных самолетов от Красноярской воздушной трассы в ВВС Красной армии и советских бомбардировщиков от 12-й особой авиагруппы ГВФ в Авиацию дальнего действия (АДД). С 1 августа 1942 года этим занимались военные представительства ВВС и АДД на аэродроме Красноярск и специальное воинское подразделение — 129-я комендатура промежуточного аэродрома г. Красноярска отдела перелетов ВВС Сибирского военного округа (129-я КПА ВВС СибВО).

Основное назначение 129-й КПА: материально-техническое снабжение и техническое обслуживание перегонки по трассе импортных и отечественных самолетов и маршевых полков на фронт, восстановление неисправных самолетов и моторов, охрана самолетов на аэродроме, обеспечение летно-технического состава перелетных групп и одиночных экипажей питанием и расквартированием.

Особенностью аэропорта Красноярск было то, что здесь сходились две воздушные трассы: Москва — Уэлькаль и Москва — Хабаровск — Владивосток. Самолеты, прибывающие по Красноярской воздушной трассе, техническая служба аэропорта совместно с личным составом 126-й комендатуры и 15-й авиабазы принимала в присутствии военного представителя по документам от летчиков. Затем в Москву военпредом сообщались номера прибывших истребителей и бомбардировщиков. Если на самолетах были обнаружены неисправности или выявлялся некомплект имущества, военная приемка отказывалась оформлять их, приходилось вести ремонт на месте, по возможности доукомплектовывать и после этого принимать решение о приемке. Все прибывшие самолеты проходили осмотр и техническое обслуживание в соответствии с регламентом, при необходимости — мелкий ремонт и устранение неисправностей и заправку всеми видами ГСМ.

Регламентные работы на каждом самолете занимали по 70–90 часов. В связи с тем, что во время перелета на трассе никаких профилактических осмотров не проводилось, в базовом аэропорту требовалось выполнение полного комплекса работ — замены фильтров, замены масел и т.д. Весь комплекс подготовительных мероприятий выполнялся всего двумя сменными инженерами, четырьмя техниками, тремя авиамотористами.

Технический состав был разбит на две бригады по пять человек. Одна бригада, возглавляемая сменным инженером инженер-капитаном Т.И. Григором, принимает и сдает самолеты В-25, устраняет дефекты и выполняет регламентные работы. Вторая бригада сменного инженера инженер-капитана П.М. Сенина обслуживает самолеты С-47 и транспортные самолеты. В 1944 году, в связи с увеличением количества перегоняемой техники, организовали три бригады: одна обслуживала только В-25, другая — С-47, Ил-4, Пе-2 — перегоночные, и третья — все остальные транспортные. Одновременно на каждого техника и механика приходилось по 15 самолетов.

Таким мизерным штатом, при посменной (а часто и бессменной) работе, без собственной мастерской, с минимальным количеством спецавтомобилей для заправки и подготовки самолетов, аэропорт обслужил с августа 1943 по май 1944 года 3582 самолета, из них 2338 боевых самолетов в 543 группах. В 1944 году — первой половине 1945 года — техническая служба Красноярского аэропорта ГВФ обслужила около 5000 самолетов. В рейс ежедневно выпускалось по 7–10 самолетов, а иногда и до 40. Немногочисленному техническому составу пришлось стать универсальными специалистами, потому что приходилось обслуживать в один день самолеты различных типов: советского и импортного производства. Техника изучалась в процессе работы, практически без учебных пособий, в основном на практике.

Тем не менее аэропорт Красноярск, несмотря на большое количество проходящих самолетов, со своей задачей справлялся с честью и не допускал по своей вине задержки в обслуживании и выпуске в полет так необходимых фронту самолетов.

В начале июля 1943 года на аэродроме Красноярск скопилось до 300 перегоночных самолетов. Техсостав аэропорта помогал справляться с приемом и передачей самолетов технической бригаде 15-й авиабазы, малой по количеству — для обслуживания самолетов А-20 было всего 7 человек. Да и техники авиабазы были послабее техников аэропорта в знании импортной матчасти. 20 самолетов А-20 стояли неисправными, бригада не справлялась с ремонтом. На помощь пришли авиаремонтные мастерские Харьковской ВАШСБ и ЦАРБ Енисейской авиагруппы полярной авиации на о. Молокова. Общими усилиями справились с задачей. Начальник аэропорта настоял на том, чтобы был увеличен штат приемочной бригады хорошими техниками из резерва 9-го Красноярского перегоночного авиаполка.

С июля 1943 года к Красноярскому аэропорту были временно прикомандированы два экипажа Западно-Сибирского управления ГВФ: экипаж для зондирования атмосферы — 3 человека и самолет Р-5 и санитарный У-2 с экипажем 2 человека. В связи с этим, аэропорту были поручены еще и вылеты по санзаданиям и в интересах Управления гидрометеослужбы.

Техническая бригада аэропорта привлекалась и к вывозу самолетов, совершивших вынужденные посадки на территории Красноярского края.

Обслуживание аэродрома по очистке, уборке снега осуществлялось Харьковской ВАШСБ. Аэродромная команда порта оказывала помощь по содержанию аэродрома: работа по уборке стоянок, снабжение воздухом, охрана самолетов, прием и выпуск самолетов, идущих по линии ГВФ. Автотранспорт был старый, почти разбитый. На ходу из 15 автомашин и 3-х тракторов в 1943 году было всего 6 машин и 1 трактор, остальные беспрерывно ремонтировались.

«Кингкобры» ждут перегонки. 1945 г.

Несмотря на то, что аэропорт совсем не был приспособлен для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок, он кроме военной техники принимал и отправлял пассажиров и грузы. Всего только за 1944 год было перевезено различных грузов 1 171 087 кг, из этого количества отправлено в Москву 1 001 087 кг. Часть грузов перегружалась с прибывших самолетов в железнодорожные вагоны и в другие самолеты, часть — отгружалась предприятиям г. Красноярска. За этот же период через Красноярский аэропорт прошло 10 700 пассажиров.

С 17 по 26 сентября 1944 года проводилась проверка аэропорта командиром 73-й ВАД гвардии полковником Божко:

«...Для работы зимой аэродром подготовлен. Средства подогрева — в достаточном количестве. Средства заправки БЗ имеются. Недостаточно ВМЗ — всего одна, и то очень старая. Абсолютно недостаточно наземных механиков, штат аэропорта необходимо дополнить 8–10 механиками. Крайне необходима еще одна ВМЗ и 10 баллонов для сжатого воздуха. Общежитие обеспечивает нормальный отдых. Питание удовлетворительное. Связь работает хорошо.

(исх. № 0695 от 3.10.1944 на зам.главного инженера АДД по военной приемке)

Крепкие кадры были в Красноярском аэропорту. Несмотря на немалые трудности: недостаточная численность и техническая укомплектованность служб, неразбериха с ведомственной подчиненностью на трассе, бытовые проблемы и т.д., люди работали в экстремальных условиях с полной отдачей и с поставленными задачами справились.

С июля 1943 года службой технической эксплуатации порта руководил инженер-майор Владимир Алексеевич Лапшин. Кадровый военный, в Красной армии — с 1919 года. Участник Гражданской войны. Перед началом Великой Отечественной войны — старший инженер 30-го бомбардировочного авиаполка в Красноярске. В 1941 году вместе с полком воевал на Западном и Волховском фронтах. За проявленное мужество был награжден орденом Красной Звезды. После расформирования полка по состоянию здоровья (тяжелая форма туберкулеза) был направлен в тыл.

О его работе в Красноярском аэропорту четко и ясно написано в представлении к награждению от 8 сентября 1944 года:

Из наградного листа на инженер-майора Лапшина В.А. от 8.09.1944:

«...Тов. Лапшин хорошо организовал службу технической эксплуатации в аэропорту, в результате порт со своими задачами по обслуживанию перегоняемых боевых групп, как импортной, так

и отечественной матчасти и одиночных самолетов, справляется вполне. За период руководства Лапшиным обслужено всего самолетов всех типов 1963 шт., из них Ю-52 — 42 шт., Б-25 — 440 шт., С-47 — 1121 шт, Ли-2 — 156 шт., Ил-4 — 131 шт., СП — 12 шт., Ер-2 — 18 шт., А-20 — 4 шт., Р-47 — 3 шт., Р-39 — 3 шт., Ш-2 — 1 шт., Р-5 — 19 шт., Ил-2 — 9 шт., Г-1 — 2 шт., Г-2 — 8 шт. Принято и обработано и передано частям 174 самолета С-47 и 233 самолета Б-25. Тов. Лапшин требовательный, волевой, дисциплинированный командир. Работает много и добросовестно. Заслуживает правительственной награды — ордена Отечественной войны 2 степени.
Начальник Красноярского аэропорта подполковник Пелипенко».

Из аттестации на инженер-майора Лапшина В.А. от 18.02.1944:
«...Как инженер-специалист подготовлен хорошо. Имеет большой практический стаж и опыт работы в ВВС на всех системах самолетов».

Из служебной характеристики на инженер-подполковника Лапшина В.А. от 16.08.1945:
«...За период 1944 года и половину 1945 года через порт прошло до 5000 самолетов разных систем. Случаев отказов на земле и в воздухе по вине технического состава не было».

Практически бессменно, без сна и отдыха, на голодном тыловом пайке, в сибирские морозные зимы обслуживали перелеты техники Красноярского аэропорта, скромные труженики, благодаря титаническому труду которых в отчетах о работе Красноярского аэропорта в годы Великой Отечественной войны было отмечено: «... аэропорт Красноярск, несмотря на большое количество проходящих самолетов, со своей задачей справился с честью и не допускал по своей вине задержки в обслуживании и выпуске в полет так необходимых фронту самолетов. Летных происшествий по вине личного состава аэропорта не допущено».

За этой канцелярской фразой — сохраненные для фронта самолеты и жизни членов экипажей.

Всего один пример. Техник-лейтенант Мякишев Виктор Федорович получил назначение в Красноярский аэропорт в октябре 1943 года после тяжелейшего ранения, полученного в июле 1942 года на Ленинградском фронте. Больше года в госпиталях, должен был быть списан «под чистую». На его долю войн хватило, Мякишев — участник Польской кампании в составе 44-го скоростного бомбардировочного авиаполка в сентябре 1939 года, Финской кампании в составе 55-го скоростного бомбардировочного авиаполка с декабря 1939 по март 1940 года, в Великой Отечественной войне — с первых дней. Несмотря на последствия тяжелого ранения, Виктор Федорович трудился как все и не признавал никаких поблажек.

Отлично работали сменные инженеры: инженер-капитаны Трофим Иванович Григор, Петр Михайлович Сенин, инженер по ремонту инженер-капитан Георгий Вячеславович Павловский, авиатехники техники-лейтенанты Виктор Иванович Игнатьев, Заки Гайнутдинович Каримов, Степан Павлович Шилов, Алексей Андреевич Кокорев, Алексей Михайлович Лунин, Павел Васильевич Еремеев, младший техник-лейтенант Гавриил Самуилович Шкляров.

Помимо требовательности Афанасий Елисеевич Пелипенко отличался и постоянной заботой о своих, и даже не своих, подчиненных (но связанных с аэропортом выполнением одних задач), делал для них «все, что мог, и немножко больше». Бывшие авиатехники и метеорологи рассказывали, как он во время войны решал порой не решаемые вопросы обеспечения семей своих техников и мотористов, круглосуточно работающих на приеме-выпуске самолетов, жильем и продуктами, а в конце войны добивался во всех инстанциях того, чтобы достойные были обязательно награждены.

Исх. № 0226 от 11.09.1945.
Начальнику управления гидрометеослужбы по Красноярскому краю.
Ваша метеостанция 1 разряда при Красноярском аэропорту обслуживает трассовые и внетрассовые полеты по направлениям Красноярск — Якутск, Красноярск — Хабаровск, Красноярск — Москва, Красноярск — Дудинка, Красноярск — Кызыл и другие внеаэродромные полеты по различным заданиям и направлениям.
Более чем два года метеостанция обеспечивала перелеты боевых групп самолетов, идущих фронту, на сложной трассе по метеоусловиям Красноярск — Якутск, причем свою задачу личный состав метеостанции выполнял хорошо и отлично.
Нами не зарегистрировано случаев, когда бы по вине нерадивого отношения к делу людей метеостанции были летные происшествия. Количество обслуженных самолетов нам известно по месячным отчетам.
Однако труд этих людей и заслуга в Отечественной войне Вами не оценена, если не считать одного случая (Алешенкова), и то по нашей инициативе.
Оценивая работу метеостанции в общих задачах, выполненных портом за период июль 1943 года и по настоящий день, как отличной и хорошей работой, прошу Вас поставить вопрос перед Главным управлением Гидрометеослужбы о поощрении людей, показавших хорошие и отличные образцы труда.
Причем поощрение должно выразиться, если не в правительственных наградах, то хотя бы в благодарности и денежной премии. Со своей стороны в Главное управление ГВФ мною будет подана соответствующая оценка.
Начальник Красноярского аэропорта полковник Пелипенко.

Подчиненные не подвели своего командира ни разу. Красноярский аэропорт выполнил все поставленные задачи, не допустив ни одного летного происшествия по своей вине за все долгие годы войны.

Летом 1944 года были представлены к правительственным наградам:

К ордену Красной Звезды:

— комендант Красноярского аэропорта капитан Мацынович Петр Васильевич;

— сменный инженер инженер-капитан Сенин Петр Михайлович.

К ордену «Знак Почета»:

— начальник приемного радиоцентра связи техник-лейтенант Калинин Анатолий Владимирович.

К медали «За трудовое отличие»:

— авиатехник младший техник-лейтенант Ларионов Дмитрий Дмитриевич;

— диспетчер старший сержант Туговиков Григорий Иванович;

— шофер вольнонаемный Борисов Иван Петрович.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1944 года были награждены: сменный инженер инженер-капитан П. М. Сенин — орденом Красной Звезды; диспетчер Г. И. Туговиков и шофер И. П. Борисов — медалями «За трудовое отличие».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 года были награждены: старший инженер аэропорта инженер-майор В. А. Лапшин — орденом Отечественной войны 2 степени, сменный инженер инженер-капитан Т. И. Григор и комендант аэропорта капитан П. В. Мацынович — орденами Красной Звезды.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 августа 1945 года были награждены: начальник Красноярского аэропорта полковник Афанасий Елисеевич Пелипенко — орденом Отечественной войны 2 степени, авиамеханик Красноярского аэропорта сержант технической службы Виктор Петрович Королев — медалью «За боевые заслуги», шофер бензовоза Красноярского аэропорта Иван Николаевич Щербаков– медалью «За трудовое отличие».

Каган Л. М.

Мацынович П. В.

Коваленко И. Ф.

Отправка «аэрокобр»
со станции Бугач Красноярской железной дороги

Скромные труженики аэропортов редко представлялись к правительственным наградам, хотя за них ходатайствовали не только непосредственные командиры и начальники. Характерен документ, направленный командованию Авиации дальнего действия (АДД) старшим военным представителем АДД на аэродроме Красноярск инженер-майором И. Ф. Коваленко:

Исх.№ 09 от 19.01.1945.
Заместителю главного инженера АДД по военной приемке генерал-майору тов. Захарову.
Командиру 73-й ВАД АДД гвардии полковнику Божко.

...Красноярский аэропорт, являясь одним из мощных базовых портов на трассах, по которым идет перегонка боевых самолетов фронту на протяжении 1943 и 1944 годов, проделал большую работу по обслуживанию частей Авиации дальнего действия.
В Красноярске происходит прием и передача самолетов от трассы частям АДД. Здесь же — перевалочная база импортных грузов, идущих в адреса АДД и ВВС КА.
Личный состав этого порта при недостатке технического состава и аэродромной техники отлично справлялся с задачей материально-технического обеспечения летных частей АДД.
Только за один 1944 год портом принято от трассы, обработано и передано частям АДД самолетов С-47 — 832 шт., самолетов В-25 — 654 шт. кроме того принято, обслужено и выпущено в воздух самолетов, идущих по трассе в адрес АДД самолетов Пе-2 — 47 шт., Ил-4 — 138 шт.

А всего обслужено портом, преимущественно двухмоторных самолетов, — 1661 шт. только для частей АДД. В системе ежедневной работы аэропорт на 60-68 % о общего числа обслуживаемых самолетов обслуживал самолеты частей АДД. Прошедшие самолеты требовали осмотра и текущего ремонта. Силами аэропорта произведено 305 текущих и 15 мелких ремонтов.

За этот год помимо этого прошло через порт, отправлено или перевалено на железную дорогу для отправки на фронт частям АДД и ВВС импортного груза 797 т и перевезено ГСМ для заправки самолетов 2035 т.

Нужно считать, что Красноярский аэропорт в системе своей работы по обслуживанию самолетов, размещению и питанию летного состава частей АДД с задачей справился отлично и наравне с другими частями заслуживает высокой оценки.

Основным критерием работы нужно считать то, что все прошедшие самолеты были отправлены в рейс без особых проблем. Происшествий по вине аэропорта, зависящих от технического обслуживания, связи и метеослужбы не было.

Военное представительство АДД в Красноярске и представитель 73-й ВАД просит командование возбудить ходатайство перед Командующим АДД Главным маршалом авиации Головановым, лучших людей Красноярского аэропорта, показавших высокие образцы социалистического труда, представить к правительственным наградам. Наградить:

1. *Начальника аэропорта полковника Пелипенко Афанасия Елисеевича — орденом Красной Звезды.*
2. *Заместителя начальника аэропорта по политчасти майора Каданцева Михаила Ивановича — орденом Красной Звезды.*
3. *Старшего диспетчера аэропорта старшего лейтенанта Гатальского Семена Дмитриевича — орденом Красной Звезды.*
4. *Авиатехника техника-лейтенанта Игнатьева Виктора Ивановича — орденом Красной Звезды.*
5. *Техника по приборам техника-лейтенанта Ершова Владимира Федотовича — орденом Красной Звезды.*
6. *Авиамеханика сержанта технической службы Шклярова Гавриила Самуиловича — медалью «За боевые заслуги».*
7. *Авиамеханика сержанта технической службы Королева Виктора Петровича — медалью «За боевые заслуги».*
8. *Радиодиспетчера старшину Агафонову Валентину Васильевну — медалью «За трудовую доблесть».*
9. *Шофера бензозаправщика вольнонаемного Щербакова Ивана Николаевича — медалью «За трудовое отличие».*

Старший военный представитель АДД инженер-майор Коваленко.
Представитель 73-й ВАД АДД старший лейтенант Шахов.
05.01.1945.

2 апреля 1945 года начальник Красноярского аэропорта полковник Пелипенко направил начальнику УВТКУ генерал-лейтенанту авиации Шевелеву представления к награждению орденами Красной Звезды на начальника МТО майора Л.М. Кагана и командира звена спецприменения Павла Александровича Соболева.

К сожалению, эти два ходатайства так и остались нереализованными, но, как говорится, не ради наград воевали и трудились.

Более 10 000 самолетов прошли в годы войны через руки инженерно-технического состава Красноярского аэропорта ГВФ — руки скромных тружеников, мало рассказывавших своим детям и внукам о своей работе в годы войны, стеснявшихся надевать свои награды, полученные за героический труд в тылу, за тысячи подготовленных самолетов, так нужных для победы над врагом. А ведь без их труда, без вклада каждого и на фронте и в тылу — не было бы нашей Великой Победы! Спасибо им за то, что «...День Победы приближали, как могли!»

Многие работники Красноярского аэропорта военных лет после передачи аэропорта в 1946 году Красноярскому территориальному управлению ГВФ долгие годы продолжали работать в составе Красноярского управления.

5 мая 2005 года на жилом доме по адресу ул. Вавилова, 35 была установлена мемориальная доска в память летчиков и технического персонала Красноярской воздушной трассы. Инициаторами стали учащиеся лицея № 11 в рамках грантовой программы Красноярского края «Социальное партнерство во имя развития».

В этом доме, специально построенном для работников Енисейской авиагруппы полярной авиации в 1930-е годы, в 1942–1945 располагалось общежитие летчиков-перегонщиков Красноярской воздушной трассы. «В народе» дом известен многие годы, как «Авиадом» и «Дом Мазурука», по имени начальника легендарной трассы.

Лапшин Владимир Алексеевич

Родился в 1899 г. Кадровый военный, в Красной армии с 1919 г. Участник Гражданской войны. Перед началом Великой Отечественной войны — старший инженер 30-го бомбардировочного авиаполка в Красноярске. В 1941 г. вместе с полком убыл на фронт. Воевал на Западном и Волховском фронтах — старший инженер 30-го БАП и 771-го БАП. За проявленное мужество был награжден орденом Красной Звезды. После расформирования полка по состоянию здоровья (тяжелая форма туберкулеза) был направлен в тыл. С июля 1943 г. руководил службой технической эксплуатации Красноярского аэропорта ГВФ.

Полковник. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды, медалями «XX лет РККА», «За победу над Германией».

После войны продолжал работать в Красноярском управлении гражданской авиации.

Сенин Петр Михайлович

Родился в 1907 г. В РККА с сентября 1929 г. Участник боев с белофиннами с августа 1939 по октябрь 1939 г. в составе 50-го СБАП. С августа 1941 по октябрь 1942 г.— в 50-м БАП на Забайкальском фронте. С октября 1942 г.— сменный инженер Красноярского аэропорта ВТКУ.

Из наградного листа от 16.06.1944:

«За период работы в порту лично обслужил 618 самолетов, из них 545 С-47, 17 В-25, 24 Ли-2, 27 Ил-4, 5 Ер-2. Несмотря на трудные условия зимы, при отсутствии мастерских, правильно и умело организовал ремонт самолетов.

За отличное обеспечение перегоняемых самолетов достоин награждения орденом Красной Звезды».

Инженер-капитан. Награжден орденом Красной Звезды (19.08.1944), медалью «За боевые заслуги» (21.05.1940).

Трагически погиб 25 октября 1945 года.

Игнатьев Виктор Иванович

Родился в 1920 г. В апреле 1940 года окончил Ленинградское ВАТУ. Воевал, в июле–ноябре 1941 г. — старший авиамеханик 220-го дальнебомбардировочного авиаполка на Юго-Западном фронте. С ноября 1941 г.— старший авиамеханик в запасных авиаполках в тылу. С ноября 1943 по март 1946 г.— авиатехник Красноярского аэропорта воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль. Из наградного листа от 29.09.1945: «…Тов. Игнатьев, работая в Красноярском аэропорту по обслуживанию материальной части импортных самолетов, перегоняемых на фронт, справлялся отлично и часто выполнял обязанности сменного инженера аэропорта. За время работы в порту обслужил 530 самолетов, которые дошли до места назначения без технических происшествий.

За отличную работу по обслуживанию материальной части импортных самолетов, перегоняемых на фронт, заслуживает правительственной награды — ордена Красной Звезды».

Техник-лейтенант. Награжден медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией».

После войны продолжал работать в Красноярском управлении гражданской авиации.

Каримов Заки Гайнутдинович

Родился в 1917 г. В марте 1940 г. окончил Иркутское ВАТУ. Воевал, с октября 1941 по август 1942 г.— авиатехник 718-го ночного бомбардировочного авиаполка на Юго-Западном фронте. С августа 1942 г.— авиатехник 20-го запасного авиаполка (Новосибирск). С октября 1943 по ноябрь 1945 г.— авиатехник Красноярского аэропорта.

Из служебной характеристики на техника-лейтенанта Каримова З. Г. от 09.01.1945:

«…В Красноярском аэропорту работает в качестве авиатехника по обслуживанию самолетов, идущих по трассе Уэлькаль — Москва. С работой справляется хорошо. За период пребывания в аэропорту обслужил 142 самолета С-47 и В-25, все самолеты дошли в полной исправности до места назначения».

Техник-лейтенант. Награжден медалью «За победу над Германией».

После войны работал в Красноярском управлении гражданской авиации.

Мякишев Виктор Федорович

Родился в 1913 г. В 1938 г. окончил ШМАС, курсы авиатехников, в 1941 г. — КУИТС при Ленинградском ВАТУ. Участник Польской кампании в составе 44-го скоростного бомбардировочного авиаполка техником самолета в сентябре 1939 г., Финской кампании в составе 55-го скоростного бомбардировочного авиаполка — техник самолета с декабря 1939 по март 1940 г.. С июля 1941 г. — старший авиатехник 55-й полевой авиаремонтной мастерской на Ленинградском фронте. В июле 1942 г. был тяжело ранен и до сентября 1943 г. находился на излечении. С сентября 1943 по июнь 1946 г. — авиатехник Красноярского аэропорта.
Из наградного листа от 25.01.1946: «…За период службы на воздушной трассе Красноярск — Уэлькаль характеризуется положительно. В должности авиатехника Красноярского аэропорта работает с октября 1943 г. Матчасть самолетов С-47, В-25, Ли-2, Пе-2 знает хорошо и имеет опыт в их эксплуатации. За выслугу лет в Красной армии достоин правительственной награды — медали «За боевые заслуги».
Техник-лейтенант. Награжден медалями «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией». После войны работал в Красноярском управлении гражданской авиации.

Шкляров Гавриил Самуилович

Родился в 1924 г.. С февраля 1943 г. — авиатехник 348-го истребительного авиаполка на Северном фронте. С сентября 1943 г. — авиатехник 44-го запасного авиаполка. С декабря 1943 по август 1945 г. — старший авиатехник Красноярского аэропорта воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль.
Младший техник-лейтенант. Награжден медалью «За победу над Германией».
После войны работал в Красноярском управлении гражданской авиации. Награжден орденом «Знак Почета».

Мальчиков Александр Федорович

Родом из небольшой деревни, ныне не существующей, недалеко от с. Погорелки Емельяновского района Красноярского края. Работал на аэродроме Красноярского аэропорта ГВФ авиамотористом с начала 1942 до лета 1943 г., летом 1943 г. — в подсобном хозяйстве аэропорта под Красноярском. Летом 1943 г. призван в Красную армию в 17 лет, в учебном танковом полку в Омске получил специальность командира орудия танка. На фронт попал в конце 1944 г., в Польшу, ликвидировали окруженную группировку немцев. Там и встретил Победу.
После увольнения из армии работал в гражданской авиации в Красноярском аэропорту (шофером).

Гатальский Семен Дмитриевич

Родился 15 сентября 1911 г. в д. Железники Светиловического района Гомельской области. Окончил ШМАС в 1934 г. С 1934 г. — в ВВС Забайкальского военного округа: моторист, оружейник, укладчик парашютов, воздушный стрелок-радист.
Участник боев у озера Хасан в июле-августе 1938 г. С августа по ноябрь 1938 г. — участник боев в Китае. В составе группы полковника Тхор совершил 5 боевых вылетов. Ранен в обе ноги в воздушном бою. В сентябре-октябре 1939 года — участник Польской кампании в составе 54-го скоростного бомбардировочного авиаполка.
С августа по октябрь 1941 г. — стрелок-бомбардир 63-го скоростного бомбардировочного авиаполка. Совершил 8 боевых вылетов. С октября 1941 г. — адъютант эскадрильи 63-го скоростного бомбардировочного авиаполка. С июня 1942 г. — адъютант эскадрильи 45-го запасного авиаполка. С июня 1943 г. — старший диспетчер Красноярского аэропорта ГВФ.
Капитан. Награжден орденом Красного Знамени (за бои в Китае 24.02.1939), медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией».
После войны — в Красноярском управлении ГВФ.

ИЗ КРАСНОЯРСКА НА ФРОНТ

Название «Воздушная трасса Красноярск — Уэлькаль» прямо говорило о начальном и конечном пункте трассы на советской территории. Но понятие «конечный пункт» применимо только в соотношении с перегоном, проводимым летчиками 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ, обслуживающей трассу от Фэрбенкса в США до Красноярска. Красноярск был конечным пунктом для перегонщиков 1-й ПАД ГВФ, пунктом передачи ими самолетов органам военной приемки и одновременно воротами для импортной техники на фронт. Именно здесь завершался перегон из США в СССР и начинался новый — в боевые части.

Из Красноярска на фронт бомбардировщики и транспортные самолеты перегонялись по воздуху, истребители — частично по воздуху своим ходом, частично — по железной дороге. Транспорт для отправки самолетов Р-39 «Аэрокобра» формировался в составе: 1 людской вагон, 1 крытый вагон, 36 платформ для частично разобранных самолетов. Эшелоны подавались на станцию Бугач и станцию Черногорские Копи и отправлялись на ст. Щербинка Московско-Курской железной дороги, в 6-ю запасную авиабригаду.

До фронта от Красноярска было еще очень далеко. В связи с огромным расстоянием от Красноярска до Москвы было принято решение перегон вести по этапам (аналогично этапам Красноярской воздушной трассы), то есть посадку самолетов для дозаправки и обслуживания производить в крупных аэропортах ГВФ, находящихся на воздушной трассе Москва — Уэлькаль: Новосибирск, Омск, Свердловск, Казань, Москва. Аналогично на каждом этапе перегона были предусмотрены запасные промежуточные аэродромы. Было создано несколько воздушных трасс, в состав которых входили воинские части обслуживания и обеспечения перелетающих самолетов: аэропорты, комендатуры промежуточных аэродромов, аэродромно-технические роты и команды.

В военных округах были разработаны документы, подробнейшим образом регламентирующие организацию перегонки самолетов. Так, уже 9 апреля 1942 года командующим ВВС Сибирского военного округа генерал-майором авиации Шелухиным была утверждена «Инструкция по проведению оперативных перелетов на территории Сибирского военного округа», в которой четко и ясно были определены основные и запасные аэродромы, порядок обеспечения (диспетчерского, метеорологического, радиосвязного, материально-технического, тылового и т. д.) перелетов, обязанности должностных лиц. Аналогичные документы были разработаны в Уральском, Орловском, Приволжском и Московском военных округах.

На запад до фронта от Красноярска было не меньшее расстояние, которое уже преодолевали летчики фронтовых полков, находившихся на переучивании в 45-м ЗАП (до июня 1943 года), переучившиеся в Красноярске и получившие американскую технику, летчики-перегонщики Красноярского 45-го запасного авиаполка, в июне 1943 года ставшего 9-м перегоночным авиаполком ВВС Сибирского военного округа, и другими специально созданными перегоночными авиационными частями:

- 17-й отдельной перегоночной авиаэскадрильей, с августа 1944 года развернутой в 222-й авиаполк перегонки самолетов-бомбардировщиков;
- 857-м отдельным авиаполком перегонки самолетов-бомбардировщиков;
- 65-м отдельным авиаполком особого назначения Авиации ВМФ;
- 2-м отдельным авиаполком перегонки самолетов Авиации ВМФ;
- 12-й особой авиагруппой ГВФ, с мая 1943 года развернутой в 73-ю вспомогательную авиадивизию Авиации дальнего действия (АДД).

Кроме того, самолеты перегонялись перегоночными группами боевых соединений и частей, оснащенных аналогичной техникой и имеющих возможность переучивания молодого пополнения при части.

В Красноярске самолеты летчиками-перегонщиками 1-й ПАД передавались через комендатуры военной приемки в 45-й запасной авиационный полк, переведенный в Красноярск перед началом работы трассы в начале сентября 1942 года из Усть-Орды Иркутской области.

СХЕМА ВОЗДУШНЫХ ТРАСС ВВС КРАСНОЙ АРМИИ
(июнь-ноябрь 1942 г.)

1 воздушная трасса: Москва ⟶ Арзамас ⟶ Куйбышев, Москва ⟶ Дягилево ⟶ Моршанск ⟶ Чертовщина ⟶ Куйбышев
2 воздушная трасса: Дягилево ⟶ Тамбов ⟶ Саратов
4 воздушная трасса: Москва ⟶ Горький ⟶ Казань ⟶ Ижевск ⟶ Н. Тагил,
Москва ⟶ Арзамас ⟶ Казань ⟶ Ижевск ⟶ Н. Тагил
5 воздушная трасса: Москва ⟶ Казань ⟶ Свердловск ⟶ Курган ⟶ Омск ⟶ Новосибирск ⟶ Красноярск ⟶ Иркутск

Основные задачи полка:

— переучивание маршевых полков на импортную авиатехнику, допуск летчиков маршевых полков к перегонке самолетов;
— прием импортной авиатехники в эксплуатацию от комендатур военной приемки в г. Красноярске с последующей передачей в маршевые полки;
— лидирование маршевых полков и перегоночных групп боевых полков при перелетах по трассе;
— перегон импортной авиатехники на фронт по трассе Красноярск — Новосибирск — Омск — Свердловск — Казань — Москва.

По штату полк должен был иметь 992 человека. К новому месту дислокации в г. Красноярск полк прибыл 17 сентября 1942 года в составе 553 человек постоянного состава и 165 человек переменного состава (260, 453 и 602 БАП). Обеспечением работы полка занимались рота связи, рота аэродромного обслуживания, авторота, полевая авиаремонтная мастерская.

Интересно, что первый ленд-лизовский самолет прибыл в Красноярск задолго до начала работы Красноярской воздушной трассы. Первый бомбардировщик А-20 «Бостон» пригнали в Красноярск по Южной трассе из Ирана. Впоследствии на этом бомбардировщике и начали переподготовку пилотов в полку.

Как изучали импортную технику, вспоминает бывший авиамеханик 45-го запасного авиаполка Василий Михайлович Сидорчук, впоследствии ставший пилотом и начальником Красноярского управления ГВФ:

«...Документов по эксплуатации американских самолетов, можно считать, что и не было — всего четыре странички русскоязычной инструкции для летчиков. А для технического состава ничего, так что мы пальцами каждый провод, каждый тросик искали и куда они ведут.

Самолеты принимали представители военной приемки ВВС Красной армии, а мы обучали на них экипажи авиаполков, прибывавших с фронта. Курс обучения доходил до двух месяцев. Летали днем и ночью. Причем в ночных условиях больше. Это была поистине «горячая пора». После чего на новых ленд-лизовских машинах подготовленные летчики улетали в действующие войска.
В 1943 году, например, интенсивность перегонки самолетов с Аляски была столь велика, что у нас на аэродроме они стояли в четыре ряда: «кобры», «митчеллы», «бостоны»…»

Порядок приема самолетов трассы в г. Красноярске устанавливал совместный приказ:

ПРИКАЗ ПО ВВС СИБВО И КРАСНОЯРСКОЙ (СЕВЕРНОЙ) ВОЗДУШНОЙ ТРАССЕ ВВС КА.
15.11.1942. № 073 г. Красноярск.
О порядке приема самолетов от Красноярской воздушной трассы.

1. *Обеспечение приема самолетов от Красноярской воздушной трассы и содержание ее вместе с прибывшим имуществом во всех отношениях возложить на командира 45-го ЗАП майора Власова.*
2. *Для оценки погоды использовать данные Красноярского бюро погоды, метеостанций ГВФ и АМС Красноярского авиагарнизона.*
3. *В день прилета самолетов, за час до намеченного вылета их из Киренска, производить воздушную разведку погоды района Красноярска радиусом 150–200 км, передавать фактическое состояние погоды в Красноярск и Киренск, чтобы избежать возможности закрытия Красноярского аэродрома к моменту прибытия самолетов. Красноярская радиостанция дублирует передачу самолета.*
4. *Решение на вылет самолета из Киренска принимает начальник Киренского авиагарнизона и не менее 12 часов до вылета дает заявку Красноярскому авиагарнизону на прием самолетов и сообщает час намечаемого вылета.*
5. *При получении благоприятных данных о перелете и удовлетворении заявки на прием самолетов в Красноярске начальник Киренского авиагарнизона выпускает самолеты в перелет и сообщает Красноярскому авиагарнизону.*
8. *В случае закрытия Красноярского аэродрома к моменту прилета самолеты по радио сажать в Канске на центральный аэродром.*

Командующий ВВС СибВО генерал-майор авиации Шелухин.
Заместитель начальника КВТ подполковник Фокин.

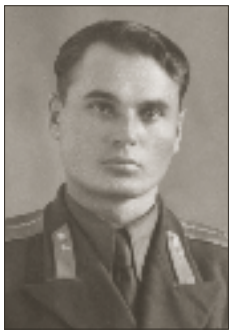
Бойко Т. В.

Соломко М. Г.

Ролин Н. И.

Балуков М. А.

Парфентьев А. И.


Изофатов И. Р.

Командовал полком Герой Советского Союза майор Иван Павлович Власов, получивший «Золотую Звезду» Героя еще за подвиги в боях с белофиннами в 1939–1940 годах. Опытнейшего пилота и командира вышестоящие начальники не отпускали на фронт, возвращая его рапорта обратно с резолюцией «Вы выполняете не менее важную работу для фронта». Заместителем командира полка по политчасти был подполковник Ташин Виктор Викторович, заместителем командира по летной части — майор Логинов Петр Лаврентьевич, начальником штаба — майор Бойко Терентий Власович, штурманом полка — капитан Соломко Михаил Григорьевич, командирами эскадрилий: капитан Парфентьев Алексей Иванович, майор Балуков Михаил Александрович, майор Иванцов Кузьма Филиппович, капитан Данилов Константин Васильевич, капитан Ролин Нестер Иванович.

С декабря 1942 года в 45-й полк начали прибывать за самолетами летчики фронтовых полков, уже летавших на американских самолетах, прибывших в СССР по северному и южному маршрутам. Так, 13 января 1943 года 15 самолетов P-40 «Киттихаук» были переданы летчикам 731-го ИАП. 15 января 1943 года в Красноярск прибыли для переучивания на самолеты А-20В «Бостон» 260-й и 453-й (впоследствии 507-й) бомбардировочные авиаполки, ранее летавшие на самолетах СБ.

Экипаж 507-го БАП на переучивании в Красноярске, 1943 г. Слева в первом ряду — штурман старший сержант В. Г. Кравченко

В полку американские самолеты закреплялись за пилотами и техниками маршевых полков, прибывших с фронта на переобучение и формирование. Курс обучения был рассчитан на два месяца, но были случаи, когда курс переучивания сокращался до двух недель. Летали круглосуточно. Фронт ждал самолеты. Первые «бостоны» в составе полка отправились из Красноярска в 8-ю воздушную армию на Сталинградский фронт 31 марта 1943 года — это был 507-й бомбардировочный авиаполк.

Только в 1943 году в Красноярске познали азы управления американской техникой более тысячи советских пилотов.

17 апреля 1943 года командиром 45-го запасного авиаполка был назначен начальник отдела ВУЗ ВВС СибВО полковник Вячеслав Гаврилович Мамаков. Иван Павлович Власов перешел под руководство Ильи Павловича Мазурука на Красноярскую воздушную трассу и достойно командовал 4-м перегоночным авиаполком на участке Якутск — Киренск до конца войны.

20 апреля 1943 года в 45-й ЗБАП прибыли для переучивания на самолеты Р-39 «Аэрокобра» 124-й, 196-й и 21-й гвардейский истребительные авиаполки. За небольшой срок — с октября 1942 по июнь 1943 года — полк подготовил 6 истребительных и 3 бомбардировочных маршевых авиаполка.

К лету 1943 года на фронтах стало достаточно много авиаполков, вооруженных американскими самолетами. Появилась возможность обучать пополнение, не выезжая в тыл. Поэтому задача переучивания летного состава действующей армии 45-му авиаполку была значительно уменьшена. Но полку была поставлена задача на перегон самолетов из Красноярска напрямую в части действующей армии.

26 июня 1943 года на базе 45-го ЗБАП были сформированы 9-й перегоночный авиаполк ВВС СибВО и 15-я авиабаза ВВС Красной армии. Основной задачей полка стал перегон импортных самолетов из Красноярска на запад.

Фактически летчики 9-го перегоночного авиаполка, не входившие в состав воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль, проложили еще одну трассу — Красноярск — Москва, отличавшуюся от ВТКУ тем, что она проходила уже над обжитыми районами СССР, через отлично оборудованные аэропорты ГВФ. Но условия перелетов были в чем-то и схожими: длительность полета, сложные метеоусловия по трассе перелета, обслуживание не своим прикрепленным техническим составом, а бригадами аэропортов ГВФ.

Основные задачи 15-й авиабазы:

1. **Приемка перегоняемых из США личным составом воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль самолетов Р-40, Р-39, Р-63, А-20, В-25, С-47 и других; выполнение регламентных работ; хранение и передача перегоночным группам, маршевым полкам, группам авиачастей действующих фронтов и отправка самолетов железнодорожным транспортом в авиачасти действующих фронтов со своими представителями для сдачи их на месте назначения.**
2. **Прием, регистрация и отправка железнодорожным транспортом и воздушным транспортом авиатехнического имущества и арктического импортного имущества, прибывающего от воздушной трассы.**

С 26 июня 1943 года по 1 июня 1945 года 9-й перегоночный авиационный полк перегнал с аэродрома Красноярск 2148 самолетов, в том числе: Р-63 «Кингкобра» — 1512 шт., А-20К — 636 шт. Обучено и отправлено экипажей других частей –1500, переучено и введено в строй 76 летчиков. С 1 июня по 1 октября 1945 года на Дальневосточный и Забайкальский фронты было перегнано 259 самолетов Р-63 «Кингкобра».

В 1943 году в полку был 21 экипаж бомбардировщиков, в 1944 году — 20 экипажей бомбардировщиков и 25 экипажей истребителей, в 1945 году — 39 экипажей истребителей (три эскадрильи на самолетах Р-63) и звено дальней разведки на самолетах В-25.

С июля 1943 года и до конца войны 9-м перегоночным авиаполком командовал подполковник Дмитрий Васильевич Табарчук.

Так же, как и на воздушной трассе Красноярск — Уэлькаль, при отличных результатах по количеству перегнанных самолетов на фронт, не обошлось и без летных происшествий. За период с 26 июня 1943 по 1 июня 1945 года при перегоне самолетов на запад в 9-м ПАП произошло 15 катастроф (в том числе 8 катастроф, произошедших по причине плохой организации перелетов в ВВС УрВО), 6 аварий, 30 поломок, 14 вынужденных посадок, 4 аварии

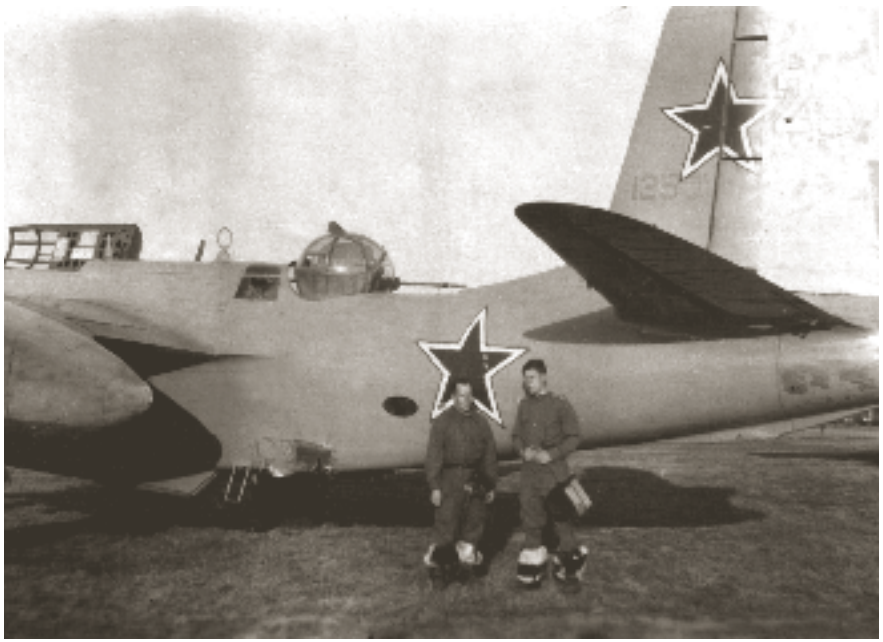
моторов. Потери личного состава составили 27 человек (в том числе 11 в 8-ми катастрофах, произошедших по причине плохой организации перелетов в ВВС Уральского ВО). Звездочками на памятниках погибшим летчикам отмечены все участки трассы из Красноярска на фронт — и Красноярск — Новосибирск, и Новосибирск — Омск, и Омск — Свердловск. Но самым трагическим в истории 9-го перегоночного авиаполка стал участок перегона Свердловск — Казань и день 11 февраля 1944 года. В этот день на подлете к Казани при нулевой видимости и сильной облачности разбились экипаж самолета-лидера А-20G и 7 истребителей Р-39 9-го ПАП — погибла целая эскадрилья перегонщиков.

Виновники трагедии — начальник отдела перелетов штаба ВВС Уральского военного округа, выпустивший группу в перелет, оперативный дежурный отдела перелетов, не доложивший о полученной телеграмме о запрете вылета, и начальник метеослужбы ВВС округа, давший неправильный прогноз погоды на день вылета.

Труд перегонщиков 9-го Красноярского перегоночного авиаполка ценился так же высоко, как и труд перегонщиков 1-й перегоночной авиадивизии. В полку за этот период были награждены правительственными наградами за доставку самолетов для фронта 52 человека, в том числе: 5 — орденом Красного Знамени, 1 — орденом Отечественной войны 1 степени, 23 — орденом Красной Звезды, 20 — медалью «За боевые заслуги».

Экипаж «красноярского» А-20 на фронте. Слева младший лейтенант В. Г. Кравченко. 1943 г.

Экипаж В-25 лейтенанта И. Р. Изофатова. Красноярск, 1945 г.



Подполковник Власов Иван Павлович

Командир полка с 14 июля 1941 по 17 апреля 1943 г.
Родился в 1912 г. в Пензенской области. Окончил Вольскую и Борисоглебскую школы пилотов. Командир эскадрильи 50-го СБАП в советско-финской войне 1939–1940 гг. Совершил 52 успешных боевых вылета. 21 марта 1940 г. удостоен звания Героя Советского Союза. С июля 1941 по апрель 1943 г. — командир 45 ЗБАП, с апреля 1943 по октябрь 1945 г. — командир 4-го ПАП 1-й ПАД (г. Якутск).
Полковник. Награжден медалью «Золотая Звезда», двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1 степени, двумя орденами Красной Звезды и медалями. Погиб в авиакатастрофе 6 февраля 1957 г.

Полковник Мамаков Вячеслав Гаврилович

Командир полка с 17 апреля 1943 по 17 сентября 1943 г.
Родился 28 сентября 1903 г. в д. Горный Щит Свердловской области. В Красной армии с 1921 г. Окончил Пехотную школу в 1925 г., Военно-теоретическую школу летчиков в 1927-м, ВАШЛ в 1928-м, ВЛТШ в Липецке в 1935-м. С 1928 по 1935 г. в авиашколах: инструктор, командир звена, командир отряда, командир эскадрильи. С 1935 г. — в строевых частях ВВС: командир эскадрильи, командир авиаполка, помощник командира авиабригады, начальник 39-й ВАШП, заместитель командира авиабригады. Участник боев у озера Хасан в 1938 г. — командир 59-го авиаполка.
С ноября 1941 г. — начальник отдела ВУЗ ВВС СибВО. С 17.04.1943 по 17.09.1943 — командир 45-го ЗБАП. С 17.09.1943 — помощник начальника Краснодарского летного училища по летной подготовке. С 14.05.1944 по 30.08.1946 — начальник 11 ВАШППО г. Джизака.
На фронте — в августе 1941 и с 7 августа по 7 сентября 1943 г.
Из наградного листа от 16.09.1943:
«За время стажировки на должности заместителя командира дивизии с 7 августа по 7 сентября 1943 г. в частях 244 авиадивизии на Юго-Западном фронте произвел 10 дневных боевых вылетов на бомбардировку артпозиций, скоплений живой силы и техники противника. 2 вылета — ведомым, 6 — ведущим звена и 2 — ведущим группы. Все боевые задания, при сильном противодействии зенитной артиллерии и истребителей противника, выполнены успешно. Наряду с боевой работой принимал участие в разработке боевых задач. За образцовое выполнение 10 боевых вылетов и проявленное при этом мужество и отвагу достоин награждения орденом Отечественной войны 1 степени».
Полковник. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени (1938, 03.11.1944), орденом Отечественной войны 2 степени (25.10.1943).

Подполковник Табарчук Дмитрий Васильевич

Командир полка с 15 июля 1943 по 8 июля 1948 г.
Родился 23 февраля 1907 г. в с. Гута Благодушевского района Харьковской области. В Красной армии с 1926 г. Окончил ВТШ в 1928 г., 1-ю ВШЛ в 1929 г.
С 1929 по 1941 г. — в авиашколах: младший летчик, инструктор-летчик, командир звена, отряда, авиаэскадрильи. С марта 1941 г. — помощник начальника Олсуфьевской военной авиашколы пилотов по летной подготовке. С 15.07.1943 по 8.07.1948 — командир 9-го ПАП: летчик-инспектор Управления ВВС СибВО. С 1948 г. — в ДОСААФ, председатель Челябинского областного комитета ДОСААФ в 1951 г.
Полковник. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 2 степени, Красной Звезды, медалями.

129-Я КОМЕНДАТУРА ПРОМЕЖУТОЧНОГО АЭРОДРОМА Г. КРАСНОЯРСКА ОТДЕЛА ПЕРЕЛЕТОВ ВВС СИБИРСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА

Свой вклад внесло в передачу импортных самолетов с Красноярской воздушной трассы в ВВС Красной армии и небольшое специальное подразделение, подчиненное отделу перелетов штаба ВВС Красной армии, — 129-я комендатура промежуточного аэродрома г. Красноярска (129-я КПА ВВС СибВО). С 1 августа 1942 года основным назначением 129-я КПА было: материально-техническое снабжение и техническое обслуживание перегонки по трассе импортных и отечественных самолетов и маршевых полков на фронт, восстановление неисправных самолетов и моторов, охрана самолетов на аэродроме, обеспечение летно-технического состава перелетных групп и одиночных экипажей питанием и расквартированием.

Красноярская комендатура имела свой небольшой автопарк для обслуживания перелетающих самолетов: два бензозаправщика, три воздухомаслозаправщика, два автостартера, одну ПАРМ-1, а также одну стационарную водомаслогрейку, 20 баллонов для сжатого воздуха, 17 ламп подогрева. Все помещения — две теплых землянки и автогараж. В этих условиях фронтовики, переведенные в тыл по ранению, начальник комендатуры — капитан Григорий Васильевич Пастревич (воевал на Сталинградском фронте с мая по сентябрь 1942 года в должности командира эскадрильи 900-го ИАП 8-й Воздушной армии) и инженер комендатуры инженер-майор Ефим Хрисанфович Хорошилов (воевал на Южном фронте с 22.06.1941 по 27.04.1942 в должности инженера 45-го СБАП), своим маленьким подразделением добились немалых результатов:

«Отчет о работе 129-го КПА за период с 01.08.1942 по 01.06.1945.
Задача: качественное и своевременное обслуживание всех оперативно перелетающих самолетов ВВС КА без летных происшествий, восстановление неисправных самолетов и севших вынужденно.
За период с 01.08.1942 по 01.06.1945 принято 1200 оперативных групп самолетов общим количеством всех типов — 9571. Технически обслужено и выпущено в дальнейший перелет 744 оперативных группы с общим количеством 7141 самолет.
Произведено 9408 самолето-ремонтов. Обеспечено эвакуацией с мест вынужденной посадки и восстановлен 31 самолет. Силами ПАРМ отремонтировано и восстановлено текущим ремонтом 1425 самолетов. Разборка и погрузка «аэрокобр» на железнодорожной станции Бугач: постоянной бригадой погружено 8 эшелонов — 360 самолетов.
Летных происшествий по вине диспетчерской службы не допущено, срывов в вылете и летных происшествий по вине АМС и связи не было.

Начальник комендатуры капитан Пастревич».

Хорошилов Е. Х.

Стариков П. В.

Пастревич Г. В.

12-Я ОСОБАЯ АВИАГРУППА ГВФ. 73 ОРДЕНА КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ. ОТДЕЛЬНАЯ ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ АВИАЦИОННАЯ ДИВИЗИЯ АДД

Через Красноярск в годы войны перегоняли не только импортную технику, но и отечественные самолеты. Красноярская воздушная трасса, и в особенности Красноярский аэропорт послужили маршрутом и базой и для перегона советских бомбардировщиков на фронт. Военный аэродром в краевом центре был базовым и для приема самолетов, перегоняемых с авиационных заводов в Иркутске и в Комсомольске-на-Амуре. Это были бомбардировщики Ил-4, Пе-2, Пе-3 и Ер-2. В годы Великой Отечественной войны перегон самолетов с авиазавода № 126 г. Комсомольска-на-Амуре и авиазавода № 39 г. Иркутска осуществляли специально созданные авиационные соединения.

Перегоном самолетов с востока через Красноярск с июня 1941 года по май 1943 года занимались пилоты специально создан-

ной 12-й особой авиагруппы Гражданского воздушного флота (ОАГ ГВФ) под командованием майора Руднева Михаила Александровича со штабом и базой в г. Новосибирске (6 эскадрилий по перегонке самолетов ДБ-3 Ф (Ил-4).

Перелеты через Амурскую и Сибирскую тайгу были столь же опасны, как и на организованной к октябрю 1942 года Красноярской воздушной трассе. Тайга, множество водоемов, совсем мало ориентиров. Сложнейшие метеоусловия и низкое качество сборки самолетов на авиазаводах (из-за отсутствия квалифицированных специалистов, ушедших на фронт, у станков стояли старики, женщины и дети) приводили к авариям и авиакатастрофам. Происходили трагедии по всей линии трасс Комсомольск-на-Амуре — Москва и Иркутск — Москва. Погибали не только пилоты 12-й ОАГ, но и те экипажи, что прибывали за бомбардировщиками прямо на заводы. В связи с большими сложностями на маршруте перегона Комсомольск-на-Амуре — Иркутск, повлекшими расход ресурса самолетов и моторов, и аварийностью на этом участке трассы, в конце ноября 1942 года командованием АДД было принято решение все экипажи направлять за получением самолетов в г. Иркутск, на завод № 39, из Комсомольска-на-Амуре самолеты стали отправлять по железной дороге, упакованными в деревянные ящики.

Захаров Н. А.

Расстояние между промежуточными аэродромами (по прямой) по маршруту от Иркутска до Москвы (со схемы воздушных трасс ВВС Красной армии):
Белая — 464 км — Нижнеудинск — 476 км — Красноярск — 658 км — Новосибирск — 614 км — Омск — 516 км — Курган — 332 км — Свердловск — 727 км — Казань — 325 км — Арзамас — 385 км — Москва.
Всего от Белой (Иркутск) до Москвы — 4497 км,
от Красноярска до Москвы — 3557 км.
Всего за период с июня 1941 года по май 1943 года 12-й особой авиагруппой ГВФ доставлен в действующие части АДД 561 самолет-бомбардировщик.

Объем производства самолетов-бомбардировщиков возрастал и Постановлением ГКО от 15.04.1943 12-я ОАГ ГВФ была передана из ГВФ в АДД. Приказом Командующего АДД № 0191 от 5.05.1943. на базе 12-й ОАГ ГВФ была сформирована 73-я вспомогательная авиадивизия Авиации дальнего действия (73-я ВАД АДД) с задачей перегона на запад американских самолетов с аэродрома в Красноярске и советских бомбардировщиков с заводов в Иркутске и Комсомольске-на-Амуре. В состав дивизии вошли 104-й и 105-й вспомогательные (перегоночные) авиаполки (по 30 экипажей в полку) и 89-й транспортный авиаполк. Командиром дивизии был назначен заместитель главного инженера АДД по военной приемке инженер-полковник Никита Алексеевич Захаров, совмещавший эти две должности почти всю войну.

Руководящий летный состав управления и полков 73-й ВАД АДД в 1943–1944 годах:
— заместитель командира дивизии подполковник Пицхелаури Владимир Георгиевич;
— начальник штаба дивизии подполковник Архипов;
— старший штурман дивизии подполковник Бобков Василий Петрович;
— заместитель командира дивизии по ИАС инженер-майор Яновский Антон Васильевич;
— заместитель командира дивизии по политчасти — начальник политотдела дивизии подполковник Таганцев Василий Никитович;
— инспектор по технике пилотирования дивизии капитан Кайеревич Владимир Карлович;
— командир 104-го ВАП майор Руднев Михаил Александрович;
— заместитель командира 104-го ВАП капитан Гордеев Алексей Иванович;
— командир эскадрильи 104-го ВАП капитан Кошевой Александр Арсентьевич;
— командир эскадрильи 104-го ВАП капитан Коростылев Сергей Капитонович;
— командир эскадрильи 104-го ВАП капитан Трифонов Иван Герасимович;
— командир 105-го ВАП майор Корчанов Николай Семенович;
— заместитель командира 105-го ВАП капитан Салов Николай Федотович;

— командир эскадрильи 105-го ВАП старший лейтенант Пантелли Алексей Антонович;
— командир эскадрильи 105 ВАП лейтенант Кузнецов Борис Иванович;
— командир эскадрильи 105-го ВАП капитан Зебров Василий Варфоломеевич;
— командир 89-го АТП майор Капрэлян Рафаил Иванович;
— заместитель командира 89-го АТП майор Калюжников;
— командир эскадрильи 89-го АТП майор Хольнов Сергей Иванович;
— командир эскадрильи особого назначения 89-го АТП капитан Волков Александр Евстафьевич;
— командир смешанной эскадрильи 89-го АТП капитан Бондаренко Иван Иванович.

На авиазаводах Иркутска и Комсомольска-на-Амуре система передачи самолетов на фронт была, как и в Красноярске. Так, в Иркутске, на станции Белая, дислоцировался 23-й запасной авиационный полк. Задачи этого полка были аналогичны задачам 45-го Красноярского полка, единственное различие — летчики 45-го ЗАП принимали и отправляли импортную авиатехнику и проводили на ней обучение фронтовых полков, а в 23-м ЗАП обучали фронтовиков, принимали и передавали отечественные самолеты производства Иркутского авиазавода (Ил-4, Пе-2, Пе-3, Ер-2). И, соответственно, фронтовые полки, переучившись и получив новенькие бомбардировщики, перегоняли их своим ходом из Иркутска на фронт опять же через Красноярск.

Техническое обслуживание перегоняемых самолетов возлагалось на заводские бригады и промежуточные аэропорты ГВФ по трассе. С июня 1943 года дивизия перегоняла самолеты Ли-2, Ил-4, В-25 «Митчелл», А-20 «Бостон», С-47 «Дуглас» из Иркутска, Комсомольска-на-Амуре, Красноярска, Ташкента, Баку.

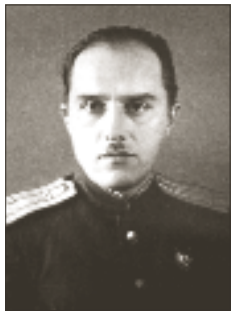
Результат работы дивизии с мая 1943 по март 1945 года — 3067 самолетов, доставленных на фронт. Кроме того, перевезено 20 168 военнослужащих, 2183,3 т спецгрузов, сделано 15494 самолето-вылета.

Транспортная работа: переброска запчастей, моторов, оборудования в авиакорпуса АДД, перебазирование авиакорпусов и другие спецзадания штаба и тыла АДД, правительственные задания — полеты в Иран.
За 1943–1946 годы в 73-й авиадивизии были награждены правительственными наградами 557 человек, в том числе: 1 — орденом Ленина, 16 — орденом Красного Знамени, 1 — орденом Суворова 3 степени, 7 — орденом Александра Невского, 35 — орденом Отечественной войны 1 степени, 62 — орденом Отечественной войны 2 степени, 182 — орденом Красной Звезды, 1 — орденом Славы 3 степени, 12 — медалью «За отвагу», 240 — медалью «За боевые заслуги». Весь личный состав дивизии был награжден медалями «За победу над Германией».
12-я авиагруппа и 73-я авиадивизия с июня 1942 по июль 1945 года понесли серьезные потери при перегоне самолетов. За это время произошло 34 катастрофы, погибло 60 пилотов и бортмехаников.

Вручение 73 ВАД АДД ордена Красной Звезды. 1945 г.

Захаров Никита Алексеевич

Родился 11 октября 1902 г. в с. Бунино Солнцевского района Курской области.
Окончил земское училище, учился и работал переплетчиком, продинспектором, фининспектором. Окончил совпартшколу. Служил на Балтийском флоте. Сдал экстерном курс Нормальной пехотной школы в 1925 г. После службы на флоте работал в районной контрольной инспекции, райкоме партии: инструктор, пропагандист, секретарь райкома, занимался продразверсткой. Направлен учиться в МАИ. Окончил МАИ в 1935 г. Еще до окончания института начал работать в ГВФ, сразу в Эксплуатационном управлении. С мая 1932 г. –заместитель начальника отдела кадров Трансавиации ГУ ГВФ. После окончания МАИ, с января 1936 года по август 1942 г., — военинженер 3 ранга, инженер Ремонтно-технического управления ГУ ГВФ, освобожденный секретарь парткома ГУ ГВФ, начальник отдела, заместитель начальника и начальник Эксплуатационного управления ГУ ГВФ. С августа 1942 г. — инженер-майор, заместитель директора авиазавода № 23 НКАП г. Москвы. С апреля 1943 по февраль 1945 г. — инженер-полковник, начальник отдела военной приемки — заместитель главного инженера АДД, одновременно исполнял обязанность командира 73-й ВАД АДД. 5 ноября 1944 г. присвоено воинское звание «генерал-майор ИАС». С февраля по ноябрь 1945 г. — командир 73-й ВАД АДД. С ноября 1945 по январь 1957 г. — первый заместитель начальника ГУ ГВФ при СМ СССР — член коллегии. С января 1957 по январь 1959 г. — заместитель начальника ГУ ГВФ. С августа 1959 по 22.11.1967 — начальник ГосНИИ ГВФ. 20 лет работал в ГосНИИ ГА (8 лет начальником). Кандидат технических наук, издал много научных статей и монографий. Отправлен в отставку 22.11.1967.
Генерал-лейтенант инженерно-технической службы. Награжден двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1 степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За трудовое отличие», «За оборону Ленинграда», «За оборону Москвы», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией», «За победу над Японией», польскими наградами — Крестом Грюнвальда 2 класса, медалью «Победа и свобода».



Пицхелаури Владимир Георгиевич

Родился в 1906 г. в пос. Барыши Подольского района Московской области. С 16.07.1939 по январь 1941 — инспектор по технике пилотирования 6-го ТБАП (участник боев с белофиннами в 1939–1940). С января 1941 г. — инспектор по технике пилотирования управления 26-й АД ЗакВО. С мая 1942 г. — командир 44-го ЗАП АДД. С 22.09.1943 — командир полка 73 ВАД. С 12.02.1944 — заместитель командира 73-й ВАД. Погиб при выполнении специального задания 13 октября 1944 г. на маршруте Свердловск — Казань.
Подполковник. Награжден орденом Красного Знамени (1940).

Божко Георгий Дмитриевич

Родился в 1898 г. В Красной армии с 1919 г. Участник Гражданской войны на Уральском фронте в 1919–1920 гг. На фронте с мая 1942 г. — командир 103-й АПДД, командир 12-й авиадивизии АДД на Волховском фронте. С октября 1944 — заместитель командира 73-й ВАД. С 13.04.1945 — командир 678-го ОТАП. С ноября 1945 — командир 73-й ВАД.
Полковник. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1 степени, Отечественной войны 2 степени, Красной Звезды, медалями «XX лет РККА», «Партизану Отечественной войны» 1 степени, «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией».

Руднев Михаил Александрович

Родился в 1913 г. в д. Нижние Вязовые Верхнеуслонского района Татарской АССР. Окончил Балашовскую авиашколу ГВФ в 1934 г.
С июня 1941 г. — лейтенант, командир 12-й особой авиагруппы ГВФ. С 5 мая 1943 г. — командир 104-го ВАП АДД.
Майор. Награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды (29.12.1943), знаком «Отличник Аэрофлота».
Погиб в авиакатастрофе 26 июля 1944 года, похоронен на юго-западной окраине д. Остафьево Подольского района Московской области.

Пантелли Алексей Антонович

Родился 23 июля 1907 г. в г. Старая Русса Ленинградской области. Окончил Военно-теоретическую школу ВВС в 1929 г. С февраля 1941 г. — командир корабля Узбекского управления ГВФ. С июня 1941 г. — командир корабля МАГОН, тяжело ранен 5.08.1942. С августа 1942 г. — командир корабля Узбекского управления ГВФ. С января 1943 г. — командир корабля отдельной перегоночной эскадрильи Узбекского управления ГВФ. С апреля 1943 г. — командир 15-й перегоночной авиагруппы г. Ташкента. С июля 1943 г. — заместитель начальника управления по летной части Узбекского УГВФ. С декабря 1943 г. — командир корабля 105-го ВАП. С февраля 1944 г. — командир эскадрильи 105-го ВАП. С ноября 1944 по 25 октября 1946 г. — командир 104-го ВАП.
25 октября 1946 умер от кровоизлияния в мозг.
Капитан. Награжден орденом Красного Знамени (26.11.1941), двумя орденами Красной Звезды (22.09.1944, 3.11.1944), медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией»

Капрэлян Рафаил Иванович

Родился 5 мая 1909 г. в Баку. Окончил Ленинградский институт ГВФ в 1932 г., Батайскую школу пилотов ГВФ в 1934 г. С июня 1938 г. — летчик советско-китайского общества «Хамиата». С марта 1940 г. — пилот Московского управления ГВФ. С 22 июня 1941 г. — командир корабля МАГОН. Был сбит 28.01.1942. До 13.08.1942 находился на оккупированной территории в лагере военнопленных в г. Николаеве, бежал, воевал в партизанском отряде до октября 1942 года. Оттуда вывезен на самолете в Москву.
С мая 1943 г. — инспектор по технике пилотирования 73-й ВАД АДД. С февраля 1944 по август 1945 г. — командир 89-й ТАП.
Майор. Награжден орденами Красного Знамени (1943), Отечественной войны 1 степени (1945), Красной Звезды (1941), медалями «За боевые заслуги» (1945), «За оборону Ленинграда», «За оборону Москвы», «Партизану Отечественной войны» 2 степени, «За победу над Германией».

Корчанов Николай Семенович

Родился в 1912 г. на ст. Талица-Елецкая Воронежской области.
С 7 апреля 1943 г. — командир эскадрильи 12-й ОАГ ГВФ. С 5 мая 1943 г. — командир 105-го ВАП. С 7 апреля 1945 г. — заместитель командира 73-й ВАД.
Майор. Награжден орденами Отечественной войны 1 степени (22.09.1944), Красной Звезды (21.06.1943), медалями «За боевые заслуги» (03.11.1944), «За победу над Германией».
18 мая 1946 года умер от рака, похоронен на кладбище Рязаново, д. Остафьево Подольского района Московской области.

Кузнецов Борис Иванович

Родился 2 мая 1912 г. в д. Паново Рузского района Московской области.
Окончил Школу морских летчиков в г. Николаеве в 1937 г. С мая 1938 г. — пилот Енисейской авиагруппы ГВФ. С июня 1941 г. — летчик, командир эскадрильи 12-й особой авиагруппы ГВФ. С 30.05.1943 — командир звена, командир эскадрильи 105-го вспомогательного авиаполка дальнего действия. За период войны перегнал 81 самолет с заводов на фронт.
Старший лейтенант. Награжден орденами Александра Невского, Отечественной войны 1 степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией».

КАПЛЯ ДЕГТЯ В БОЧКУ МЕДА

После окончания войны, когда в советской авиации уже не осталось ленд-лизовских самолетов (а последние из них долетали до 1955–1956 годов, хотя должны были быть уничтожены еще в 1945-м), особенно в 1960–1970-е годы, перегон американских самолетов советскими летчиками не афишировался. Но тогда же, особенно с 1965 года, с празднования 20-летия Победы в Великой Отечественной войне, началось учреждение различных документов, устанавливающих статус «участник войны», принятие ряда льгот для имеющих этот статус. Этот вопрос стал актуальным и для бывших военнослужащих и гражданских служащих трассы, чей возраст подошел к пенсионному. Но…

Ярким примером бюрократического «искусства» является следующий документ:

Исх. № 328/404 Историко-архивный и военно-мемориальный центр ГШ ВС РФ 26.02.1993 тов. Маслякову М. И.

В связи с Вашим письмом Историко-архивным и военно-мемориальным центром Генерального штаба и архивом Департамента воздушного транспорта были изучены архивные и документальные материалы, касающиеся деятельности 1-й Краснознаменной перегоночной авиационной дивизии ГВФ. Установлено, что в годы Великой Отечественной войны авиационные полки, входившие в состав дивизии, перегоняли самолеты поставляемые в Советский Союз из США по ленд-лизу. Трассы полетов проходили через Якутск, Киренск, Красноярск. Все эти города и прилегающие к ним районы находились в тылу, далеко от границ (в том числе и тыловых) общевойсковых действовавших фронтов. Поэтому в соответствии с директивой ГШ ВС РФ № ДГШ-1–1992 1-я КПАД ГВФ и ее полки не могут быть отнесены к действующей армии. Исключение составляет 1-й ПАП, базировавшийся на Аляске в г. Фэрбенксе, трасса перелетов которого проходила над районом Берингова моря, находящегося под контролем Северо-Тихоокеанской флотилии, отнесенной к действующей армии за период войны с Японией, т. е. с 9 августа по 3 сентября 1945 г. И не весь полк, а только летный состав (летные экипажи). Кроме того, этим полком в период подготовки и проведения боевых операций в войне с Японией в Воздушные армии 1-й и 2-й Дальневосточных и Забайкальского фронтов, а также ВВС Тихоокеанского флота доставлялись боевые самолеты. В документах дивизии есть сведения о том, что в период войны с Японией самолеты 8-го ТАП принимали непосредственное участие в боевых операциях 9 ВА по высадке десантов в гг. Харбин, Гирин, Мукден, доставке боеприпасов и горючего. Группа самолетов этого полка выполняла задания представителя ГКО.

Все это позволяет ставить вопрос о предоставлении льгот, предусмотренных для участников войны, личному составу 8-го ТАП в персональном порядке через комиссию МО РФ по справкам, подтверждающим участие в указанных выше операциях.

Не исключается также и возможность рассмотрения в персональном порядке на комиссии МО вопроса о льготах личному составу других полков дивизии, которые смогут подтвердить документально выполнение заданий в интересах фронтов (флотов) и нахождение в пределах их тыловых границ (операционных зон). Это касается и перелетов по маршрутам Москва — Вашингтон, Москва — Сан-Франциско и зависит во многом от того, через какие районы они проходили и действовал ли там противник.

Что касается инженерно-технического и обслуживающего персонала наземной службы, то им в соответствии с директивой ДГШ-1 могут быть предоставлены льготы только в том случае, если они работали (выполняли задания) на территории, находящейся в пределах тыловых границ действовавших общевойсковых фронтов.

Для сведения сообщаю, что архивные материалы о деятельности дивизии в годы Великой Отечественной войны в настоящее время секретов не представляют. Очевидно, в Департаменте воздушного транспорта никто не ставит вопрос о их рассекречивании (засекречены они были еще в войну).

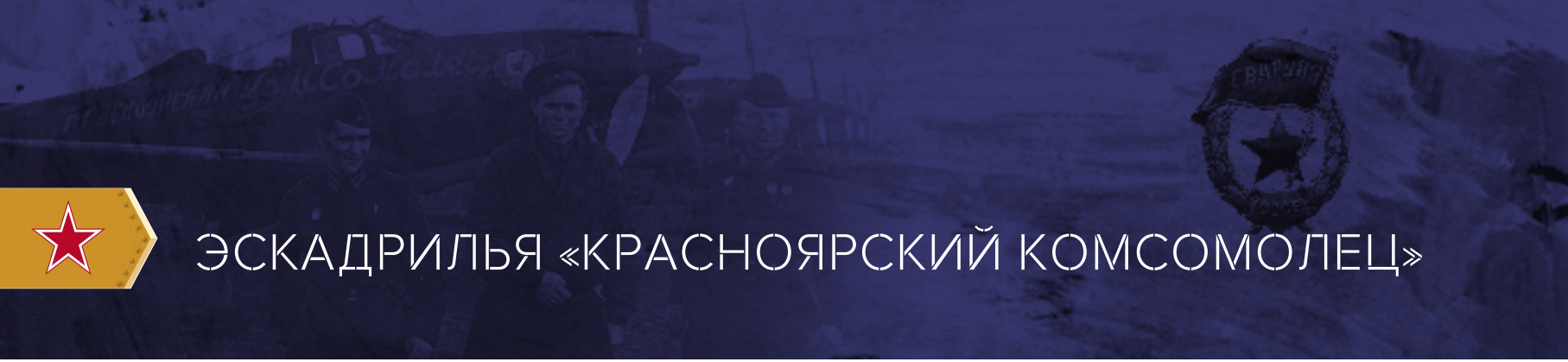
С уважением, врио начальника центра Ю. Семин.

Вот такая «история»…

Оказалось, что летчики-перегонщики, те, кто до перевода на трассу не успел побывать в действующей армии, не считались участниками Великой Отечественной войны. Вот такой бюрократический казус, несмотря на наличие боевых орденов и медалей за перегон самолетов. А рекордсмены трассы имели на своем счету по три-четыре боевых ордена за перегон и 300–350 самолетов, доставленных в действующую армию.

Независимо от подобных «ответов без ответов» снятие грифа секретности с документов Красноярской воздушной трассы наконец-то восстановило справедливость, и мы теперь знаем имена героев трассы и можем гордиться этими славными людьми и тем, что наш город Красноярск в годы Великой Отечественной войны стал одним из главных звеньев перегоночной воздушной трассы, соединившей континенты ради жизни на Земле, ради общей Победы над врагом.

Красноярская воздушная трасса стала для советских летчиков самым протяженным маршрутом перегонки по воздуху самолетов для фронта. Путь от Аляски до аэродромов Московской области (Остафьево, Кратово и др.) в общей сложности был около 10 000 км. А из Москвы импортные самолеты распределялись по частям действующей армии, которая в 1944–1945 годах активно продвигалась на Запад. Так что 12–14 тысяч километров до фронта — это наверняка не самая окончательная цифра…



ЭСКАДРИЛЬЯ «КРАСНОЯРСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ»

Осенью 1942 года саратовский пасечник Ферапонт Петрович Головатый внес в Фонд обороны 100 000 рублей личных сбережений и попросил на эти деньги построить боевой самолет и вручить его летчику-земляку Борису Еремину. Его просьба была выполнена, и в газетах широко освещался его патриотический поступок, который вызвал многочисленные отклики у трудящихся тыла. На личные сбережения патриотов многонациональной страны были построены сотни боевых самолетов, танков, именные корабли и другое вооружение для Красной армии. Стало хорошей традицией подаренной боевой технике присваивать собственные наименования или на бортах писать, от кого подарок.

Не остались в стороне и труженики тыла в Красноярском крае. Так, в отчете военного отдела Черногорского ГК ВКП (б) за 1943 год есть такое упоминание о сборе денег в Фонд обороны:

1. В Фонд обороны страны собрано 55 970 руб. 95 коп.
2. На строительство эскадрильи «Боевые подруги» — 7985 руб.
3. На эскадрилью «Красный железнодорожник» — 404 руб.
4. На танковую колонну «КИМ» — 230 руб.
5. На эскадрилью «Истребители» — 13 102 руб.
6. На эскадрилью «Хакасский комсомол» — 4319 руб.
7. На эскадрилью «25-я годовщина ВЛКСМ» — 177 188 руб. 78 коп.

В газете «Красноярский рабочий» № 13 (7363) от 16 января 1943 года было помещено следующее обращение:

«Москва, Кремль, И. В. Сталину.

Железнодорожники Красноярской дороги, стремясь оказать всемерную помощь Красной армии в ее героическом наступлении против немецко-фашистских оккупантов, внесли из своих трудовых сбережений 2 144 770 рублей на постройку танковой колонны «Красноярский железнодорожник».

Мы заверяем Вас, родной товарищ Сталин, что железнодорожники Красноярской дороги сделают все, чтобы выполнить свой священный долг перед Родиной, они ничего не пожалеют для своей родной героической Красной армии и своей самоотверженной работой в тылу обеспечат скоростное продвижение поездов для фронта и промышленности.

Начальник Красноярской железной дороги Л. Соболев.
Начальник политотдела дороги И. Мощук.
Председатель дорпрофсожа Н. Малеев».

Комсомольцы и молодежь края к юбилею комсомола собрали деньги на целую эскадрилью самолетов.

«…Заведующему военным отделом Красноярского краевого комитета ВКП (б) т. Гусеву.

Справка о строительстве боевых машин для РККА на средства комсомольцев и молодежи края.

Встречая 25-ю годовщину Ленинско-Сталинского комсомола, комсомольцы и молодежь края собрали более 2 000 000 рублей. На собранные средства построили и передали Красной армии авиаэскадрилью боевых самолетов «Красноярский комсомолец» в подарок к 25-летию ВЛКСМ.

Встречая 25-ю годовщину Красной армии, комсомольцы и молодежь края собрали 1 400 000 рублей. На собранные средства построили и передали Красной армии эшелон зенитных пушек (86 шт.), которыми вооружили один артполк (отправлены на Балтийский флот).

Секретарь крайкома ВЛКСМ по военной работе Кардаш».

Из воспоминаний Крестиньи Спиридоновны Чанчиковой (Шумковой):

«Я работала в это время в Советском РК ВЛКСМ (ныне Березовский район). Первый секретарь райкома комсомола Ксения Ивановна Кузнецова спросила меня:

— Газеты читаешь?

— Читаю.

— Что вычитала?

— Пишут, что многие оказывают помощь фронту. Вот Головатый внес большую сумму на самолет.

— А кто бы у нас мог?

— Давайте я попробую. Зерно, картошка есть. Дайте мне лошадь съездить в свою деревню Лопатино».

Отец, Спиридон Николаевич, и мать, Прасковья Александровна, дочь поддержали. Особых сбережений не было, решили наторговать

продажей овощей, картофеля, урожай которого в тот год был особенно богатым. Излишками картофеля поделились и односельчане. Продали корову и бычка. Когда сдавала деньги в крайкоме, оказалось, что не хватает 800 рублей. Выскочила на рынок — продала с себя габардиновое пальто и пуховую шаль и получилось ровно 121 000 рублей.

«…Представитель из Москвы в крайкоме партии спросил: «Что хотите приобрести?». Я говорю: «Самолет!». «Будет вам самолет».

Вскоре пришла ответная телеграмма от И. В. Сталина:

«Примите мой привет и благодарность Красной армии, товарищ Шумкова, за Вашу заботу о воздушных силах Красной армии. Ваше желание будет исполнено».

Так имя нашей землячки стало известно всей стране.

А в это время в Красноярске — мощном аэроузле, центре переучивания летчиков-фронтовиков на поступающую по Красноярской воздушной трассе ленд-лизовскую авиационную технику, с конца марта 1943 года находился на переучивании 21-й гвардейский Краснознаменный истребительный авиаполк под командованием опытнейшего летчика, участника войны в Испании, Финской войны, кавалера пяти боевых орденов гвардии подполковника Николая Григорьевича Соболева.

Полк — в ВВС один из самых боеспособных, в 1939 году — Халхин-Гол, затем освобождение Западной Украины и Белоруссии, в 1940-м — Финская война, сопровождение бомбардировщиков в район Хельсинки, Або, Тампере, штурмовка войск противника. Сбито 12 самолетов противника. В Отечественной войне в составе 4-й САД с 22 июня 1941 года на прикрытии ВМБ Таллин, Тарту, сопровождении бомбардировщиков. С июля по октябрь 1941 года полк прикрывал отход войск Северо-Западного фронта под Старой Руссой на самолетах И-16, И-153. С июня по октябрь 1941 года полком совершено 3445 боевых вылетов, сбито 93 самолета противника и 1 аэростат. С декабря 1941 по январь 1943 года на самолетах ЛаГГ-3, Як-1, Ла-5 сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков в Демянском котле, уничтожение окруженной 16-й немецкой армии. За этот период совершено 2346 боевых вылетов, сбит 101 самолет противника, в т. ч. 18 транспортных. Приказом НКО № 135 от 3 мая 1942 года 38-й ИАП преобразован в 21-й гвардейский ИАП, Указом ПВС СССР от 21 июля 1942 года полк награжден орденом Красного Знамени. В феврале 1943 года полк выведен в тыл на переформирование и переучивание.

Вот в эту овеянную славой воинскую часть и было принято решение передать самолеты, приобретенные на средства тружеников Красноярского края. Десять новеньких самолетов-истребителей Р-39 «Аэрокобра», прибывших в Красноярск из США, получили почетные наименования.

К. С. Шумкова и Н. Г. Соболев, г. Красноярск 1943 г.

Слева-направо: гвардии инженер-капитан Р. Г. Правда, гвардии капитан Чугаев, гвардии капитан Н. И. Прошенков, гвардии старший лейтенант Леонов, гвардии старший лейтенант В. Н. Якимов. г. Красноярск, 1943 г.

В актах передачи самолетов от 6 мая 1943 года было написано:
«...21-му Краснознаменному гвардейскому авиаполку переданы самолеты «Аэрокобра», приобретенные на средства трудящихся Красноярского края:
— № 25023, 29263, 29286 с наименованием «Красноярский рабочий»,
— № 29268, 29545, 29302, 29274 с наименованием «Красноярский колхозник»,
— № 29285, 29300, 29295 с наименованием «Красноярский комсомолец».

На самолете, переданном командиру полка, кроме надписи «Красноярский комсомолец» была надпись «Приобретен на средства колхозницы Шумковой К. С. для гвардии подполковника Соболева Н. Г. ». Чтобы не ударить лицом в грязь при передаче самолета, в райкоме выдали Кристине талоны на приобретение плюшевой жакетки и резиновых бот. Хотя работала Кристина вторым секретарем райкома комсомола, носила она старенькую фуфайку и кирзовые сапоги. Так и запечатлел фотограф навеки Кристину в плюшевой жакетке у подаренного самолета. Соболев посадил самолет на небольшое поле за деревней Шумково. Собралось большое количество народа из всех соседних деревень. Соболев приподнял вверх руками Кристину и сказал: «Вот они наши герои, благодаря которым мы успешно громим фашистских захватчиков».

К сожалению, во время переучивания летчиков полка в Красноярске два дареных самолета были разбиты в авиакатастрофах:

— 10 июня 1943 года при возвращении из зоны на аэродром Красноярск старший летчик 21-го ГИАП гвардии лейтенант Леонид Ефимович Иванов на самолете P-39 «Аэрокобра» № 29302 «Красноярский колхозник», на высоте 1200–1300 м самовольно выполнил «бочку», сорвался в штопор, из-за отсутствия высоты не успел выйти из пике и с углом врезался в землю в двух километрах юго-восточнее станции Злобино. Самолет сгорел, летчик погиб. Похоронен в г. Красноярске.

— 12 июня 1943 года при выполнении упражнения в зоне у самолета P-39 «Аэрокобра» № 25023 «Красноярский рабочий» отказал мотор, самолет сорвался в штопор. После вывода из штопора летчик перевел самолет в спираль. У самой земли летчик не рассчитал радиус разворота, из-за боязни столкнуться с возвышенностью потерял скорость и упал на скате Красной горки у совхоза Солонцы в 8 км западнее Красноярска. Самолет разбит, летчик 21-го ГИАП гвардии сержант Костин Николай Александрович — погиб. Расследование происшествия показало: в правом баке бензин выработан, левый бак оказался перекрыт. Отказ мотора произошел из-за неподачи топлива.

В конце июня 1943 года восемь именных самолетов — авиаэскадрилья «Красноярский комсомолец» в составе 21-го ГИАП убыла из Красноярска на фронт и началась боевая работа:

Гвардии капитан Н. И. Прошенков и гвардии старший лейтенант В. Н. Якимов у самолета «Красноярский колхозник». Май 1943 г.

С октября 1943 по январь 1944 года — Полтава, Миргород: прикрытие наземных войск, сопровождение Ил-2, Пе-2, штурмовка, разведка. За 1943 год полк произвел 935 боевых вылетов, 53 воздушных боя, сбито 88 самолетов противника, свои потери — 2 летчика.
В январе — феврале 1944 года — уничтожение Корсунь-Шевченковской группировки противника, сопровождение Пе-2, прикрытие войск. Совершено 237 боевых вылетов, сбито 19 самолетов, свои потери — 2 самолета.
С марта по май 1944 года — Уманская операция: 281 боевой вылет, сбит 41 самолет, свои потери — 2 самолета.
Июнь 1944 года — Ясская операция: сопровождение бомбардировщиков 452 и 453 БАП. Совершено 197 боевых вылетов, сбито 8 самолетов противника, свои потери — 3 самолета.
Июль 1944 года — сопровождение бомбардировщиков 804 и 80 БАП. Совершено 496 боевых вылетов, сбито 19 самолетов противника, свои потери — 3 самолета.
Август 1944 года — Сандомирский плацдарм: прикрытие войск. Совершено 244 боевых вылета, сбито 9 самолетов противника, свои потери — 2 самолета.
Август 1944 — июль 1945 года — Польша, Германия. Совершено 2398 боевых вылетов, в 65 воздушных боях сбито 24 самолета противника, свои потери — 5 самолетов.

Приказом Верховного Главнокомандующего от 14.12.1943 года полку присвоено почетное наименование «Черкасский». Указом ПВС СССР от 26.04.1945 года за бои при овладении г. Ратибор, Бискау полк награжден орденом Кутузова 3-й степени. 21-й гвардейский Черкасский Краснознаменный ордена Кутузова 3-й степени авиационный полк закончил войну на территории Германии.
За период с октября 1943 г. по июль 1945 г. полк на «аэрокобрах» сбил 208 вражеских самолетов при 19 потерях своих летчиков. Десятикратное преимущество! В крепкие руки попали ленд-лизовские самолеты!

Автору удалось установить по архивным документам судьбу самолетов именной красноярской эскадрильи:
№ 29263 «Красноярский рабочий» — сбит в воздушном бою 26.10.1943
№ 29286 «Красноярский рабочий» — не вернулся с боевого задания 23.01.1944
№ 25023 «Красноярский рабочий» — разбит в катастрофе при переучивании в г. Красноярске 12.06.1943
№ 29268«Красноярский колхозник» — отправлен в ремонт в сентябре 1943 г., дальнейшая судьба не известна.
№ 29545 «Красноярский колхозник» — отправлен в ремонт 17.03.1944
№ 29302 «Красноярский колхозник» — разбит в катастрофе при переучивании в г. Красноярске 10.06.1943
№ 29274 «Красноярский колхозник» — долетал до конца войны
№ 29285«Красноярский комсомолец» — разбит в аварии 12.10.1943
№ 29300 «Красноярский комсомолец» — не вернулся с боевого задания 30.11.1943
№ 29295 «Красноярский комсомолец» — не вернулся с боевого задания 20.10.1943

В конце войны гвардии полковник Соболев уже был заместителем командира 23-й гвардейской истребительной авиадивизии, а на его личном счету было 27 сбитых самолетов врага (причем сам он не был сбит ни разу). После увольнения в запас кавалер девяти боевых орденов Николай Григорьевич Соболев жил в Воронеже. После войны Кристина Шумкова переписывалась с Соболевым, а сам прославленный летчик с однополчанами приезжал к Кристине, чтобы еще раз с ней встретиться и поблагодарить за самолет, на котором он воевал с врагом.

Шумкова (в замужестве Чанчикова) Крестинья (Кристина) Спиридоновна

Родилась 4 февраля 1921 года в д. Лопатино Березовского района Красноярского края. Окончила 7 классов. Работала вторым секретарем Советского райкома ВЛКСМ Красноярского края.
Почетный гражданин Березовского района. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» и «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия Ленина». С 1952 года жила в Железногорске, работала директором столовой, затем в объединении общественного питания. После смерти мужа жила в родной деревне Лопатино. Умерла 22 мая 2005 года.

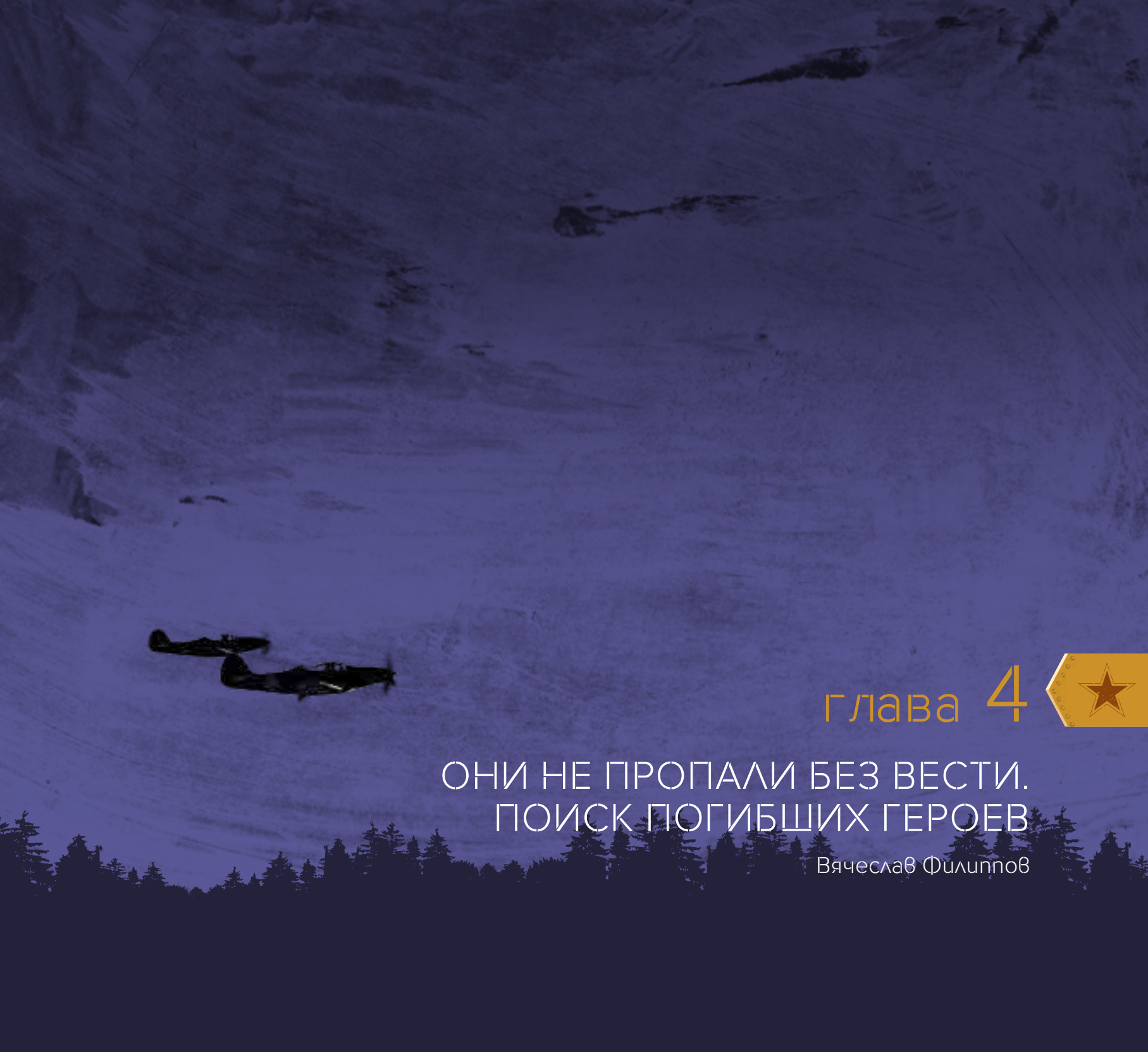
Соболев Николай Григорьевич

Родился в 1912 году в станице Николаевская в Северной Осетии. Окончил Качинскую ВАШЛ в 1934 году. В 1937–1938 годах воевал в Испании, сбил лично 10 самолетов. В 1939-м — на Финской. С июня 1941 года — командир 38-го ИАП (21-го гвардейского ИАП), заместитель командира 23-й ГИАД. Сбил лично 27 немецких самолетов, сам не был сбит ни разу. После войны командир полка, зам командира дивизии на Камчатке, осваивал первые реактивные самолеты.
Полковник. Награжден орденом Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1 степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями. Умер в 1996 году.

Летчики 21-го ГИАП в гостях у К. Шумковой. 1945 г.

Ветеран 9-й ГИАД В. Ф. Коротков и К. С. Чанчикова. Красноярск, 1985 г.

М-р Мартынов А.А.1909г.р.
Стр.-рад. Прохватинов Г.П.1913
М-р Сибекин
Ст.л-т Гуваев
Ст.л-т Гуваев
U.S. ARMY AIR FORCES



глава 4

ОНИ НЕ ПРОПАЛИ БЕЗ ВЕСТИ. ПОИСК ПОГИБШИХ ГЕРОЕВ

Вячеслав Филиппов

ОНИ НЕ ПРОПАЛИ БЕЗ ВЕСТИ. ПОИСК ПОГИБШИХ ГЕРОЕВ

«Летчики не погибают, они улетают и не возвращаются…» Ничего не скажешь, романтично сказано, но у нас, поисковиков, есть на этот счет свое особое мнение. Память человеческая, к сожалению, такая «субстанция», которая, не имея поддержки извне, уходит безвозвратно. Примером тому — заросшие бурьяном погосты (даже при живых родственниках!) и всплывающий лишь к юбилейным датам интерес к героическому прошлому, к примеру, «отмечание» в 2014 году даты 100-летия начала Первой мировой войны. Что мешало целый пласт времени (!) замалчивать и даже уничтожать то, что напоминало об этом непростом периоде в истории нашей страны. Героизм при защите Родины при любых политических формациях остается ГЕРОИЗМОМ. Тут ключевое слово «За Родину!», а не «За царя» или «За Сталина», или еще за какие-либо фамилии.

Именно поэтому мы продолжаем доставать из забвения имена тех прекрасных людей, положивших жизнь «за други своя» именно во славу Родины.

ВЕРНУЛИСЬ ИЗ ЗАБВЕНИЯ…

При организации и обеспечении перегона полученной по ленд-лизу из США импортной авиационной техники и самолетов советского производства, произведенных на авиазаводах Иркутска и Комсомольска-на-Амуре, по Красноярской воздушной трассе на фронт, переучивании фронтовых полков на новую авиатехнику на базе запасных и учебных авиационных частей, к сожалению, не обходилось без гибели летных экипажей.

Красноярскую воздушную трассу можно и нужно назвать Трассой мужества: суровые климатические условия с плохой видимостью, высокогорье. Летали в кислородных масках, кислорода хватало часто только на две трети пути, а мороз зимой был таким, что самолеты в полете обрастали ледяной коркой. Для полноты картины необходимо напомнить, что техника, которую перегоняли летчики, была им малознакома: обучение полетам на импортных самолетах, как и все в военное время, шло очень быстро, вся техническая литература к этим машинам была на английском, которого советские летчики, имевшие в основном образование 7–9 классов школы, конечно же, не знали. Помогала «военная хитрость»: наши летчики приклеивали переводные таблицы рядом с приборами, отмечали на приборной доске допустимые зоны, чтобы хоть как-то ориентироваться в показаниях. Как говорят ветераны трассы, на всех пяти отрезках трассы через каждые 100 километров можно ставить памятник: в безвозвратных потерях числится 81 самолет, трасса забрала жизнь 115 перегонщиков.

Надо отдать должное и американским пилотам, на их участке трассы от авиазаводов до Фэрбенкса были потеряны 133 самолета. 7-я авиационная группа перегонки Управления воздушных транспортных перевозок США перегоняла самолеты с авиазаводов в штате Монтана через Канаду и Британскую Колумбию на Аляску. Маршрут был протяженностью около 3536 километров. Трасса, так же как и в СССР, преимущественно пролегала над безлюдной горно-таежной местностью.

Уже первые перегоны с Аляски были омрачены тяжелыми авиакатастрофами. Первая партия самолетов из США в Красноярск стартовала из Фэрбенкса 6 октября 1942 года. Это были истребители P-40 «Киттихаук», которых лидировали на разных участках трассы бомбардировщики A-20 и B-25. Перелет проходил в сложнейших погодных условиях. Недоставало и опыта в техническом обслуживании «иномарок». 14 октября 1942 года при заходе на посадку на аэродроме Марково разбился экипаж A-20. Погибли летчик лейтенант Александр Новгородский и штурман капитан Никифор Шведов. 18 октября 1942 года на участке перелета Уэлькаль — Сеймчан пропал без вести P-40 младшего лейтенанта Алексея Федоренко.

Путь был тяжелейшим. В результате четыре истребителя P-40 «Киттихаук» с лидером A-20 «Бостон» (командир экипажа подполковник В.В. Фокин) прибыли на конечный пункт в Красноярск только 11 ноября. Кажется, все хорошо, дело сделано. Но, 17 но-

ября 1942 года при взлете на красноярском аэродроме разбился самолет Ли-2, на борту которого находилось более 20 человек, — летчики и техники 5-го перегоночного авиаполка, а также члены их семей, направлявшиеся в Киренск. Экипаж и пассажиры Ли-2 погибли. То, что осталось от погибших, захоронили в Красноярске, на Троицком кладбище, в братской безымянной могиле. Имена погибших летчиков были восстановлены и появились на памятнике лишь в годовщину гибели — 17 ноября 2007 года, благодаря усилиям поисковиков музея «Моя малая Родина» лицея № 11 г. Красноярска (руководитель О.Л. Подборская) и В.В. Филиппова.

При засекреченности вообще всего, что было связано с организацией и работой трассы, самой засекреченной темой всегда были авиакатастрофы, которых за три года работы трассы на сибирской земле произошло немало. Работа в тылу на перегоне самолетов не была легкой. Причины катастроф разные: слабость навигационного, радиосвязного и метеообеспечения, сложные метеоусловия, отказы авиатехники, ошибки при пилотировании, недостаточный опыт пилотов (а иногда и переоценка своих способностей). Но это нисколько не умаляет заслуг военных летчиков, погибших в тылу при исполнении служебных обязанностей. Они делали для Победы все, что могли, каждый на своем месте, и достойны нашей благодарности и вечной памяти.

К большому сожалению, многие погибшие на красноярской земле летчики не имеют могил…

Безалаберности в расследовании летных происшествий не было, штабы перегоночных частей работали четко. Каждое летное происшествие скрупулезно фиксировалось в отчетах и актах расследований. Масса документов — справки, результаты опроса свидетелей, заключения командиров, инженеров, медиков, метеорологов и т.д. В большинстве случаев выводы о причинах катастрофы сделаны с предельной точностью, но иногда обнаруживаются и некоторые упрощения.

В Красноярском крае на сегодняшний день всего один пропавший без вести самолет — Р-39 «Аэрокобра» лейтенанта Аркадия Кольцова. Но при этом — как ни парадоксально — погребены не все пилоты. Причины могут быть разными, но, скорее, это обычная невнимательность людей, работавших на месте катастрофы. Ничем другим я не могу объяснить то, что при записи в акте «экипаж сгорел вместе с самолетом», мы при проведении детальных раскопок на месте происшествия через 70 лет находим фрагменты тел летчиков. Картина авиакатастрофы сама по себе страшна. Когда врезается в землю на огромной скорости многотонная машина, чаще всего с полной заправкой топливом, после взрыва и пожара мало что остается. Однако…

В архивных документах часто нет данных о том, похоронен погибший экипаж или нет. Во многих актах написано: «…экипаж сгорел вместе с самолетом» или «…останки пилота похоронены на месте катастрофы». А место катастрофы — лес, болото. Где именно? По прошествии десятков лет забвения от могильных холмиков и следа не остается, а детали разбитого самолета растащены сборщиками металлолома. Могилу найти можно только случайно. А бывает и так, как в случае наших раскопок в Крючково: фрагменты костных останков пилотов были найдены практически на поверхности — значит, при расследовании происшествия останки экипажа никто особо и не искал…

А до родственников доходили похоронки без указания места гибели, в лучшем случае, дата и слова «…погиб при исполнении служебных обязанностей». А где — оставалось за семью печатями, засекречено было все, что связано с перегоном американской техники через Сибирь вплоть до 1992–1994 годов. Сын майора Алексея Мартынова, погибшего в Красноярске 17 ноября 1942 года, узнал правду о захоронении отца в 2008 году из материала в интернете об открытии по инициативе поисковиков мемориальных досок с фамилиями погибших авиаторов на ранее безымянном памятнике на Троицком кладбище Красноярска. Родственники лейтенанта Михаила Капустенко, погибшего в Канске, до декабря 2014 года считали его пропавшим без вести, согласно извещению из военкомата, и узнали правду из материала красноярских поисковиков, размещенного на сайте Красноярской краевой библиотеки. И таких случаев много.

На территории края до сих пор еще можно найти обгоревшие фрагменты самолетов времен Великой Отечественной войны. Но самое главное — остаются незахороненными останки людей — пилотов, которые гнали эти самолеты на фронт, где они были так необходимы. Говорят, что война не закончится до тех пор, пока не будет захоронен последний ее солдат. Получается, что нам до конца войны еще очень далеко…

Они погибли далеко от родных мест и от фронта, в глубоком тылу. Но их смерть не была напрасной, они тоже приближали Победу, как могли.

Всего, по найденным в ЦАМО РФ сведениям, в 1941–1945 гг. на территории Красноярского края при перегоне по Красноярской воздушной трассе, переучивании на новую авиатехнику, при обучении в авиашколах и при межокружных перелетах в 60 авиакатастрофах погибло 123 человека из числа летных экипажей (летчики, штурманы, бортмеханики, бортрадисты, авиамеханики) и один летчик на самолете Р-39 «Аэрокобра» считается пропавшим без вести.

В числе этих 60 катастроф — катастрофы в учебных полетах при обучении курсантов в эвакуированных в Красноярский край военных авиационных школах и при межокружных перелетах. Потери составили:

49 человек и 32 самолета: 4 — Як-7, 2 — Як-9, 1 — И-16, 2 — СБ, 3 — У-2, 2 — УТ-2, 9 — УТИ-4, 4 — Р-5, 2 — Р-Z, 1 — тип неизвестен.

В числе этих 60 авиакатастроф — катастрофы при перегоне самолетов американского производства и при переучивании фронтовых летчиков на территории Красноярского края. Потери составили — 21 самолет и 52 человека:

1) Погибли при перегоне из Киренска в Красноярск, возвращении в Киренск, перегоне

из Красноярска в Новосибирск, Омск — 37 человек.

Потеряно в авиакатастрофах 11 самолетов: 1 — Ли-2, 4 — А-20, 6 — Р-39.

2) Погибли при переучивании на американскую технику в Красноярске — 15 человек.

Потеряно в авиакатастрофах 10 самолетов: 4 — А-20, 6 — Р-39.

Кроме того, при перегоне самолетов советского производства с авиазаводов Иркутска и Комсомольска-на-Амуре потери составили 22 человека. Потеряно 7 самолетов: 3 — Пе-2, 4 — Ил-4.

От Красноярска до фронта был почти такой же долгий путь. При перегоне самолетов из Красноярска на фронт каждый этап перегона тоже отмечен звездочками на могилах погибших экипажей.

В Новосибирской области потеряно в авиакатастрофах при перегоне 6 самолетов: 3 — А-20, 1 — Р-39, 1 — Р-63, 1 — В-25. Погибших — 10 человек.

В Омской области потеряно в авиакатастрофах на перегоне 7 самолетов: 3 — А-20, 2 — Р-39, 1 — Р-63, 1 — С-47. Погибших — 12 человек.

На маршруте Свердловск — Казань потеряно в авиакатастрофах 16 самолетов: 2 — А-20, 1 — В-25, 13 — Р-39. Погибших — 24 человека.

Самым трагическим днем в истории красноярских перегонщиков (летчиков 9-го перегоночного авиаполка ВВС Сибирского военного округа) стал день 11 февраля 1944 года. В этот день на участке перегона Свердловск — Казань на подлете к Казани при нулевой видимости и сильной облачности разбились экипаж самолета-лидера А-20В и 7 истребителей Р-39 9-го перегоночного авиаполка — погибла целая эскадрилья красноярских перегонщиков. Вместе с ними потерпели катастрофу и 5 летчиков морской авиации, перегонявших самолеты из Красноярска после переучивания.

Многие летчики, несмотря на имеющиеся акты расследования катастроф, по документам ЦАМО РФ до сих пор числятся пропавшими без вести. До 2007 года из пропавших без вести летчиков на территории Красноярского края в 1982 году был найден только один (В.С. Мошкей) и похоронен в г. Железногорске. Причем инициатива была проявлена не государственными органами, а, как обычно, — простыми неравнодушными гражданами — работником НПО ПМ и его товарищами.

С 2005 по 2012 год поиском погибших летчиков занималась инициативная группа красноярцев: В.В. Филиппов, О.Л. Подборская, Л.А. Коршунова, Т.А. Боковикова, В.А. Погудин, при активном содействии руководителя Красноярского регионального общественного молодежного патриотического объединения «Вечный огонь» Серафимы Семеновны Аксельрод. В результате на основании архивных документов был составлен полный список авиакатастроф, произошедших на территории Красноярского края в 1941–1945 гг., проведен ряд экспедиций со школьниками на места гибели летчиков. На мемориале памяти погибших летчиков на Троицком кладбище г. Красноярска установлены мемориальные плиты с именами погибших, захоронены останки членов экипажа капитана Степанова, подняты из болота и захоронены на мемориале в д. Петропавловка Ирбейского района останки членов экипажа старшего лейтенанта Коновалова, установлен мемориал на могиле экипажа младшего лейтенанта Калигина (г. Зеленогорск), установлены памятная плита на месте гибели экипажа лейтенанта Бондарева (Манский район), памятные знаки на местах гибели лейтенанта Ермолова (с. Зеледеево), экипажа капитана Степанова (ст. Крючково).

С 2013 года по настоящее время работой по поиску мест гибели летчиков занимается поисковая группа Военно-инженерного института Сибирского федерального университета под руководством В.В. Филиппова совместно с Красноярским подводным центром. Поисковая группа ВИИ СФУ проводит работу в архивах, организует экспедиции на места гибели летчиков, поиск и захоронение останков членов экипажа, установку памятных знаков.

В 2013–2015 гг. установлены памятные знаки на местах гибели старшего лейтенанта Самарцева (п. Кононово), сержанта Костина (п. Солонцы), экипажей младшего лейтенанта Прибыткова (с. Зеледеево), младшего лейтенанта Порохина (ст. Крючково), старшего сержанта Косоговского (с. Миндерла), младшего лейтенанта Разумного (с. Старцево). Найденные в сентябре 2014 года на месте катастрофы останки младшего лейтенанта Порохина и старшего сержанта Бруньковского торжественно захоронены на мемориале памяти погибших летчиков на Троицком кладбище Красноярска 22 июня 2015 года.

Вся необходимая информация для поисковых работ уже найдена в архивах и систематизирована. Работа по розыску мест катастроф и установке памятных знаков продолжается.

Белое безмолвие. Кладбище летчиков-перегонщиков в Уэлькале. 2014 г.

ТИШИНА АРХИВОВ

Долгое время практически вся информация, связанная с ленд-лизовской авиатрассой, была полностью закрыта. В 1990-е, когда была рассекречена основная часть документов, связанных с тем периодом, стала появляться и информация о перегоночной трассе Аляска — Сибирь. Однако множество моментов, связанных с перелетами на запад от Красноярска, даже сейчас по-прежнему остаются тайной за семью печатями. И в первую очередь это касается авиакатастроф, произошедших на перегонах.

Когда в прессе, а затем и в интернете стали появляться редкие воспоминания участников перелетов, то, по сути, на разные лады пересказывались биографии, публиковались воспоминания одних и тех же четырех-пяти человек, которые участвовали в перегоне самолетов из Америки в Красноярск. Остальные молчали. Те из них, кого мне удалось застать в живых, что-либо рассказывать отказывались категорически. Ссылались на то, что в свое время давали подписку о неразглашении. И хотя прошло столько времени, своим этим обязательствам, данным десятилетия назад, оставались верны. Но дело ведь не только в их рассказах. Сама поисковая работа была почему-то построена таким образом, что все катастрофы, случившиеся на маршруте от Аляски до Красноярска, сегодня известны. А на пути от Красноярска до Москвы? Вот здесь по-прежнему была полная тишина. Хотя на этом участке летных происшествий было больше, чем на востоке страны. И, по сути говоря, только мы — красноярцы, начали впервые работать с этой информацией.

Похороны перегонщика. 1943 г.

Сейчас достоверно известно, что на маршруте от Аляски до Красноярска за три года произошла 81 авиакатастрофа. Потери — 115 человек погибших. Все, кроме одного, самолеты найдены, состав погибших летных экипажей и места захоронений известны. Исключение лишь одно — летное происшествие с самолетом P-39 «Аэрокобра», который вел капитан Григорий Чуйко. Из Нижнеилимска (Иркутская область) истребитель вылетел, а до Красноярска не долетел. И местонахождение его неизвестно до сих пор, хотя поисками самолета в разные годы занимались несколько экспедиций. И ни одна из многочисленных версий об обстоятельствах этой катастрофы так и не нашла подтверждения.

Чуйко Григорий Петрович

Родился 17 декабря 1913 года. Окончил 9 ВАШЛ в 1934 году. С 1935 года — в ВВС, пилот, командир звена, заместитель командира эскадрильи 82 истребительного авиаполка ВВС Закавказского военного округа. В правительственной командировке в Китае с 1937 по 1938 год, участник боев у озера Хасан в 1939 году. С 22 ноября 1942 года — заместитель командира эскадрильи 3 ПАП, затем 5 ПАП Красноярской воздушной трассы. Капитан. Награжден орденом Красной Звезды. 24 октября 1943 пропал без вести на самолете P-39 на перелете Киренск — Красноярск.

Для востока нашей страны такое нераскрытое летное происшествие все же единичный случай. В Якутии вообще розыск самолетов, разбившихся на Красноярской воздушной трассе, был выведен на уровень республиканской программы, они подняли все «свои» машины. Поисковый отряд республиканского ДОСААФ совместно с якутскими авиаторами несколько лет плотно занимался расследованием катастроф на своей территории. Собрана полная информация о погибших в авиакатастрофах (причем не только военного времени), документы оформлены, памятники поставлены. Менее активно, но все-таки велась такая работа и на Дальнем Востоке, и в Иркутске.

А вот с катастрофами на западном направлении все значительно сложнее. О том, что происходило к западу от Красноярска, до сих пор не говорится и не пишется. И дело, в том числе, опять в закрытости информации. Причем она давно уже по факту не является секретной, но, как объяснили мне работники Центрального архива Министерства обороны России, они сами (по собственной инициативе) снять гриф секретности с документов не имеют права.

Принять решение о рассекречивании документов должен «фондодержатель», в нашем конкретном случае — Главный штаб ВВС или Архивное управление Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации. А при наших реорганизациях и реформациях в армии в последнюю пару десятилетий об этом (видимо, не самом важном деле) в высоких штабах просто забыли, и офицеры Главного штаба ВВС уже давно не были в ЦАМО. Поэтому на мой вопрос, почему однотипные по содержанию материалы летных происшествий ВВС Забайкальского фронта за 1941 и 1943 рассекречены, а за 1942 и 1944 — нет, работники архива не смогли ответить. Видимо, процесс рассекречивания был начат, но по каким-то причинам просто остановился и более не возобновлялся. Но самое печальное даже не это! Если есть документ с грифом «секретно», то есть надежда когда-нибудь с ним все-таки ознакомиться. Хуже, когда в описи напротив папки с необходимыми тебе документами, касающимися жизней человеческих, стоит чернильный штампик «Уничтожено».

Во время войны информация о катастрофах не просто замалчивалась — зачастую и искажалась. У родственников погибших летчиков сохранились похоронки с предельно лаконичными формулировками: «Пропал без вести» или «Погиб при исполнении служебных обязанностей», и дата. А где и как это произошло, данных нет. Или опять же написано: «Похоронен на месте катастрофы». Но ведь основная часть летных происшествий приходится на взлеты и посадки на аэродромах. Если что-то подобное происходило, то, разумеется, с взлетно-посадочной полосы немедленно все следы катастрофы сразу же убирали, а экипаж хоронили, если, конечно, было что хоронить, а не в пыль они сгорали. Но где? На городских кладбищах Красноярска, сколько ни прочесывали погосты, мы не нашли ни одной могилы летчиков, погибших при подобных обстоятельствах в военное время, ни документов о захоронении. У родственников таких сведений, как правило, нет. Наоборот, это мы с ними информацией делимся…

Уже при подготовке книги к печати неожиданно в одном из документов РГАЭ была обнаружена следующая информация:
«…Пропали без вести на самолете Р-5 27 декабря 1942 года на маршруте Оймякон —Берелех:
— летчик старший лейтенант Борисов Николай Михайлович 1914 г.р., г. Ташкент. Призван из ГВФ.
— воздушный стрелок-радист без звания Батурин Иван Федорович 1924 г.р., Омская область, Арк. район, д. Куброва. Призван из ГВФ».

Судя по типу самолета, это был один из экипажей, обслуживающих изыскателей и строителей аэродромов Красноярской воздушной трассы. И его нет в известном «списке 115 погибших». Не вошел в список потому, что это не перегоночный самолет? А может, экипаж позже был найден живым? Выходит так, что успокаиваться рано, «белые пятна» есть и в Якутии.

Р-39 капитана Ковалева. Якутия, Хандыга, 1987 г.

Участники экспедиции собирают вместе фрагменты самолета. Якутия, 1990-е годы

БЕЗ ВЕСТИ НЕ ПРОПАВШИЕ

Несмотря на почти полный информационный вакуум, нам, хотя мы — не организация, не общественное движение, просто заинтересованные и неравнодушные люди, удалось собрать данные о всех катастрофах, произошедших с 1941 по 1945 год на территории Красноярского края и Хакасии, и о 123 погибших летчиках. Источники разные: региональные архивы и Центральный архив Министерства обороны, наши единомышленники из других регионов, поисковые работы, редкие свидетели катастроф и еще реже — сохранившиеся в семьях пилотов фотографии и письма…

Самолеты терпели крушения рядом с железнодорожным мостом, на самом аэродроме, на берегу Енисея в районе нынешнего Октябрьского моста. Крючково, Снежница, Зеледеево, Злобино, Бугач, Кача, Красная горка у Солонцов — все это места гибели пилотов, которые так и не добрались до фронта.

Конечно же, мы не первые. Кое-что было уже сделано и до нас. Так, красноярским журналистом Николаем Шкаревым были расследованы катастрофы двух самолетов P-39 «Аэрокобра» при перегоне на участке Киренск — Красноярск, произошедшие в один день, — 29 марта 1944 года.

…29 марта 1944 года на военный аэродром Красноярск (нынешняя «Взлетка») произвела посадку очередная группа «аэрокобр» 5-го перегоночного авиаполка Красноярской воздушной трассы. Командир группы не досчитался двух самолетов…

При перелете группы из Нижнеилимска в Красноярск на участке Канск — Красноярск перегонщики попали в неожиданный сильный снегопад. Потеряв ориентировку, летчики, разбив строй, пытались выйти на нужное направление поодиночке. Удалось это не всем. Два самолета, управляемые старшими лейтенантами Георгием Самарцевым и Василием Мошкеем, на аэродром Красноярск не прибыли. Розыски по горячим следам не дали результатов, а фронт ждал самолеты. Не прибывшие в Красноярск летчики стали числиться «пропавшими без вести».

Истребитель Bell P-39 Airacobra

Разбитый истребитель командира звена 5-го перегоночного авиаполка старшего лейтенанта Георгия Иосифовича Самарцева был обнаружен через четыре месяца после гибели, в июле 1944 года, случайно, в лесу, группой местных жителей деревни Глубокий Ручей. Имя летчика было установлено благодаря сохранившемуся партийному билету. Ленинградцу Георгию Самарцеву было 29 лет. За 16 дней до гибели Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 марта 1944 года старший лейтенант Самарцев был награжден орденом Отечественной войны 2-й степени. Скорее всего, он даже не успел узнать о награде…

Из наградного листа:

«…Товарищ Самарцев до трассы находился в правительственной командировке в Китае с мая по ноябрь 1941 года. Всесторонне образованный летчик. Находясь в 5-м перегоночном авиаполку с августа 1942 года, лично перегнал 33 боевых самолета по маршруту Киренск — Красноярск на расстояние 960 километров. Из этого числа 5 самолетов были перегнаны в чрезвычайно трудных и сложных метеорологических и климатических условиях: 55-градусный мороз, пурга, низкая облачность, сплошной дым от лесных пожаров, ливни, когда земля совершенно не просматривалась, а посадка самолета производилась на ограниченную полоску на льду. В этих суровых условиях старший лейтенант Самарцев всегда принимал правильное решение и отлично сажал самолет без единого летного происшествия, проявляя при этом огромное самообладание, смелость и храбрость, сметку и прекрасное мастерство пилотирования».

По документам архива «…летчик Самарцев Г.И. похоронен на месте падения». К сожалению, деревни на карте района сейчас не существует и захоронение не найдено. Поисковиками Военно-инженерного института Сибирского федерального университета 17 октября 2013 года был установлен памятный знак погибшему пилоту в поселке Кононово на берегу реки Енисей. На митинге, посвященном открытию памятного знака, выступили начальник отдела культуры администрации Сухобузимского района Алексей Степанович Демидюк, глава Кононовской сельской администрации Наталья Генриховна Воскобойник, заместитель председателя райсовета полковник запаса Павел Петрович Артамонов. Вооруженные силы России на торжественном мероприятии представлял почетный караул курсантов 5 курса Военно-инженерного института под руководством подполковника Владимира Михайловича Бацылева.

Теперь в этом месте разбит сквер и над памятным знаком шефствуют местные школьники.

А Мошкея тогда так и не нашли. Самолет и останки летчика старшего лейтенанта Василия Семеновича Мошкея были найдены поисковиками только летом 1982 года. Выяснить, кто погиб, удалось только через четыре года — в 1986 году. Через 40 лет после гибели летчик был похоронен в г. Железногорске.

А дело было так… Все началось в 1982 году, когда работник НПО ПМ Владимир Кузьмич Пашун узнал от местного лесничего, что в глухой тайге, в 26 км от деревни Усть-Кан Сухобузимского района, ее жители обнаружили разбитый военный самолет и останки летчика. 12 июня 1982 года к месту катастрофы по инициативе газеты «Красноярский комсомолец» была организована экспедиция, в которую входил майор авиации в отставке Боровский И. А., Пашун В. К. — фотограф-испытатель НПО ПМ, Долгушин Е. — оператор, Железняк И. В. — редактор Красноярского ТВ, Киселев М. В. и Шарапченко Г. — водители, Михалев А. Г. — рабочий Норильской базы.

Ими и были обнаружены разбросанные на площади около 300 м^2 частично сохранившиеся части самолета, останки и фрагменты экипировки летчика:

Двигатель 12-цилиндровый со следами горения, часть стабилизатора без заднего опорного колеса с номером 74 без следов горения, часть двигателя с выхлопными патрубками и оплавленной клапанной крышкой со следами горения, левая стойка шасси с частью крыла, часть корпуса радиостанции, часть фонаря кабины летчика, часть крыла с пояснительным текстом на английском языке, пушка с казенником, редуктор, винт самолета, две лопасти винта, помятый подвесной топливный бак в 25 метрах от места, часть фюзеляжа с вырванными отверстиями от выхлопных патрубков, правая стойка шасси в 15 метрах.

Останки летчика (костные останки черепа, грудной клетки, большая берцовая и лучевая кости, позвоночник, ребра, лопатки, тазобедренная часть, фаланги рук, ног, челюсть) и его личные вещи: расческа, верхняя часть ключа зажигания с маркой фирмы, пуговица со звездой, металлические элементы от парашюта, фрагменты корсета, куртки, комбинезона, унтов.

Останки и личные вещи летчика вывезли с места катастрофы. Четыре года понадобилось для того, чтобы установить личность пилота и принять решение о захоронении останков. Препоны, как ни странно, ставили военные — военный комиссариат, штаб Сибирского военного округа, куда обращались энтузиасты-поисковики.

20 сентября 1982 года военкоматом города отправлены запросы в архивы. С 1982 по 1985 год шел поиск информации, определялась марка и номер самолета, анализ останков летчика и установление его личности. В ходе поиска выяснилось, что на участке Киренск — Красноярск без вести пропавшими числились И. И. Заломин, Г. П. Чуйко и В. С. Мошкей. Кто из них? Первое предположение было — Заломин. Статьи в газеты принесли отклик бывшей работницы авиаметеостанции Киренского аэропорта Галины Семеновны Тетериной, утверждавшей, что эта версия однозначно ошибочна и наиболее вероятно, что погибший пилот — Василий Мошкей. Снова запросы. В сентябре 1985 года к месту катастрофы была организована еще одна экспедиция. Нашли деталь с заводским номером самолета 42174, определили тип самолета — P-39 «Аэрокобра». Среди найденных фрагментов останков летчика была обнаружена челюсть со вставной коронкой и позвонок с пулевым ранением. Также найдены фрагменты корсета. По собранным останкам и свидетельствам однополчан Акуленка Д. Т. (г. Витебск) и Тетериной Г. С. (г. Днепропетровск) о том, что Мошкей был ранен в область живота и при жизни носил поддерживающий корсет, а на одном из зубов носил металлическую коронку, судмедэкспертиза сделала вывод, что это останки В. С. Мошкея, погибшего 29 марта 1944 года. Удалось найти родственников летчика — двух сестер и брата. Сотрудники Музейно-выставочного центра г. Железногорска долгое время вели переписку с сестрой, проживавшей в Витебске.

Письмо директору МВЦ г. Железногорска Поповой В. А. от сестры Мошкея Козловой Т. С. 20.08.1986:
«Уважаемая Валентина Александровна!
Сообщаю Вам, что письмо, в котором Вы сообщаете о захоронении останков моего брата Мошкея Василия Семеновича, получила 19.08.1986. От себя лично и от имени всех родственников выражаем Вам нашу сердечную благодарность и желаем Вам всего наилучшего в жизни. Мне очень хочется быть на захоронении брата, несмотря на то, что с момента гибели прошло столько времени. А его я видела живым последний раз в 1940 году. Кроме меня еще есть брат Алексей 1910 г. р. и сестра Александра 1920 г. р. Они уже старики, хотя и я немолодая, мне уже 61 год».

Останки летчика Решением Горсовета г. Красноярска-26 (Железногорск) 10 сентября 1986 года были торжественно захоронены на главной аллее городского кладбища.

При проведении церемонии захоронения представители администрации города громогласно пообещали на месте гибели летчика установить мемориальную доску. Но не все обещания претворяются в жизнь… В 1999 году «забывчивость» властей исправили простые граждане г. Железногорска. Мемориальную доску изготовил за свой счет работник НПО ПМ Александр Матросов. В экспедицию собрались абсолютно разные люди: сотрудники воинской части МЧС, телевизионщики, музейщики, местные журналисты. Во главе два участника самых первых экспедиций — Геннадий Бутыч (работник НПО ПМ) и Михаил Нестеришин. Проводником был житель Кононово Савелий Руссу.

Мемориальную доску установили на гранитной скале. Надпись гласит: «Здесь 29 марта 1944 года погиб старший лейтенант Мошкей Василий Семенович, летчик-истребитель 5-го авиаполка, перегонявший самолет Р-39 «Аэрокобра» по трассе Алсиб для нужд фронта».

Деревни Глубокий Ручей (ныне не существует) и Усть-Кан разделяют по Кану не более 20 км. По воспоминаниям бывшего жителя деревни Потапа Савельевича Сопикова, инвалида войны, части самолета Самарцева были на месте еще и после войны: стойки шасси, куски обшивки. Тогда он соорудил на месте гибели летчика безымянную деревянную пирамидку со звездой. Где теперь эта пирамидка? Время безжалостно...

Мошкей Василий Семенович

Родился в 1916 году в селе Мошканское Витебского района Витебской области. Окончил Читинскую ВАШП. С первых дней войны на фронте. Был тяжело ранен в область позвоночника, вынужден был носить корсет. После излечения в госпитале был направлен в Иваново на формирование КВТ.

Установка памятного знака в Кононово. 17 октября 2013 г.

Могила В. С. Мошкея в г. Железногорске

Еще один красноярский журналист, Валерий Ярославцев, начал писать очерки о перегонщиках, встречаться с ветеранами трассы. Благодаря публикациям Н. Шкарева и В. Ярославцева в красноярских газетах наконец-то появились ответы на накопившиеся вопросы. После нескольких публикаций в красноярских газетах пришли письма:

«…Самолет сделал разворот над первой сопкой и лег на курс вдоль Енисея на север и, резко снижаясь, вышел из зоны нашего наблюдения. До нас долетел звук взрыва и мы побежали. Самолет упал на мелководье косы острова Посадского буквально в 500–700 метрах за железнодорожным мостом, против площадок строящегося комбайнового завода. Картина ужасная. Что-то дымилось, что-то лежало изуродованное. Торчало хвостовое оперение с куском фюзеляжа.

Вторую трагедию мы наблюдали, когда обследовали стрельбище за речкой Бугач. Нас привлек рев моторов. Ревел «Петляков», снижающийся в пологом пикировании на Дрокинскую гору с западной стороны. Раздался взрыв, в небо поднялся черный дым. Мы, изрядно запыхавшиеся после такого броска, подбежали прямо со стороны горы и увидели суетившихся людей, редкое оцепление из солдат, пожарные машины, заливающие три огромных костра и разбросанные остатки Пе-2.

Еще видел, как двухкилевая машина шла достаточно высоко и подходила к Николаевке с северной стороны. У самолета остановился правый двигатель. Самолет взревел и пошел боком, как-то выровнялся, начал набирать высоту. Находился в районе первой сопки, после чего стал выше задирать нос, свалился на хвост и крыло с неработающим двигателем и начал падать. По моим соображениям, он упал в районе, где сейчас стоит ГЭС. Покидал экипаж машину или нет, мы не видели.

Назаров Константин Николаевич.
г. Назарово, 5 марта 2007 года».

Об этих катастрофах ничего более не было известно, и наш поиск продолжился…

ХРОНИКИ ПИКИРУЮЩИХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ ИСТОРИЯ ПЕРВАЯ. КРЮЧКОВО

Началось все, в общем, случайно. В школе № 92 г. Красноярска, в пятом классе, классная руководительница Нина Романовна Суровцева заразила нас «следопытством». Потом сама была не рада, а наша «четверка»: Сергей Шкитов, Олег Дадеко, Володя Селезнев и я, никак не могла остановиться. Тогда пионерским отрядам присваивали имена Павлика Морозова или Зины Портновой. А мне сильно понравился герой войны лётчик Анатолий Иванович Коваленко (из набора открыток, посвященного героям Советского Союза). Мы написали в адресное бюро, нам прислали адрес, всем классом сочинили ему письмо. Он был крайне удивлён, так как не имел никакого отношения к Красноярску, но ответил, прислал свои фотографии, воспоминания. Так авиация и зацепила, начали «копать» дальше. В 1970-е годы большинство ветеранов Великой Отечественной войны были живы и полны сил. Нам, пацанам, было очень интересно с ними разговаривать, гораздо интереснее, чем читать книжки по истории. Организовали при школе группу «Поиск». Писали письма ветеранам авиации по всей стране. Хоть Красноярск — тыловой город, войны здесь не было, но наши люди уходили на фронт. Темы были разные, например, советско-французский авиаполк «Нормандия — Неман». Вроде бы какая связь? А оказалось, что у нас живут два ветерана этого полка. Мы их отыскали, они принесли нам множество фотографий и других материалов. Нашли лётчика, бомбившего Берлин в 1941 году, он оказался из Хакасии. Архив расширялся. Нам выделили помещение, нашли художников, и 9 мая 1980 года мы открыли в школе настоящий музей, посвящённый военным лётчикам. Кстати, одним из наших старших друзей, перерезавшим красную ленточку при открытии музея, был бывший летчик-перегонщик Красноярской воздушной трассы Василий Иванович Сломнюк. Может, именно с него все и началось?

Открытие школьного музея 1980 г. Слева направо: В. Филиппов, И. П. Потылицын, С. Шкитов, В. И. Сломнюк, С. Е. Петухова,

С перегоном неожиданно столкнулись, будучи десятиклассниками.

В конце сентября 1979 года приходит к нам в школу бабушка из соседнего дома — Анна Федоровна Швецова и говорит, что у нее рядом с дачным участком на станции Крючково лежат обломки американского самолета. Мы были чрезвычайно удивлены, но поехали, посмотрели — правда, большие куски обшивки, с английскими надписями и красными звездами при этом. Стоит покосившаяся давно не крашеная металлическая пирамидка со звездой, на ней испорченный

Все, что осталось от боевой машины А-20. Крючково, 2012 г.

Раскопки на месте катастрофы. Крючково, 2012 г.

временем и вандалами портрет симпатичного офицера с подписью: «капитан Степанов Петр Михайлович». В первый приезд собрали обломки самолета в радиусе примерно 450–500 метров. Нашли остатки высотомера, таблички с разных систем самолета с надписями о том, что самолет принадлежал армии США. Информации по этому вопросу в те годы в открытом доступе не было, но желание разобраться в этом деле так во мне и засело. После окончания школы наша бравая «троица» разъехалась по военным училищам, а четвертый — Сергей Шкитов, ставший студентом Института цветных металлов в Красноярске, продолжил заниматься школьным музеем и пытался выяснить с помощью отца-офицера, знающего, как вести розыск в архивах, что произошло под Крючково. Писал письма в Главное управление кадров и в Центральный архив Министерства обороны. В последующие приезды на место катастрофы доставали из воронки различные части самолета, в том числе ствол авиационной пушки. Приводили в порядок могилу, садили цветы, молодые деревья вокруг могилы, делали ограду. Деревья и ограда потом были добросовестно уничтожены дачниками.

22 ноября 1982 года ГУК МО СССР прислал справку директору школы № 92 для группы «Поиск», в которой было написано, что

«…по учетным данным ГУК, заместитель командира эскадрильи 242-го БАП капитан Степанов Петр Михайлович погиб при катастрофе самолета в июне 1943 года. Его жена Анастасия Андреевна проживала в д. Карнауховка Сухобузимского района Красноярского края».

Из ЦАМО РФ 28 февраля 1983 года директору школы пришло известие, что

«Согласно приказа 242 БАП № 08 от 12.07.1943 значится: При исполнении служебных обязанностей погибли капитан Степанов П. М., капитан Кравец В. А., техник-лейтенант Шайхутдинов Г. Н., старший сержант Панов В. А. Исключить из списков полка с 01.06.1943. Соцдемографических данных и сведений о месте и обстоятельствах гибели экипажа в документах полка и дивизии не отражено. Родственники капитана Степанова: брат Степанов Тимофей Михайлович — Красноярск, брат Степанов Александр Михайлович — Красноярск, сестра Степанова Алла Михайловна — Красноярск, Дочери Флора, Нонна, Лиза».

Наконец-то Сергея вызвали в крайвоенкомат и еще одно подтверждение:

«…Катастрофа в районе станции Кача, западнее Красноярска, произошла 27 мая 1943 года. Погиб экипаж 242-го бомбардировочного авиаполка:

- *командир эскадрильи капитан Степанов Петр Михайлович;*
- *штурман эскадрильи капитан Кравец Василий Андреевич;*
- *стрелок-радист старший сержант Панов Виктор Алексеевич;*
- *техник звена техник-лейтенант Шайхутдинов Гариф Нигматзянович».*

Так стало ясно, что погиб не один капитан Степанов, а весь его экипаж. Видимо, их имен не знали родственники капитана, когда-то давно поставившие ему памятник. Неугомонный Сергей продолжал беспокоить военный комиссариат:

Заместителю военного комиссара
Красноярского края полковнику Литвинову К. З.
от гражданина Шкитова С. Б.,
начальника штаба операции «Самолет»,
заместителя директора музея боевой славы
школы № 92 г. Красноярска

РАПОРТ

На станции Крючково 25 мая 1943 года потерпел катастрофу самолет Б-25, ведомый капитаном Степановым Петром Михайловичем, заместителем командира эскадрильи 242 БАП.

Капитан Степанов П. М. находился со своей частью в г. Красноярске на переформировании. После окончания формирования и пополнения личным составом часть вылетела на фронт. По пути следования в районе станции Крючково самолет капитана Степанова потерпел катастрофу (взорвался в воздухе). Сомнений в том, что это экипаж Степанова потерпел катастрофу на ст. Крючково, нет. Есть свидетели, которые после катастрофы видели обезглавленный труп с документами на имя капитана Степанова П. М. Сразу же после катастрофы останки экипажа были захоронены в братской могиле, на которой был поставлен пропеллер с фамилиями всего экипажа и остатки их самолета. Во время сбора металлолома все металлические части были увезены на переплавку. Могила со временем сравнялась с землей.

Капитан Степанов П. М. в 1930-е годы участвовал в оказании помощи китайскому народу против японских захватчиков и был награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды.

Установку памятника героическому экипажу надо организовать в ближайшее время. Это они заслужили своей преданностью Родине, советской власти, нашей партии.

С. Шкитов.

Все равно было непонятно, так как в справке из архива про перегон не было ни слова, только: «экипаж 242-го бомбардировочного авиаполка». Да и, честно говоря, так и не было известно, какой марки самолет, ни в одной из полученных справок этой информации не было. Поэтому Сергей думал, что это был либо С-47, либо В-25. А оказалось, что это был А-20 «Бостон». К сожалению, мой друг Сергей Шкитов трагически погиб, не стало главного организатора поиска, и расследование остановилось.

Тогда, в детстве, мы собрали мелкие обломки самолета и унесли с собой. Решили — повзрослеем, поймём…

Жизнь есть жизнь. После школы я поступил в военное училище, служил в разных местах, вернулся в Красноярск уже взрослым человеком. Но все это время нет-нет да и получал как бы ненароком какую-то информацию — то о найденном в Якутии самолете, то первые публикации в Красноярских газетах пошли по этому поводу, то друг подсказал, как правильно в военные архивы запросы делать.

В общем, постепенно к этому вопросу пришлось вернуться мне. Снова начал искать единомышленников. Нашел в лицее № 11 города Красноярска. С руководителем музея «Моя малая Родина» Ольгой Леонидовной Подборской мы и начали форсировать события.

О том, что это был самолёт, имевший отношение к воздушной трассе Аляска — Сибирь, беспримерному в истории авиации маршруту протяженностью почти 6500 км, по которому перегонялись боевые и транспортные самолёты на фронт, мы узнали много позже. Это теперь стало понятно, почему за штурвалом разбившегося «бостона» были не перегонщики дивизии Мазурука, а уже фронтовые летчики, закончившие переучивание на новые самолеты в Красноярске и летевшие на фронт.

«…Обстоятельства происшествия:

27 мая 1943 года при лидировании с Красноярского аэродрома группы из 11 самолетов Р-39 «Аэрокобра» во главе с командиром 124-го ИАП подполковником Труновым на высоте 3000 футов группа строем легла на курс, лидируемая самолетом А-20В капитана Степанова. В 12.50 группа вернулась на аэродром Красноярск. Выяснилось, что А-20В в районе ст. Кача, в 50 км от Красноярска, свалился на крыло, перешел в отвесное пикирование и упал в лес. Причина происшествия: потеря самолетом скорости, вследствие чего самолет перевернулся через левое крыло, перешел в отвесное пикирование и врезался в землю. Экипаж погиб».

В тот же день, 27 мая, на место катастрофы выехала комиссия 45-го запасного авиаполка под председательством командира полка полковника Мамакова. В лесу были обнаружены остатки разбитого и сгоревшего самолета. Все части самолета, уцелевшие от пожара, имели следы сильного разрушения. Отдельные части (цилиндры моторов, переднее колесо и др.) от взрыва бензобаков разлетелись по лесу в радиусе 300 метров.

В акте расследования была указана причина происшествия:

«…потеря самолетом скорости из-за невнимательности летчика».

Однако мы с таким предположением не согласны. Более вероятно, что причина летного происшествия — отказ техники. Мы обнаружили целую, недеформированную лопасть воздушного винта, а это говорит о том, что самолет взорвался, когда воздушный винт у него был зафлюгирован. А летчики флюгируют винт в тех случаях, когда отказывает мотор. Если же самолет врезается в землю с работающим мотором — лопасти винта у него в «цветочек» завязываются. В данном случае это не так. Но в акте об этом ни слова.

4 сентября 2012 года поисковый отряд в составе учащихся лицея № 11 и школы № 148 совершил очередную экспедицию к месту катастрофы бомбардировщика А-20В «Бостон», на станцию Крючково Емельяновского района. В результате раскопок на месте катастрофы было обнаружено большое количество обломков самолета и фрагменты костных останков членов экипажа. В конце концов, через много лет мы с моими товарищами останки членов экипажа нашли и похоронили. По-видимому, самолёт ударился о землю, подлетел и взорвался. Лётчиков просто разорвало в клочья, кости валялись в радиусе 300 метров. Почему этого не обнаружили сразу, непонятно. Много лет никого не волновало, что там погибли люди.

Останки членов экипажа были торжественно захоронены на Троицком кладбище г. Красноярска на мемориале памяти погибших летчиков 26 октября 2012 года.

Кажется, хорошее дело сделано, но горечь осталась. Мне по-человечески обидно, что впервые этот самолет я увидел 17-летним десятиклассником, а закончилось все, когда нам было уже по 50. То есть, получается, все 33 года никому, кроме нас, это не нужно было. А ведь самолет не в болоте каком-то лежал, а рядом с дачным поселком. Люди ходили по железу этому, в металлолом его сдавали (кстати, на металл у нас ухитряются разбирать самолеты, рухнувшие и на недоступных сопках, и в глухой тайге — это всегда пожалуйста). А о том, что же перед ними такое, так никто и не задумался.

Много позже мне в руки попало два письма. Первое — письмо из части матери Петра Степанова:

Извещение о гибели капитана Степанова П. М. его матери Степановой Ксении Степановне.
Ваш сын Петр Михайлович при выполнении служебного задания 25 мая 1943 года погиб и похоронен на станции Кача Красноярского края. Вам было выслано извещение о его гибели 18 июня 1943, но в следствие неточного адреса Вы его до сих пор не получили. 19 октября 1943 мы получили Ваше письмо, адресованное командованию части, где есть Ваш точный адрес. По этому адресу высылаем Вам извещение, справку о занимаемой должности и оклад содержания с этой запиской.
Собственные вещи, деньги, облигации все находилось при нем при его гибели. Все принадлежащие ему вещи сгорели вместе с самолетом.

Старший лейтенант П. Власов.

Второе письмо было письмом матери Петра Степанова Министру обороны СССР с просьбой всего лишь о восстановлении памятника погибшему сыну. Привожу это письмо полностью:

Министру обороны СССР Маршалу Советского Союза Гречко А. А. от Степановой Ксении Степановны.

Просьба о восстановлении памятника экипажу самолета.
Мой сын, Степанов Петр Михайлович, служил в 242 БАП в звании капитана, командира авиаэскадрильи. 25 мая 1943 года, выполняя служебное задание, весь экипаж погиб при воздушной катастрофе — самолет взорвался в воздухе в районе станции Кача Красноярского края. Останки личного состава похоронены возле места падения самолета в 800 метрах юго-восточнее поселка Крючково Козульского района. В настоящее время могилы не существует. Во время сбора металлолома могила, на которой были нанесены фамилии всего экипажа, была разобрана.
Я — мать четырех сыновей, участвовавших в Великой Отечественной войне, которые до войны уже были кадровыми офицерами. Один из них погиб, трое вернулись инвалидами. Погибший сын еще до войны выполнял правительственные задания и был дважды орденоносец.
На склоне лет не могу примириться с тем, что нелепый случай унес в могилу моего сына.
Прошу Вас увековечить память погибшего экипажа, восстановить их фамилии. Государству стоить это будет недорого. В районе станции Кача расположена воинская часть, которая сможет выполнить эту работу. Я не возражаю, если памятник будет установлен на станции Кача или в поселке Крючково. Он заслужил увековечения памяти перед своей Родиной преданностью советской власти и нашей партии.

Степанова К.С.

Не нашлось ни у советской власти, ни у партии, ни у министра, ни у деятелей ниже рангом ни времени, ни желания откликнуться на просьбу старушки, потерявшей сына. А ведь ни льгот, ни денег, ни почестей она не просила. Всего лишь — восстановить памятник... А потом не стало ни советской власти, ни партии...

Ну да ладно, выполнили эту миссию мы, простые люди. Честное слово, как камень с души свалился.

А летчики были простыми советскими ребятами. Жаль, пожили мало...

Степанов Петр Михайлович

командир эскадрильи, капитан

Родился в 1911 году в д.Карнаухово Сухобузимского района Красноярского края. В 1929 году окончил планерные курсы Красноярского горсовета ОАХ, в 1933 году — Батайскую авиашколу ГВФ. С 1933 года служил в авиации пограничных войск на южных границах СССР. В 1937 и 1938 годах — в оперативных командировках в Китае. В октябре 1938 года был награжден орденом Красной Звезды. С 7 мая 1943 года — командир эскадрильи 242-го БАП.

Кравец Василий Андреевич

штурман эскадрильи, капитан

Родился в 1912 году в г. Днепродзержинске Днепропетровской области. В 1934 году окончил Одесскую пехотную школу, в 1935-м — школу летчиков-наблюдателей при Ейской школе морских летчиков им. Сталина. На фронте с первого дня, в декабре 1941 года был награжден орденом Красного Знамени. С 20 июля 1942 года — штурман эскадрильи 242-го БАП.

Шайхутдинов Гариф Нигматзянович

техник звена, техник-лейтенант

Родился в 1917 году в д. Нижнечутай Арского района Татарской АССР. В 1939 году окончил Иркутское ВАТУ. С июля 1942 года в 242-м БАП — старший авиамеханик, техник звена.

Панов Виктор Алексеевич

стрелок-радист, старший сержант

К сожалению, других данных нет.

Похороны экипажа Степанова. 26 октября 2012 г.

Цветы погибшим. Слева племянница капитана Степанова — Галина Безукладникова. 26 октября 2012 г.

ИСТОРИЯ ВТОРАЯ. ТРОИЦКОЕ КЛАДБИЩЕ

Есть на Троицком кладбище Красноярска место, где хоронили летчиков. Это сразу за нынешним зданием Музея «Мемориал Победы». Разные там памятники, с портретами и без, заброшенные полусгнившие пирамидки и красивые обелиски. Когда мы начали интересоваться авиакатастрофами на перегоне, логически понимали, что погибших летчиков должны были хоронить именно здесь, и решили внимательно обойти этот участок. Привлек наше внимание ухоженный и явно не так давно обновленный мемориал с памятником на высоком холме с эмблемой авиации и надписью «Погибшим воинам-летчикам 1941–1945». Никакой конкретики. Кто? Когда? Стали разбираться, оказалось это дело непростым. Помогла директор музея авиакомпании «КрасЭйр» Ирина Викторовна Дворникова. Оказывается, это работники авиакомпании привели в порядок памятник и ежегодно следят за его состоянием. Она нашла у себя фото этого памятника военных лет, на котором надпись была несколько иная: «Погибшим воинам-летчикам 17.11.1942».

Все стало на свои места. Оказалось, что на этом памятнике была в советское время срублена дата в надписи: «17.11.1942». Точнее, дату в этой надписи поменяли — на «1941–1945». По моему мнению, чтобы лишних вопросов не возникало о том, что же произошло в этот день. Поэтому никто толком не мог объяснить, кто и когда похоронен под этим красивым памятником. Обратились в архивы, благо, что к этому времени информация о Красноярской воздушной трассе перестала быть секретной. Оказалось, что «срезана» с памятника подчистую история гибели почти полка перегонщиков при возвращении из Красноярска в Киренск на транспортном самолете.

Из архива пришел список из 20 фамилий: четыре члена экипажа и 16 пассажиров — летчики и техники 5-го перегоночного авиаполка.

«…Катастрофа самолета Ли-2 на аэродроме Красноярск, 17 ноября 1942 г.
Экипаж Красноярской воздушной трассы:
— *командир корабля капитан Барков Дмитрий Александрович;*
— *второй пилот лейтенант Есин Петр Петрович;*
— *борттехник младший воентехник Дубовицкий Николай Александрович;*
— *стрелок-радист Прохватинов Георгий Петрович.*

Пассажиры — военнослужащие 5-го ПАП КВТ:
— *командир эскадрильи капитан Агапов Петр Ерофеевич;*
— *старший авиамоторист старшина Алексеев Василий Карпович;*
— *летчик лейтенант Астахов Никита Васильевич;*
— *командир звена капитан Бобриков Иван Васильевич;*
— *летчик младший лейтенант Борисов Михаил Васильевич;*
— *командир эскадрильи майор Иванов Александр Петрович;*
— *авиатехник старший лейтенант Ивакин Ермолай Федорович;*
— *старший техник эскадрильи старший техник-лейтенант Константинов Михаил Петрович;*
— *старший техник звена старший техник-лейтенант Криницкий Михаил Михайлович;*
— *старший авиамоторист старший сержант Кричевский Яков Миронович;*
— *старший техник воентехник 1-го ранга Кучейко Виктор Борисович;*
— *летчик младший лейтенант Люшняк Феодосий Никитович;*
— *заместитель командира эскадрильи майор Мартынов Алексей Арсеньевич;*
— *летчик старший сержант Соколенко Виктор Андреевич;*
— *старший инженер полка военинженер 3-го ранга Сибекин Иосиф Никифорович;*
— *борттехник старший лейтенант Туваев Анатолий Дмитриевич».*

Вместе с заместителем генерального директора авиакомпании Владимиром Абрамовичем Свирским обратились к руководству города. Общими усилиями получили результат: памятник лётчикам-перегонщикам на Троицком кладбище наконец-то перестал быть безымянным. В ниши памятника вмонтировали мемориальные доски с историей катастрофы и фамилиями погибших. Открытие мемориальных досок прошло очень торжественно, с почетным караулом и оркестром в день годовщины катастрофы 17 ноября 2008 года.

Об открытии мемориальных досок были сюжеты на телевидении и статьи в газетах. Неожиданно пришел отклик:

В Военный комиссариат Красноярского края
от Мартынова Алексея Игоревича, внука майора Мартынова Алексея Арсеньевича, погибшего 17.11.1942 в Красноярске.

Позвольте выразить благодарность всем, кто принял участие в информировании меня о судьбе захороненного на Троицком кладбище г. Красноярска в братской могиле моего деда, военного летчика Мартынова А. А. Огромное Вам спасибо.

Так сложилось, что ни супруга Мартынова А. А. Евстолия (Людмила) Владимировна (моя бабушка), ни его сын Мартынов И. А. (мой отец) не знали судьбы захоронения Мартынова А. А., никогда не были на его могиле. В послевоенное время бабушка вышла замуж и переехала в Литву, в г. Каунас, где я и родился. Мне лично от отца досталась скупая информация о гибели деда в Красноярске в 1942-м, когда при взлете взорвался самолет с летчиками, направлявшимися вроде бы в Америку для перегона военных самолетов. Мой отец (1935 г. р.) крайне сожалеет, что в прошлые годы так и не выбрался в Красноярск для поиска могилы своего отца. По каким-то причинам его мать не поддерживала отношений с родней своего погибшего супруга. Известно только, что у деда были братья.

Высылаю с письмом фотографии и документы, сохранившиеся в семье.

Коротко о себе. Я проживаю с 1974 года в Минске, работаю первым заместителем председателя Комитета архитектуры и градостроительства.

220015, г. Минск
Т. 8-103-752-962-305-15
Мартынов Алексей Игоревич. 25 мая 2010 года.

Ходили слухи, что и других, погибших в авиакатастрофах на Красноярском аэродроме пилотов потихоньку хоронили здесь же, под этим памятником, где похоронены жертвы той катастрофы. Точнее, по сути-то говоря, тот пепел, который от них остался. Мы провели определенные мероприятия, проверили — нет, дополнительных захоронений в мемориале нет. Но и в других местах могил нет тоже. Вышли с предложением установить на площади «Мемориала Победы» обелиск в память обо всех погибших летчиках, но потом решили, что лучше и логичней использовать для этой цели имеющийся мемориал, уже ставший нам «родным».

Капитан Мартынов А. А. с семьей

Руководство города и края пошло нам навстречу, разрешение было получено. Было принято решение о захоронении на этом мемориале и найденных при раскопках на местах катастроф останков летчиков. Первая отдельная плита появилась 26 октября 2012 года при захоронении экипажа капитана Степанова. В ноябре 2013 года на Мемориале погибшим летчикам на Троицком кладбище в Красноярске нами были установлены плиты с именами всех погибших членов летных экипажей на территории Красноярского края в годы войны, чьи места захоронения нам неизвестны. Кроме того, в Музее «Мемориал Победы» создана «Книга памяти погибших экипажей», в которой представлена вся имеющаяся информация о погибших авиаторах: их фото, биографии, обстоятельства гибели.

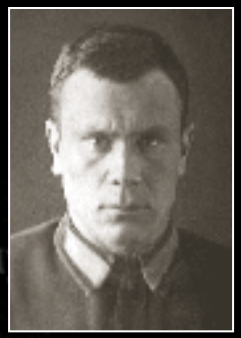
Самое главное — приходят отклики родственников. Так, из Москвы пришло письмо с благодарностью за память от родственников погибшего курсанта Харьковской авиашколы стрелков-бомбардиров Бориса Брачковского. Это была самая последняя авиационная катастрофа в крае, связанная с войной.

Свирский В. А.

Учащиеся школы № 149 с ветеранами-авиаторами у братской могилы перегонщиков

Мое главное сделанное дело — на этом мемориале появились имена погибших летчиков

Агапов П. Е.



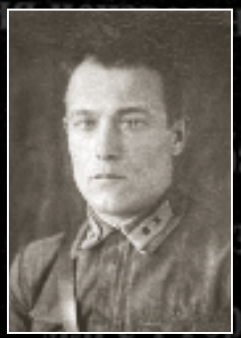
Астахов Н. В.

Барков Д. А.

Борисов М. В.

Дубовецкий Н. А.

Есин П. П.



Ивакин Е. Ф.

Иванов А. П.

Константинов М. П.

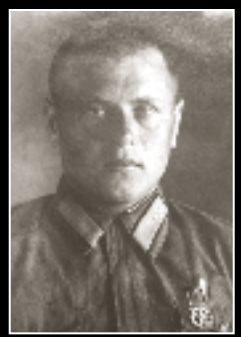
Криницкий М. М.

Кучейко В. Б.

Люшняк Ф. Н.

Мартынов А. А.

Сибекин И. Н.



Соколенко В. А.

Туваев А. Д.

ИСТОРИЯ ТРЕТЬЯ. ГРОЗА НАД ПЕТРОПАВЛОВКОЙ

Следующим нашим с Ольгой Леонидовной Подборской делом стало установление обстоятельств гибели у деревни Петропавловки в Ирбейском районе экипажей двух бомбардировщиков Ил-4 из состава 1-й эскадрильи 104-го авиационного полка 73-й вспомогательной авиадивизии Авиации дальнего действия, перегонявшихся с Иркутского авиазавода № 39 на фронт. Тогда оба самолёта попали в грозу и вспыхнули от угодивших в них молний. Экипажи под командованием командира эскадрильи старшего лейтенанта Коновалова и лейтенанта Соболева до последнего боролись за живучесть машин, сделали всё возможное, чтобы отвести горевшие «илы» от деревенских построек. Ценой своих жизней.

Живы еще очевидцы катастрофы этих двух самолетов. Самолет лейтенанта Соболева взорвался в воздухе, и то, что осталось от него и еще двух членов экипажа, еще долго собирали жители деревни. А самолет Коновалова рухнул в болото. Он мог упасть прямо на деревню Петропавловку, но лётчики не воспользовались парашютами, хотя, наверное, могли это сделать. Несколько дней продолжался пожар и слышались взрывы от неизрасходованного горючего и боеприпасов, находящихся на борту бомбардировщиков.

Обстоятельства происшествия:

«30 мая 1943 года в 12.00 московского времени вылетела группа из шести самолетов Ил-4 с авиазавода № 39 г. Иркутска под командованием командира авиаэскадрильи 104-го вспомогательного (перегоночного) авиаполка старшего лейтенанта Коновалова. Из состава группы два самолета потерпели катастрофу — 1-й самолет: летчик старший лейтенант Коновалов П. М., штурман старший лейтенант Бакулин В. П., инженер авиаэскадрильи Чиграй Г. А., радист Рева Г. П.;

2-й самолет: в составе экипажа летчик лейтенант Соболев К. Д., бортмеханик Ерохин М. Г., радист Кизенков В. М.

Погода по маршруту Иркутск — Канск соответствовала минимуму погоды для перелетов без указаний о наличии по трасе грозовых явлений. Полет до Канска проходил нормально. В районе Канска эскадрилья встретила мощные грозовые облака, и командир эскадрильи Коновалов изменил курс с целью обхода грозы. Около д. Петропавловки эскадрилья встретила грозу с сильными разрядами. Самолеты Коновалова и Соболева вошли в грозу в разных направлениях. Самолет Соболева резко изменил курс на 170–180⁰ и, отлетев от деревни на 1,5–2 км на высоте 800–900 м, мгновенно загорелся и после взрыва бензобака с пикированием в 90⁰ упал на землю с работающими моторами. Самолет Коновалова над деревней с высоты 800–900 м под действием турбулентных явлений грозы вошел в пикирование. На высоте 250–300 м самолет несколько выровнялся с правым разворотом в 90–100⁰ и, отклонившись от деревни на 400–500 м, вновь резко вошел в отвесное пикирование и с углом 85–90⁰ врезался в трясину болота с работающими моторами и сгорел. Все члены экипажей погибли...»

Если бы тяжёлый бомбардировщик с полным боекомплектом упал прямо на деревню, то сколько тогда смертей могло быть, можно только догадываться… Лётчики унесли смерть как можно дальше от деревни, чтобы никто из мирных жителей не пострадал. Вот такой незаметный подвиг.

Лейтенанта Константина Соболева и двух членов его экипажа жители Петропавловки тогда похоронили. А рухнувший в болото самолёт Павла Коновалова так и остался на глубине болота. В марте 2012 года старожил Петропавловки Дмитрий Алексеевич Смурага, сам сын фронтовика, организовал беспрецедентную операцию по поднятию из болота останков экипажа и частей самолёта. Распилили лёд, с помощью современного компактного экскаватора вырыли котлован и, постоянно откачивая воду, с огромным трудом выгребли из ледяной воды обломки самолета и останки четырёх членов экипажа, пролежавших в болоте 68 лет. Все это удалось сделать благодаря конкретной помощи жителей села Петропавловка Ирбейского района, Алексея Дмитриевича Смураги — сына депутата райсовета, председателя райсовета Антона Романовича Бооса и предпринимателя Василия Васильевича Соколовского.

В августе 2012 года на деревенском мемориале памяти погибших земляков в Петропавловке состоялось торжественное захоронение погибших летчиков. Надо сказать, что абсолютно все, к кому мы обращались за содействием, помогли, чем могли. Оперативно решили организационные вопросы исполняющий обязанности военного комиссара по Красноярскому краю Евгений Владимирович Ремизов (сам подполковник авиации запаса и ветеран Афганской войны), военный комиссар г. Канска полковник Александр Викторович Киселев. От Канского истребительного авиационного полка прибыл со знаменем части почетный караул, состоящий из молодых офицеров — военных летчиков, из г. Канска — духовой оркестр. Прибыли учащиеся Канского морского кадетского корпуса, юные десантники Зеленогорского СТЦ «Витязь». Вел всю церемонию и открыл митинг глава администрации Ирбейского района Дмитрий Харлампиевич Гушану.

На церемонии было очень много людей. Люди ехали со всего района. Оба экипажа похоронили рядом и поставили красивый обелиск. Женщины плакали. Особенно мне запомнились слова местного 30-летнего парня, стоявшего рядом со мной: «А ведь я мог бы и не родиться, если бы лётчики не отвернули от деревни, и самолёт упал бы на дом моей мамы. Хорошо, что наконец-то они обрели покой…»

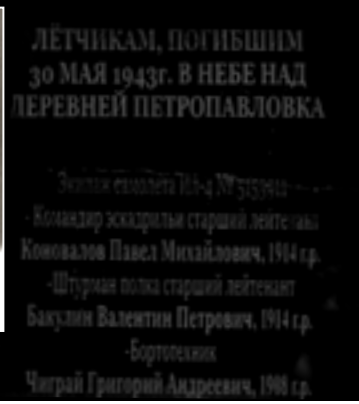
Коновалов П. М.

Соболев К. Д.

Бакулин В. П.

Рева Г. П.

Кизенков В. М.



Бомбардировщик Ил-4

Петропавловка, раскопки. В центре: А.Д. Смурага., А.Р. Боос, Д.А. Смурага

Летчики Канского авиаполка хоронят перегонщиков. 2012 г.

Петропавловка. Вернувшийся из болота Ил-4

ИСТОРИЯ ЧЕТВЕРТАЯ. НЕИЗВЕСТНЫЕ ЛЕТЧИКИ НА ЛЕБЕДЕВСКОМ КЛАДБИЩЕ

Эта история о том, как нам удалось спасти добрую репутацию лётчиков, перегонявших из Иркутска 25 апреля 1942 года советский бомбардировщик Пе-2. Их самолёт разбился в устье реки Рыбной.

История с катастрофой за многие годы обросла легендами. Запрет на любую информацию об Алсибе привел к появлению полуфантастических слухов. В черте нынешнего Зеленогорска, на старом Лебедевском деревенском кладбище, долгие годы стояла безымянная пирамидка со звездочкой. Местные жители говорили, что это разбились трое летчиков на военном американском самолете.

На статью в газете Н.Ф. Шкарева (о катастрофах Самарцева и Мошкея) откликнулась жительница Зеленогорска Н.А. Шалыгина и в своем письме рассказала о месте гибели самолета в устье реки Рыбной, на левом ее берегу, при впадении ее в Кан. Там стояла охотничья избушка. Она бывала там в 1957–1959 годы. Помнит, что в избушке железная печь стояла на шасси от самолета, были и другие детали. Неподалеку, метрах в ста, большая воронка. На бревнах избушки нашла вырезанную надпись: «Жаль хлопцев». И «1943».Из разговора с местным жителем Николаем Пинаевым узнала, что здесь разбился «нерусский самолет», но летчики наши, и один из них похоронен на старом кладбище уже не существующей деревни Лебедевки. Позже избушку сожгли, и автор письма сокрушалась, что вряд ли что можно там сейчас найти.

Опять всплыла версия с именем Заломина. Да и вообще много шло от незнания темы и крайне скудной информации о трассе перегона. Так, школьники 92-й красноярской школы, продолжавшие разбираться с катастрофой в Крючково, были уверены, что это транспортный самолет С-47, а оказалось, А-20 «Бостон». А самолет Заломина иркутские поисковики нашли только в 2000 году в районе деревни Каймоново Иркутской области.

Старожилы вспоминали: ближе к полудню весной 1942 года в небе появилась очередная группа камуфлированных бомбардировщиков. Один из самолётов сначала начал отставать от группы, а затем повернул вправо, ближе к Кану, и резко пошёл вниз.

Лишь через четыре дня лебедевский рыбак Баранов обнаружил в своей избушке на устье речки Рыбной лётчика с переломанными руками. Неподалёку лежали обломки разбившегося самолёта и обгоревшие трупы трёх пилотов. Оставшийся в живых пилот с помощью местных жителей сообщил о катастрофе в райвоенкомат. Узнав о трагедии, к месту падения самолёта приехали сотрудники Заозёрновского райотдела НКВД, представители Харьковской школы стрелков-бомбардиров из Красноярска. Живого лётчика (запомнили, что фамилия у него была Непомнящий) «НКВД забрало» (на самом деле, как выяснится потом из документов архива, увезли в госпиталь Красноярского гарнизона). Полусгоревших пилотов местные жители тогда безымянными похоронили в могиле на деревенском кладбище. Об оставшемся в живых пилоте больше никто не слышал. Откуда пошла легенда, что летчики — чуть ли не враги народа, специально разбившие самолет, тоже неизвестно.

Когда горькая память о страшной войне немного утихла, появились первые попытки выяснить имена павших лётчиков и тип разбившегося самолёта. Но к тому времени от Лебедевки уже не осталось следа. Деревню поглотил режимный город — Красноярск-45, названный ныне Зеленогорском. И хотя первым следопытам удалось найти свидетелей трагедии, и даже тех, кто помогал хоронить летчиков, никто из них так и не смог вспомнить, кто лежит в братской могиле у Лебедевки.

Перед очередной годовщиной Победы местные краеведы решили заменить полусгнившую деревянную пирамидку и поставить летчикам приличный памятник. Обратились к мэру: надо, мол, памятник нормальный справить. Он: «Кому?» Информация-то противоречивая, а во время войны все могло быть.

Стали искать. В экспедицию на устье Рыбной в июле 2008 года по инициативе учительницы Лидии Коршуновой вместе с детьми отправились представители городской администрации, журналисты и даже водолазы. За три дня поисковики буквально облазили на коленках место предполагаемого падения самолёта, а водолазы обшарили дно в устье Рыбной и Кана на несколько сот метров ниже впадения малой реки в большую. Увы, как сообщалось в «Красноярском рабочем», все попытки найти хотя бы какую-нибудь зацепку успехом не увенчались. Из экспедиции школьники вернулись в очень расстроенных чувствах. Летом 2008 года вместе с краеведом Валерием Бурмакиным Лидия Артемовна ещё дважды побывала на месте падения самолёта. И удача сопутствовала неугомонным поисковикам. Ниже устья Рыбной, на левом берегу Кана, были найдены сразу три фрагмента самолёта: кусок дюралевой обшивки от хвостового оперения, обломок лонжерона и смятый поршень. По ним определили, что версия с американским самолетом несостоятельна. Найденный кусок дюралевой обшивки был явно от советского самолета (заклепки, краска, технология клепки и т. д.). Но дальше опять тупик.

По просьбе занявшейся этой катастрофой местной учительницы Лидии Артемовны Коршуновой я начал искать в архивах хоть какую-то информацию. В красноярских архивах данных об этом летном происшествии не оказалось. Мало того, в партийном архиве за март и апрель 1942 года практически нет документов. За февраль есть, за июнь — есть, а за март-апрель — три листочка. Документы воен-

комата за этот период сгорели, в партийном архиве документов нет, в архиве районного отделения НКВД документов за этот период нет. Я уже сам начал думать, что, может, и правда, что-то не так с этим экипажем, отсутствие документов именно за этот период давало ощущение, что кто-то «заметал следы».

Первая поездка в Центральный архив Министерства обороны тоже не привела к положительному результату. В делах с информацией о летных происшествиях этой катастрофы нет. На всякий случай проверял информацию и за 1943 год, вдруг память свидетелей катастрофы подвела. Но зацепочка маленькая появилась. В документах Харьковской ВАШСБ, находившейся в годы войны в эвакуации в Красноярске, проскочило сообщение о том, что курсанты школы в апреле 1942 года привлекались на поиски пропавшего самолета в Рыбинском районе. Значит — дата все-таки верна.

Не давался нам этот самолет полтора года. Впору руки опустить, но не сдаемся. И тут началась настоящая мистика. В очередной приезд в архив Министерства обороны я повторно просмотрел все архивы летных происшествий — нет этой катастрофы. И в последний день перед отъездом решил просмотреть папки со статистикой, отчетами, в которых в принципе этой информации быть не могло.

Открываю одну папку наугад — и прямо на этой катастрофе: «...Впадение речки Белой в устье Кана...»

Просто человеческий фактор — вшили отчет не туда. Я бы никогда этот документ не нашел, если бы не эта счастливая случайность. Звоню в Зеленогорск своей соратнице по поиску Лидии Коршуновой, в Зеленогорске глухая ночь, а я на радостях буквально ору в трубку: «Я их нашел, нашел!» Так и отвели от экипажа подозрения, не было там никакого криминала.

Это был не американский самолет, как думали местные (по трассе перегоняли и машины с Иркутского авиазавода), это был советский пикирующий бомбардировщик Пе-2. Отказали двигатели — садиться некуда, увидели прогалину, а это река. Летчик до последнего пытался спасти новую боевую машину. Пошел в сторону Кана, но зацепил деревья и, перелетев реку, носом ударился в левый берег и от удара загорелся. Первым очнулся стрелок-радист Иван Непомнящий. Не почувствовав в горячке, что у него сломаны руки, он попытался вытащить стонущего авиамеханика Алексея Строкова, но тут же от сильной боли потерял сознание. Очнулся стрелок от жара разгорающегося пламени. Алексей Строков к тому времени уже был мёртв, на искалеченных ударом о землю Григории Калигине и Филиппе Бондаренко горела одежда. С трудом Иван открыл нижний люк и выбрался на землю. В устье Рыбной он нашёл рыбацкую избушку с небольшими съестными припасами. Долгих четверо суток сержант ждал помощи. Всё это время над местом аварии пролетали самолёты. Лётчик стрелял в воздух из табельного пистолета ТТ, но его так и не заметили. Лишь 29 апреля стрелка-радиста случайно нашли рыбаки. Об остальном вы уже знаете.

Пикирующий бомбардировщик Пе-2

Калигин Г. И.

Строков А. С.

Летчик Григорий Иванович Калигин, штурман Филипп Алексеевич Бондаренко и авиамеханик Алексей Сергеевич Строков — погибли. Не досчитался полноценного экипажа стремившийся на фронт 38-й бомбардировочный авиаполк.

В 2010 году экипажу поставили красивый памятник, с помощью барнаульцев Евгения Платунова и Тамары Дмитриенко (координаторов «Книги памяти Алтайского края») и учителя истории школы № 4 г. Ступино Московской области Анны Александровны Бусоргиной нашли родственников, которые не знали, где именно погибли их родные люди: в похоронках было написано «погиб при исполнении служебных обязанностей», а где именно — ни слова.

Племянников Григория Калигина и авиамеханика Алексея Строкова, приехавших в Зеленогорск поклониться праху родных, встречали вместе с руководством города. Увидев беломраморный памятник с портретами летчиков, племянник Алексея Строкова Алексей Васильевич Чирин (названный в честь погибшего дяди) сказал: «Мы всегда хотели знать, где он похоронен. Спасибо, что помогли нам в этом».

79-летний Виктор Иванович Калигин, последний оставшийся в живых из трех братьев и сестры младшего лейтенанта Григория Калигина, живет с дочерью и внуками в центре Барнаула. Здесь же, в столице Алтайского края, проживают многочисленные племянники и внучатые племянники — потомки сестры и двух братьев. В Тальменском районе никого из родственников у летчика-героя не осталось. Только могилы родителей — Ивана Николаевича и Аграфены Васильевны. Виктор Иванович всю жизнь проработал сварщиком на заводе «Трансмаш», сегодня на заслуженном отдыхе.

«О гибели Григория мы узнали летом 1942 года, — вспоминает Виктор Иванович. — Мне тогда было десять лет. В тот день отец и мать с утра отправились на покос, меня оставили дома на хозяйстве. Днем пришел почтальон, принес письмо. Я с нетерпением ждал возвращения родителей, чтобы узнать, о чем на этот раз пишет брат. Когда солнце стало садиться, взял конверт и пошел навстречу возвращавшимся с поля родителям. Хотел обрадовать. Увидел их, машу конвертом, кричу: «Письмо от Гриньки с фронта!». Отец конверт разорвал — и рухнул на землю, как подкошенный. А следом мать забилась в истерике...

Лидия Коршунова у могилы экипажа Калигина. Зеленогорск, 2010 г.

...Гриня у нас старшим был. Во всем надежда и опора престарелых родителей. Да, собственно, он и после смерти ею остался. Когда отец умер, матери выдали справку о том, что она и двое младших детей (брат Юлий и я) находились на иждивении Григория, и всем троим назначили пенсию за погибшего сына и брата.

Подробностей гибели Григория семье не сообщили, личные вещи и документы не отдали. Точнее, написали из части, что погиб при исполнении служебных обязанностей и личные вещи находились при нем».

Невольно начинаешь верить во многое, когда ищешь информацию о погибших, — и вот так случайно она находится. Они как будто сами оттуда, сверху, говорят нам: «Вот они мы, найди нас наконец-то!»

Оставшийся в той катастрофе живым воздушный стрелок-радист сержант Иван Иванович Непомнящий родился 2 апреля 1921 года в с. Первая Родникова Краснопартизанского района Чкаловской (ныне Оренбургской) области. В Красной армии с 1939 года. Окончил 10 классов в 1939-м, Быховскую окружную школу воздушных стрелков-радистов в 1940-м. Успел повоевать: на фронте с 22 июня по 1 августа 1941 года. С фронта откомандирован на получение новых самолетов и переучивание в тыл — в 23-й запасной авиаполк на ст. Белая Иркутской области. Там получил назначение в экипаж находящегося на переучивании 38-го бомбардировочного авиа-

Алексей Строков с сестрой Марией. 1940 г.

полка. Весной 1942 года попал в аварию. 16 марта 1942 года над аэродромом Белая на самолете Пе-2 командира звена 38-го БАП младшего лейтенанта Пальцева Ивана Лазаревича при наборе высоты после взлета отказал правый мотор. Летчик, не убирая шасси, стал заходить на посадку, имея впереди лес и малую высоту. Произвел посадку вне аэродрома с неубранными шасси и в глубоком снегу скапотировал. Стрелок-радист младший сержант Непомнящий при аварии получил незначительные ссадины на тыльной стороне обоих кистей рук и растяжение мышц правого голеностопа. После удара он открыл люк и вылез из кабины. Добрался до летчика и попытался открыть ему бронеспинку, но сделать это не смог. Через 10–20 минут прибывшие на место происшествия солдаты вытащили летчика из кабины и доставили экипаж в госпиталь.

После катастрофы 22 апреля 1942 года и излечения в Красноярском госпитале Ивана оставили служить в 45-м запасном авиаполку в Красноярске.

Родственники погибших летчиков, О. Л. Подборская и С. С. Аксельрод

ИСТОРИЯ ПЯТАЯ. ЗВЕНЯЩАЯ ТАЙГА

После того случая в архиве и встречи с родственниками Григория Калигина и Алексея Строкова поиски погибших экипажей стали для меня делом жизни. Стало по-человечески жалко этих молодых ребят, на чью долю выпали такие тяжелые испытания. Большинство из них 20–22-летние мальчишки, не успевшие ни завести семью, ни родить наследников. Когда им было это делать? Со школьной скамьи — в летное училище, а оттуда на фронт. О Родине эти мальчишки думали в первую очередь… И получается так, что после смерти родителей (а есть среди них и детдомовцы) вспомнить о ребятах и помянуть их добрым словом уже много лет некому.

Хорошо, если есть братья и сестры, все-таки тогда не прервется нить времени, как у Алексея Чирина, названного в честь погибшего дяди. Алексей Васильевич привез его портрет — молодого и счастливого, в новенькой летной форме. Этот портрет всю жизнь висит у него дома и перейдет по наследству следующему поколению. Так должно быть! А родственников штурмана того экипажа — Филиппа Бондаренко мы так и не нашли, несмотря на множество писем и запросов. Видимо, некому отзываться…

Причины катастроф разные. Неисправность техники среди причин катастроф — в меньшинстве. О качестве американской техники, собранной на мирной земле квалифицированным персоналом, можно не говорить. Да и наши самолеты, при всех имеющихся проблемах и трудностях, старались собирать качественно. Чаще происходило по-другому. У опытного пилота, привыкшего летать на самолете определенного типа, вырабатывается стереотип действий, от которого за 2–3 месяца переучивания на американскую технику отвыкнуть почти невозможно. А у каждого самолета есть своя специфика. У «бостонов», например, нельзя было резко гасить скорость. У этого самолета короткий фюзеляж и широкие крылья, и если скорость быстро сброшена, у него сразу нарушается центровка — самолет «клюет носом». Не все успевали к этому привыкнуть, а в критической ситуации среагировать…

Множество катастроф произошло из-за сложных метеоусловий: в Сибири густые туманы, кромка которых опускается до самой земли, — не редкость. А тогдашнее авиационное оборудование сравнивать с нынешним бессмысленно. О чем говорить, если из целой эскадрильи связь с землей была только у самолета-лидера, а остальным оставалось лишь следовать за ним, «догонять», чтоб элементарно не сбиться с пути.

Получается, что стоило истребителю отстать от основной группы или потерять связь с лидером — он, таким образом, утрачивал всякую ориентацию в пространстве. Путь приходилось «нащупывать» почти наугад — искать его по железной дороге, населенным пунктам, рекам. А это значит — снижаться на опасную высоту и смертельно рисковать...

ТРАГИЧЕСКИЙ ПЕРЕЛЕТ

Вышли мы на историю одного перелета, в котором не досчитались трех самолетов. Катастрофы унесли в один день жизни четырех летчиков. И в истории этой, как будто нарочно, оказались «задействованы» все главные причины тогдашних летных происшествий.

Первоисточником, как обычно, стал документ Центрального архива Министерства обороны РФ:

Дата: 27 июля 1943 г.
При перегоне Красноярск — Омск потерпели катастрофу экипажи 9 перегоночного авиаполка:

1. *Место: около железнодорожной станции Кача, западнее Красноярска, блокпост «Водораздел», юго-восточнее 5–6 км отметки «698 км». Самолет: А-20G «Бостон».*
   Экипаж: летчик младший лейтенант Порохин Михаил Иванович, стрелок-радист старший сержант Брюньковский.
   Обстоятельства: в сплошной облачности самолет свалился в штопор с небольшой высоты по вине метеоусловий. При ударе о землю самолет и экипаж сгорели.
2. *Место: в 4 км северо-западнее станции Зеледеево, в 400 метрах севернее километрового знака «685 км».*
   Самолет: А-20G «Бостон».
   Экипаж: командир звена лейтенант Ермолов Михаил Павлович.
   Обстоятельства: в сплошной облачности на низкой высоте зацепил за деревья, отрубил консоль правого крыла с элероном. Пошел на снижение с правым креном, ударился о землю и разрушился. Летчик погиб, стрелок-радист сержант Юмашев Иннокентий Федорович при ударе выброшен из кабины и остался жив.
3. *Пропал без вести самолет Р-39 «Аэрокобра», летчик лейтенант Кольцов Аркадий Дмитриевич.*

ЕРМОЛОВ

В архиве оказалось достаточно много документов по этой трагедии. По возвращении из архива я, совместно с одним из единомышленников — Владимиром Васильевичем Черниковым, предпринял попытку найти то, что осталось от самолета Ермолова, благо что имелись относительно точные координаты места происшествия. С первых двух попыток это не удалось. Причина главная — отсутствие крупных деталей самолета, а мелкие в густой траве летом обнаружить без металлоискателей было проблематично. Значительно позже Владимир Васильевич с помощью местных жителей все-таки обнаружил место катастрофы и привез часть фрагментов самолета, убедивших нас в правильности поиска. Информацию о катастрофах Ермолова и Порохина мы передали школьникам села Зеледеево. Они во главе с учительницей Людмилой Алексеевной заинтересовались темой, начали поисковую работу, нашли обломки еще одного самолета (были убеждены, что это самолет Порохина) и в итоге установили памятные знаки.

...В то жаркое лето 1943 года конвейер перегонки уже работал полным ходом. Вот уже почти девять месяцев Красноярский аэродром непрерывно принимал с востока сотни советских и ленд-лизовских истребителей, бомбардировщиков, транспортных самолетов, полных важнейших стратегических грузов, и отправлял их дальше через Новосибирск, Омск, Свердловск, Казань в сторону фронта. А фронт требовал новых и новых самолетов.

Ранним летним утром 27 июля 1943 года командир Красноярского 9-го перегоночного авиаполка майор Табарчук был озабочен и взволнован. На этот день был запланирован перегон большой группы самолетов из Красноярска в Омск. На стоянках Красноярского аэродрома стояли готовые к вылету 11 новеньких истребителей Р-39 «Аэрокобра» и 9 бомбардировщиков А-20G «Бостон». Летчики 9-го авиаполка должны были перегнать их в Омск к концу дня.

А-20G был новой модификацией хорошо зарекомендовавшего себя в боях американского среднего бомбардировщика А-20 «Бостон». Этот самолет имел экипаж из двух человек. В передней штурманской кабине была размещена целая батарея из четырех автоматических пушек и двух крупнокалиберных пулеметов.

Этот самолет любили летчики советской морской авиации, использовавшие его в качестве торпедоносца и топмачтового бомбардировщика. Самолет на минимальной высоте заходил на вражеский корабль и сбрасывал торпеду или авиабомбу, рикошетом от поверхности поражавшую цель в незащищенный борт. В этот момент мощнейшая носовая установка А-20G своим огнем буквально сносила вражеских зенитчиков и их орудия.

Майор Табарчук лично провел 26 июля с экипажами инструктаж и проиграл сценарий полета. Прогноз погоды, полученный с метеостанции, удовлетворял требованиям перелета, высота облачности более 300 метров, видимость от 4 до 10 км. Материальная часть была проверена, самолеты готовы к вылету, но непонятная тревога не оставляла командира полка.

В 7.00 вырулили на старт истребители под руководством командира эскадрильи капитана Ролина и, набрав высоту, над аэродромом построились в походный порядок. Тут же начались и первые осложнения. Одна «аэрокобра» вышла на круг с выпущенными шасси, летчик не смог справиться с ситуацией, истребитель вернулся на аэродром и совершил посадку. Остальные машины отправились по заданному маршруту. Уже через 10 минут перед самолетами встала стена сплошных облаков, нижняя кромка которых цеплялась за вершины сопок. Командир эскадрильи капитан Ролин принимает решение пробить облачность и идти выше. Одна за другой «аэрокобры» набирают высоту и уходят на запад. Оказалось, что погода на пути предстоящего перелета не соответствует полученному метеопрогнозу. При этом связаться с аэродромом у группы возможности нет — радиостанции истребителей не покрывают такое расстояние.

В это же время на аэродроме Красноярска, где готовились к вылету «бостоны», техники осмотрели вернувшийся истребитель с неубранным шасси. Осмотр не выявил неисправностей в машине: оказалось, что летчик неправильно установил кран уборки шасси.

Лейтенант Аркадий Кольцов сильно переживал, что по собственной вине отстал от основной группы истребителей и упросил командира полка отправить его с группой «бостонов». Разрешение было получено и в 7.38 группа из 9 самолетов А-20 и пристроившейся к ним «аэрокобры» Кольцова пошла на взлет. Получив разрешение, лейтенант не знал, что этим определил свою дальнейшую судьбу…

В 7:49 группа легла на курс для выполнения перелета. Впереди шло звено майора Табарчука, левым ведомым был младший лейтенант Порохин, правым — младший лейтенант Изофатов, далее с левой стороны шла «кобра» Кольцова. Правее шло звено капитана Жамкова, левым ведомым был младший лейтенант Фартышев, правым — лейтенант Ермолов. Левее командира полка шло звено под управлением его заместителя майора Логинова.

Основным ориентиром перегонщиков в те годы служил «компас Кагановича» — так называли летчики Транссибирскую магистраль. Линия железной дороги была хорошо различима в любое время года с различной высоты и помогала ориентироваться экипажам А-20G, которые на перегон шли без штурмана.

Промелькнули под крылом станции Бугач, Минино, Снежница. Группа приблизилась к станции Кача. С этого момента события начали развиваться стремительно. При подходе к станции Кача перед лидерным самолетом командира полка поднялась сплошная стена кучевых облаков с нижней границей на высоте 240 метров. Командир принимает решение идти под нижней кромкой облачности, нарушив свой же приказ на перелет, устанавливающий предельную безопасную высоту полета 300 метров. Самолеты прижимаются ближе к земле. Буквально через несколько минут, при подходе к ст. Зеледеево, нижняя граница облачности опускается еще ниже, до 180 метров.

Звено командира снижается под кромку облачности и переходит на бреющий полет, в лощине, вдоль железной дороги. Остальные повторяют маневр командира, при этом звено майора Логинова несколько отстает от основной группы. Тяжелые двухмоторные самолеты мчатся на скорости более 350 км/ч в нескольких десятках метров от рельсов, разворачиваясь вслед за железной дорогой в узком пространстве между сопками Водораздельного хребта, прижимаемые сверху непроницаемой пеленой облаков. Еще через 2 минуты видимости не стало до самой земли. С момента начала полета прошло всего 10 минут. Командир должен был принять решение, связь между самолетами действовала, но ни одной команды с момента встречи с облачностью не поступило.

С этой минуты перегоночная группа перестала существовать как управляемое подразделение, каждый летчик действовал самостоятельно…

Майор Логинов, отставший со своим звеном, увидев, как все самолеты первых звеньев исчезли в облаках, правым разворотом уводит своё звено на обратный курс и благополучно возвращается на аэродром.

Правый ведомый командира младший лейтенант Изофатов, пробив облачность и не найдя никого из группы, приняв правильное решение, самостоятельно возвращается в Красноярск.

Экипажи майора Табарчука, командира второго звена Жамкова и его левого ведомого Фартышева, пробив облачность в разных местах, не найдя друг друга, продолжили полет на запад и благополучно приземлились на аэродроме Омска (там уже ждала их успевшая пройти непогоду группа истребителей капитана Ролина).

Правый ведомый второго звена лейтенант Ермолов через минуту после входа в сплошную облачность услышал удары винтов и плоскостей о деревья…

Михаил Ермолов был опытным пилотом, 25-летний летчик успел повоевать на Юго-Западном фронте, был тяжело ранен в воздушном бою, награжден орденом Красного Знамени, дома его ждала семья. Ермолов попытался вытянуть вверх израненный об деревья «бостон», но тяжелая машина не могла взмыть резко, как истребитель. Раздался сильный удар, и консоль правого крыла, обрубленная о ствол сосны, рухнула вниз. Летчик сумел приподнять машину над лесом, и бомбардировщик с креном на правое крыло совершил прыжок вперед на 150 метров. Лететь при полном отсутствии видимости с поврежденными винтами и разбитым крылом было невозможно. Пилот в сложнейшей ситуации не потерял самообладания: отключил двигатели, перекрыл топливо и попытался при полном отсутствии видимости земли совершить посадку — начал планировать, а вернее, на почти неуправляемом самолете падать в клубы облаков. Этим он,

возможно, спас жизнь своему стрелку-радисту, сержанту Юмашеву, который был выброшен из кабины при соприкосновении с землёй, не погиб, а отделался всего лишь ушибами. Себя спасти лейтенант Ермолов не смог. Тяжелая машина, срезая осинник, как траву, промчалась по земле больше 100 метров, усеивая свой путь горой обломков. Благодаря чудом оставшемуся в живых и вышедшему к людям стрелку-радисту Иннокентию Юмашеву, Ермолова нашли на следующий день и похоронили там же, рядом с разбитым самолетом…

Не имея информации о том, что школьниками села Зеледеево уже был установлен памятный знак лейтенанту Ермолову, группа исследователей Красноярского подводного центра решила сама найти самолет лейтенанта Ермолова. Вернее, то немногое, что от него осталось, после многих лет систематического разграбления местными жителями и охотниками за металлом. Взрослые профессионалы подошли к этому соответствующе. Основой для поиска послужили уже выложенные в интернет материалы расследования катастроф 9-го перегоночного авиаполка, хранящиеся в Центральном архиве Министерства обороны. В акте было указано: «место катастрофы: в 4 км северо-западнее ст. Зеледеево, в 400 метрах севернее километрового знака «685». Все очень понятно, если, конечно, знать, где в 1943 году на Транссибе находился километровый столб с отметкой «685». В поисках ответа на этот вопрос прошла не одна неделя: обращались в музей Красноярской железной дороги, расспрашивали ветеранов, искали в интернете. Ответ принесла старая карта с изображением путей железной дороги и станций. Там и был обнаружен сарайчик для хранения железнодорожных запчастей с отметкой «казарма 698 км».

Уже и дорогу переименовали, и нумерацию километров стали вести от Москвы, и самой казармы давно уже нет на месте, а старое название, привязанное к карте, принесло команде бесценную информацию.

Отсчитав от бывшей казармы нужные километры, поисковики получили исходную точку бывшей километровой отметки. Выезд на место и осмотр старой вырубки 1950-х годов не обнаружили на поверхности не единого следа. Но разведка местности с металлоискателем сразу показала верность всех теоретических расчетов. Обломки были на глубине 10–15 см, скрытые в толще лесной подстилки.

Фото с места катастрофы экипажа Ермолова 1970-х годов

Пушки самолета М. Ермолова. Снимок 1970-х годов

Был обнаружен последний след «бостона» на земле, усеянный обломками фюзеляжа самолета, и место окончательного его разрушения. На месте катастрофы Ермолова, площадью в 500 квадратов примерно, всё звенит от мелких обломков его «бостона»…

Таким образом, место гибели одного из летчиков — лейтенанта Ермолова было найдено достоверно. Памятный знак с именем пилота в виде звезды, похожей на падающий самолет, был установлен силами школьников из Зеледеево правильно, совсем недалеко от места падения.

По документам архива Михаил Павлович был похоронен на месте падения самолета. А где? 70 лет прошло с тех пор, если и был могильный холмик, то он давным-давно сравнялся с землей. К сожалению, пока не нашли, но надежду не теряем.

Дотошные поисковики дошли и до второго знака, установленного школьниками в память об экипаже младшего лейтенанта Порохина. Часть обломков самолета находилась на месте катастрофы, под травой и в земле. Когда стали разбирать найденные фрагменты деталей и обшивки самолета, были чрезвычайно удивлены. Это был не «бостон». Характерная деталь жалюзи радиатора двигателя и трубчатая конструкция набора крыла не оставляли сомнений, что это какой-то советский самолет. Еще одна загадка.

Поиск самолета Порохина надо было продолжать.

Ермолов М. П. 1942 г.

Памятный знак лейтенанту Ермолову

ПОРОХИН

Порохин М. И.

Тогда летом 1943 года машину левого ведомого командира полка младшего лейтенанта Михаила Порохина, не нашли на следующий день после катастрофы. Несколько дней вели воздушную разведку летчики-инструктора находившейся в эвакуации в Красноярске Харьковской авиашколы стрелков-бомбардиров на самолетах Р-5, прочесывали окрестные сопки курсанты и НКВД-шники, результата не было. Не нашли его и через неделю, и через месяц. В списке личного состава части напротив фамилий младшего лейтенанта Михаила Порохина и его стрелка-радиста старшего сержанта Михаила Бруньковского появилась запись «пропал без вести».

Полусгоревший самолет, почти вертикально стоящий между деревьев, случайно обнаружил 14 сентября 1943 года начальник блокпоста «Водораздел» Константин Иванович Иванов совсем не в том месте, где видели его последний раз, а в 5–6 км юго-восточнее блокпоста. Место катастрофы оказалось в 15 км восточнее от того места, где самолет вошел в облачность. Как оказался там «бостон» — остается загадкой до сих пор. Судя по тому, что самолет упал в направлении на восток, летчик все же развернулся в сторону Красноярского аэродрома, но при отсутствии видимости все-таки зацепил за деревья.

Шаповалов Н. Ф., Бойчук Михаил, Туров Николай, Рожков Алексей, Порохин Михаил. Усть-Орда, 20 апреля 1942 г.

Прибывшей на место происшествия комиссией в акте расследования было записано: «… Самолет свалился в штопор с небольшой высоты по вине метеоусловий и летчика. При ударе о землю самолет и экипаж сгорели. Самолет сгорел полностью, моторы разрушены».

Наши первые поиски на местности к положительным результатам сначала не привели. Порохина тогда так и не нашли, никак не давался поисковикам этот самолет.

Помогло нам то, что по телевидению местные садоводы увидели репортаж о захоронении на Троицком кладбище экипажа капитана Степанова, погибшего 27 мая 1943 года в районе станции Крючково (бывшая Кача). СМИ нас и соединили. Вера Владимировна Саломатова и Павел Иванович Лазаренко сообщили, что им известно место в тайге за дачным массивом на Водоразделе, где разбросаны обгоревшие детали неизвестного самолета. Павел Иванович согласился быть проводником.

В период с 12 по 22 июня 2014 года поисковые группы Военно-инженерного института СФУ и Красноярского подводного центра провели три экспедиции в тайгу, в район Водораздельного хребта.

В результате поисков было обнаружено место падения бомбардировщика А-20G «Бостон». Обследование места катастрофы и последующая работа с деталями самолета и архивными документами окончательно убедили нас в том, что это тот самый, никак не дававшийся ранее «бостон» младшего лейтенанта Порохина, потерпевший катастрофу 27 июля 1943 года. Бомбардировщик врезался в землю практически вертикально, кабина была смята, самолет развалился от сильного удара. Все обломки были расположены очень компактно и частично закрыты лесной подстилкой и растительностью. Металлоискатель буквально «сошел с ума», так как плотность обломков была такова, что они образовали сплошной слой под дерном толщиной примерно 10–15 сантиметров на участке 25х30 м. Было ощущение, как будто самолет вколотили в пятачок земли. Метрах в десяти от этого участка до сих пор воронка — место удара самолета. В воронке и были обнаружены разорванные взрывом магазины от пушек, установленных в носовой части самолета.

В результате раскопок на месте падения выяснилось, что самолет был сильно поврежден взрывом и пожаром и подвергся многолетнему разграблению охотниками за металлом. На месте сохранились стойки шасси, протектированные бензобаки, противопожарные перегородки двигателей, три бронеплиты кабины пилотов, множество гильз от разорвавшихся пушечных снарядов и пулеметных патронов. Было найдено множество мелких деталей оборудования кабины: элементы радиостанции (даже радиолампы!), части приборов из кабины пилота, люверсы и замки от двух парашютов и обрывки привязных ремней.

Фрагменты самолета младшего лейтенанта М. Порохина

Элементы подвесной системы парашюта и расстегнутые замки ремней указывали на то, что погибших летчиков все же достали из самолета и, возможно, похоронили где-то в районе падения. Сначала место предполагаемого захоронения обнаружить не удалось.

22 июня 2014 года по инициативе председателя садоводческого товарищества и нашего проводника Павла Ивановича Лазаренко местные жители и садоводы собрались, чтобы почтить память погибших летчиков. Около 10 часов утра на площади дачного поселка собрался народ, и большая группа людей двинулась в лес. Павлом Ивановичем заранее была проложена тропа к месту катастрофы. Почти два километра по лесу и болоту до места катастрофы шли притихшие садоводы, от мала до велика, самому младшему — 5 лет, самой старшей — 85, причем бабушка так здорово поднимала боевой дух своими шутками-прибаутками, что даже самые приунывшие и уставшие повеселели. Поисковики — два Александра, Матвеев и Астахов, рассказали о том, что произошло здесь во время войны, ответили на вопросы, которых было множество. Жители были удивлены: оказывается, большинство из них впервые слышало о перегоне самолетов, о трассе Аляска — Сибирь. На собранные в пирамиду обломки самолета возложили большую и красивую гирлянду из елового лапника с траурной лентой и почтили память пилотов минутой молчания. Через час после возвращения в дачный поселок на площади был проведен траурный митинг, еще раз было рассказано о катастрофе, чествовали ветеранов войны.

На месте гибели экипажа М. Порохина

Фрагменты подвесной системы парашюта

13 сентября 2014 года курсанты и преподаватели Военно-инженерного института СФУ вместе со школьниками установили памятный знак на месте гибели этого экипажа. Непросто было найти имя второго члена экипажа — старшего сержанта Михаила Акимовича Бруньковского. Дело в том, что во всех найденных документах, касающихся катастрофы, он был записан, как «Брюньковский», без указания даже инициалов. Пришлось снова ехать в Подольск и снова пересматривать множество документов 45-го запасного (9-го перегоночного) авиаполка, вплоть до приказов по части и зарплатных ведомостей. Изо дня в день в течение недели я перелистывал многостраничные тома архивных дел. Нашел его имя только в двух документах — в приказе по полку о закреплении экипажей за самолетами и в приказе по полку от 5 ноября 1942 года о присвоении воинского звания «старший сержант». Правильное имя погибшего стрелка-радиста — Бруньковский Михаил Акимович. Он 1915 года рождения, родом из села Каменный Брод Грушковского района Одесской области, где полсела Бруньковских. По документам ОБД «Мемориал» числится пропавшим без вести с июля 1944 года. Ответа на наши запросы от официальных органов Одесской области мы не получили. В нынешней ситуации на Украине, видимо, нет дела до исправления ошибок 1940-х годов.

Самым неожиданным для нас было то, что при проведении дополнительных раскопок нашей соратницей из Зеленогорска Лидией Артемовной Коршуновой на месте катастрофы были обнаружены фрагменты костных останков членов экипажа. Вот и опять нестыковка с документами архива. Можно, конечно, списать на войну: не заметили среди обломков, не до того, мол, было, но как-то не хочется.

Сделали святое дело сами, общими усилиями. Равнодушных не было. С уважением отнеслись к нашим просьбам по организации похорон руководители Красноярского края и Сибирского федерального университета. Похороны перегонщиков со всеми воинскими ритуалами состоялись 22 июня 2015 года на Мемориале памяти погибших летчиков Троицкого кладбища. Все было очень достойно и как-то очень трогательно. Приехали родственники пилота Михаила Порохина из Кемеровской области дружным коллективом из 8 человек — три поколения. Старшая из них — 89-летняя Юлия Ивановна (сестра Михаила), несмотря на возраст, не побоялась дальней дороги и приехала почтить память брата. Рядом — племянники, их дети. Михаил не был женат, но для третьего поколения Порохиных он остался в памяти. Юлия Ивановна рассказывала, что брат Михаила Александр приезжал в Красноярск, пытаясь найти место гибели брата и его могилу, но все бесполезно. Поэтому, когда они получили от нас известие о найденных останках, плакали все. И горе и радость были рядом. Узнав, что в Красноярске есть мемориал памяти погибших летчиков-перегонщиков, на семейном совете Порохины решили, что Михаила надо похоронить на мемориале в Красноярске. Вместе со своими соратниками…

Установка памятного знака М. Порохину. 13 сентября 2014 г.

Торжественный митинг на Троицком кладбище. 22 июня 2015 г.

Еще для двоих защитников Родины война наконец-то закончилась.

Самой большой загадкой в этой истории является судьба лейтенанта Аркадия Дмитриевича Кольцова и его «аэрокобры». Его не нашли в 1943 году. Не нашли и после войны, когда на всей территории проводились рубки и освоение земель. Не нашли и в 1970–1990-е годы, когда обе стороны железной дороги покрылись дачами и дорогами. Его не нашли до сих пор. Тайга так и не раскрыла этой тайны.

Наша поисковая группа использует все возможные методы. По поводу «аэрокобры» Кольцова даже обратились к эстрасенсам и получили интересную информацию: самолет перелетел границу Красноярского края и потерпел катастрофу в тайге в районе Мариинска при вынужденной посадке на распаханное поле. Верить или не верить? Проверить! Будем искать информацию у соседей — кемеровчан.

История этого поиска интересна тем, что большая часть работы была проведена не в полевых условиях, а за столом компьютера. Обычно бывает совсем наоборот, за каждым фактом или проверкой гипотезы приходится немало походить, понырять или полазить. И далеко не всегда все загадки бывают разгаданы. Слишком много времени прошло, слишком много людей ушло…

А иногда, казалось бы, завершенное и полностью понятное дело вдруг становится началом нового исследования.

Похороны экипажа. 22 июня 2015 г.

Большая семья Порохиных в Красноярске. 22 июня 2015 г.

ИСТОРИЯ ШЕСТАЯ. НЕОЖИДАННЫЙ ПОВОРОТ

Красная звезда, похожая на падающий самолет, и небольшая черная табличка с именем экипажа… Это последняя точка поиска, она означает, что еще одно или несколько имен теперь подняты из пыльных архивов, что еще для нескольких пилотов война закончена.

Часто, для того чтобы поставить этот знак, приходится истоптать много таежных километров, найти многих людей, много часов провести над картами и старыми документами. И далеко не всегда поиск бывает успешным. Слишком много времени отделяет нас от военных лет, слишком много старожилов, видевших, как падали с неба военные самолеты, ушли от нас или затерялись в новых местах, за новыми границами.

Загладились, заросли молодым лесом старые воронки, холмики с пропеллерами сгладило время, поживились металлом проворные аборигены.

Но иногда случаются в судьбе поиска очень интересные повороты, когда красная звездочка на таежной поляне возле нескольких старых обломков становится не концом, а началом нового расследования…

Бывает, что удача настигнет там, где ее не ждешь. Благодаря внимательности и «нюху» инженера-исследователя, старшего преподавателя петрофизической лаборатории Института нефти и газа СФУ Александра Матвеева, который с группой соратников разбирался с катастрофой младшего лейтенанта Порохина, был из небытия возвращен экипаж самолета СБ младшего лейтенанта Прибыткова, погибший в районе Зеледеево 17 января 1941 года, еще до начала войны. Исковерканные и обожженные детали самолета СБ в 2012 году школьники из Зеледеево, установившие памятный знак на том месте, приняли за «американца» А-20. Так бывает…

Это место было известно поисковикам достаточно давно. Когда-то в 1970-х годах эту полянку в тайге обнаружили лесорубы. Пологая сопка между Водоразделом и Зеледеево. Склон, густо заросший молодым лесом. Несколько старых, очень старых обломков, почти заросших травой и кустарником. Остатки зеленой и голубой краски на дюралевых листах, узлы крепления, заклёпки, гидроцилиндры.

На долгое время это место оставалось забытым, и вновь было обнаружено поисковиком Александром Астаховым в 2009 году. Местные жители считали, что это обломки «аэрокобры», затем поисковики твердо уверились, что именно здесь разбился в 1943 году американский бомбардировщик «Бостон» младшего лейтенанта Порохина.

Школьники из Зеледеево установили на месте давней катастрофы памятный знак с именами летчиков. Поиск был закончен…

В 2014 году группа поисковиков Красноярского подводного центра провела ряд экспедиций на известные места падений самолетов прошедшей войны. Отдавали дань памяти летчикам. Осваивали работу с новыми приборами и средствами навигации, учились документировать место катастрофы, фотографировали. Состоялся выезд и к месту установки звездочки младшему лейтенанту Порохину.

Ранее поисковики уже осматривали место падения и обломки «бостона» капитана Степанова в районе станции Крючково. Сравнивая найденные фрагменты обшивки и деталей самолетов с двух различных мест, на которых разбились одинаковые (по документам) самолеты, заметили значительную разницу во внешнем виде и состоянии обломков. Технология изготовления самолета, лежащего в районе Водораздела, была очень старой, применявшейся в 1930-е годы, еще до войны.

Обломки самолета с Крючково, напротив, выглядели близкими к современным конструкциям самолетов, по материалам и крепежным деталям. Существенно отличались краска на сохранившихся элементах, форма и расположение заклепок, грунтовка деталей, маркировка гаек и болтов.

Это были два очень разных самолета, и если машина на Крючково несомненно была американским А-20В (надписи, сохранившиеся детали не оставляли сомнений), то самолет на Водоразделе очень напоминал советскую машину довоенной конструкции.

Это оказалось началом нового поиска, который продолжался более полугода.

Первый этап — работа на месте падения. На поверхности земли видны несколько крупных обломков. Они были измерены, подробно сфотографированы и занесены на схему.

На месте катастрофы бомбардировщика СБ младшего лейтенанта Прибыткова

Далее работа металлоискателем. Все детали находились на глубине 10–15 сантиметров, многие обломки уже довольно прочно обросли корнями не только кустарника, но даже деревьев. Все обнаруженные обломки также заносились на схему. В результате на планшете появилась область разрушения самолета. По положению отдельных характерных деталей удалось определить направление движения самолета. Самолет при падении двигался с юга на север. Южнее и выше по склону удалось обнаружить пару старых деревьев, срезанных на разной высоте. Детали, поднятые из земли, принесли немало полезной информации. Были обнаружены советские клейма технологического контроля.

Фрагменты самолета СБ, найденные на месте катастрофы

Удалось обнаружить фонарь кабины с остатками стекол и характерным замком очень простой конструкции и металлические жалюзи, закрывавшие когда-то радиатор. Крупные обломки оказались частью лонжерона от крыла крупного двухмоторного самолета с гидравлическим приводом выпуска шасси.

Потом началась «кабинетная» работа. Из всех доступных источников извлекалась информация о конструкциях, устройстве, внешнем виде самолетов, разработанных в 1930-х годах. Эта работа довольно быстро дала результат. Было обнаружено несколько подробных фотографий разного времени, на которых удалось опознать характерные детали конструкции. Техническая документация по устройству и обслуживанию самолета помогла уточнить детали. Обнаруженные обломки, с большой степенью вероятности, принадлежали массовому советскому двухмоторному бомбардировщику СБ конструкции А. Н. Туполева.

Третий этап поиска должен был дать ответ на самый главный вопрос: кому принадлежал разбившийся бомбардировщик и какова была судьба его экипажа?

Оказалось, что этот самолет имеет прямое отношение к Красноярску и красноярцам. В составленном нами по материалам архивов списке катастроф этой катастрофы не было. Информация нашлась в ранее собранных материалах по истории 1-го скоростного бомбардировочного авиаполка, дислокацией которого до войны был город Красноярск. Катастрофа действительно оказалась довоенной.

ЦАМО РФ, Фонд 35. Опись 11294. Дело 202.Лист 1-22.
Катастрофа 17 января 1941 г. в 10.10 в районе ст. Зеледеево Красноярской железной дороги в 60 км на запад от Красноярска отметка «694 км». В тайге на северо-восточном склоне сопки высотой около 300 м над уровнем моря, сопка, заросшая осинником. Направление падения самолета северное.
Самолет СБ № 53/7 выпуска 07.1940 года, завод № 125.
Экипаж 1-го скоростного бомбардировочного авиаполка (СБАП):
летчик младший лейтенант Прибытков Василий Арсентьевич 1920 г.р., летчик-наблюдатель младший лейтенант Яковлев Алексей Иванович 1920 г.р., воздушный стрелок-радист младший сержант Шуст Анатолий Андреевич 1917 г.р., техник звена воентехник 1-го ранга Бетхер Александр Константинович.
Обстоятельства происшествия: внутриокружной перелет в целях перебазирования части в Среднеазиатский военный округ. Катастрофа произошла предположительно вследствие допущенной летчиком ошибки в технике пилотирования, заключающейся в том, что с момента пристраивания к ведущему над аэродромом Красноярск летчик держал сокращенную дистанцию и интервал. От ст. Минино звено шло по южной стороне дороги с удалением от дороги около 2 км. Был туман. Не доходя 5 км до ст. Зеледеево, командир звена изменил направление градусов 20 на северо-запад и пересек железную дорогу над ст. Зеледеево. При этом самолет Прибыткова из-за сокращенной дистанции сделал резкий поворот, попав в струю от двигателей ведущего, и, с креном теряя высоту, зацепил за деревья и врезался в землю.

Авария самолета СБ

Прибытков, Яковлев, Бетхер погибли, Шуст легко ранен. Оставшийся в живых младший сержант Шуст после удара самолета о землю около часа лежал без сознания, после чего, придя в себя, убедившись, что остальные члены экипажа мертвы, прошел 2 км по тайге, вышел к железной дороге, где через начальника ст. Зеледеево сообщил о катастрофе в Красноярск.

Свидетель катастрофы житель станции Кемчуг Людвиг Эдуардович Штрейх рассказал приехавшей на место комиссии, как это все произошло.

Так закончился этот неожиданно начавшийся поиск. И снова, как и во многих других подобных случаях, многие вопросы остались неясными. Мы не знаем, где похоронены погибшие члены экипажа самолета СБ. Весь 1-й СБАП улетел в Ашхабад, а оттуда летом 1941 года — в Иран, где выполнял боевые задачи. В Красноярск летчики полка уже не вернулись. Из Ирана — перелетели на Западный фронт в самый разгар битвы под Москвой. А дальше — бои до Победы. Полк достойно прошел войну и закончил ее в Германии, став 22-м гвардейским Красноярским ордена Суворова 3-й степени бомбардировочным авиационным полком. Интересный факт: с 1943 года летчики полка воевали именно на полученных по ленд-лизу американских бомбардировщиках А-20 «Бостон». Такой вот подарок летчикам-красноярцам от Красноярской воздушной трассы.

Неизвестна и дальнейшая судьба единственного уцелевшего члена экипажа Анатолия Шуста. В базе данных «ОБД Мемориал» его фамилии нет. Значит, остался жив.

12 августа 2014 года поисковики снова пришли на Водораздельный хребет, к месту падения самолета СБ младшего лейтенанта Прибыткова.

На памятном знаке, ранее установленном на месте падения самолета школьниками из Зеледеево, была закреплена новая табличка с именами экипажа и датой катастрофы.

Прибытков В. А.

ИСТОРИЯ СЕДЬМАЯ, НЕЗАКОНЧЕННАЯ. НА ДНЕ ЕНИСЕЯ

Эта история о том, как близка к нам, современным красноярцам, может оказаться далекая Отечественная война, о том, как быстро забыли тех, кого обещали помнить вечно, о том, как сильно меняется река, на которую красноярцы смотрят многие десятилетия, о том, как небольшая помощь в хорошем деле может стать серьёзным занятием на многие месяцы, в общем, это история о поиске.

Начать эту историю можно было бы так.

...Ранним утром 29 апреля 1943 года жители Николаевской слободы г. Красноярска услышали в небе мощный гул авиационных моторов. Ровным строем, звено за звеном, плыли в небе зеленые силуэты двухмоторных бомбардировщиков. Они уходили на запад, к далекому фронту. Вдруг последний самолет в строю, свалившись на крыло, начал резко терять высоту, одновременно разворачиваясь назад, в сторону аэродрома. Под крыльями американского «бостона» промелькнули домики Николаевки, рельсы железной дороги, стальные фермы моста. Мальчишки, смотревшие в небо, успели различить в кабине силуэты пилота и штурмана. И тут огромный, семитонный бомбардировщик со страшным рёвом врезался в подтаявший апрельский лед. Взлетели брызги, обломки и спустя мгновение только черная енисейская вода отмечала место, где только что была могучая боевая машина и её экипаж...

Документ Центрального архива Министерства обороны РФ:

«...В районе железнодорожного моста г. Красноярска (250–300 м восточнее моста и 150 м от левого берега) 29 апреля 1943 года потерпел катастрофу самолет А-20В № 13617. Экипаж 260-го бомбардировочного авиаполка: командир корабля старший сержант Суханов Юрий Викторович, штурман корабля сержант Чижик Василий Маркович, воздушный стрелок-радист старший сержант Родин Сергей Николаевич, авиамеханик старший сержант Акименко Григорий Артемьевич.

Обстоятельства происшествия: после взлета последним, при догоне звена, в момент третьего разворота в районе железнодорожного моста на расстоянии 700–800 м от берега самолет с пикирования врезался в воду и утонул. Водолазы спасательной станции установили место падения самолета. Самолет с экипажем находится на глубине 5 метров в 150 м от левого берега и в 250–300 м восточнее моста. Экипаж погиб. Самолет не извлечен из реки, разбит на мелкие куски от удара об воду и сильно разбросан под водой».

Экипаж 260-го ББАП. Верхний ряд: Суханов, Чижик, Акименко, Родин

Благодаря этой информации мы и познакомились с красноярским историком Борисом Ермолаевичем Андюсевым и группой специалистов-дайверов Красноярского подводного центра, руководимой Андреем Владимировичем Аншуковым. Борис Ермолаевич сильно увлекся этой историей и разместил информацию на своем сайте. Дайверы к началу весны 2013 года уже имели обширный и разнообразный опыт подводной деятельности: погружения в различных водоемах, в разное время года, поисковые и подъемные работы, подводная съемка и фотография, создание специальной техники и оборудования. Поэтому когда к одному из членов клуба — Александру Матвееву попала опубликованная в интернете информация о гибели в 1943 году в районе железнодорожного моста самолета, принадлежавшего 260-му бомбардировочному авиаполку, команда подводников решила, что это дело им по силам. Для выяснения всех возможных подробностей команда начала искать специалистов, которые занимаются историей авиационных катастроф и происшествий в Красноярском крае серьёзно и профессионально. Так мы все и познакомились.

Дайверы удивлялись: судя по документам, практически в центре города, на минимальной глубине, уже 70 лет находится очень крупный цельнометаллический самолет с экипажем, и за все это время никто не обнаружил его, не поднял летчиков…

Постепенно давняя история с погибшим «бостоном» становилась яснее, появлялись новые подробности и определилось возможное место поиска. Были найдены в архивах фотографии членов экипажа. Стало понятно, как 260-й авиаполк оказался в Красноярске.

260-й бомбардировочный авиаполк встретил начало войны на Северо-Западном фронте в августе 1941 года, сражаясь на пикирующих бомбардировщиках Пе-2. Уже к декабрю 1941 года полк, потеряв почти весь летный состав и почти все самолеты, был выведен на переформирование в тыл. С конца 1942 года летчики и техники полка одними из первых проходили в Красноярске переучивание на американские самолеты А-20 «Бостон», поставляемые по ленд-лизу по Красноярской воздушной трассе. «Бостон» А-20В был крупным (длина 14,6 м, размах крыльев 18,69 м) цельнометаллическим двухмоторным бомбардировщиком с мощными двигателями и сильным оборонительным вооружением и экипажем из трех человек.

За время войны из США в СССР через Красноярск поступили 1330 этих надежных, современных, скоростных машин. В советских ВВС они использовались в качестве средних бомбардировщиков, морских торпедоносцев и тяжелых штурмовиков.

Экипажи, проходившие обучение в Красноярске, были в основном укомплектованы молодыми летчиками. Фронт срочно требовал пополнения новыми самолетами, поэтому времени на подготовку и переучивание на сложную американскую технику отводилось не более двух-трех месяцев. Полеты проходили в напряженном режиме.

В 45-м запасном авиаполку не имелось специальных учебных машин, обучение производилось на серийных, не имеющих двойного

Разметка планшета. А. Матвеев и Е. Тимофеев

управления самолетах. Курсант пролезал в узкое отверстие в гаргроте «бостона» и оттуда следил за действиями инструктора. Затем они менялись местами.

Не всегда молодой пилот справлялся с нагрузкой, и допущенные ошибки приводили к гибели самолетов и экипажей.

К 29 апреля 1943 года обучение экипажей 260-го полка было закончено. Полк покидал Красноярск в полном составе, улетая на запад, в действующую армию.

Что было причиной того, что последний самолет звена отстал и спикировал в реку, на основе имеющихся данных установить невозможно. Это могло быть отказом техники (судя по направлению полета, самолет пытался возвратиться на аэродром), или потерей ориентировки в сложных метеорологических условиях (в тот день отмечена низкая облачность, дождь, сильная турбулентность на участке взлета).

Зато в боевом донесении было достаточно точно определено место падения самолета. И поиск в архивах не выявил какой-либо информации о попытках подъема самолета или захоронения экипажа.

Совещание. С. Гайдуков, А. Матвеев, С. Свентитский

Сведения со дна Енисея. Е. Тимофеев и А. Матвеев

И. Петров, Е. Тимофеев, А. Аншуков

А. Аншуков

Значит, пора в воду, познакомиться с местом, определить глубины и характер дна. Первоначально район работ был размечен квадратной сеткой со стороной 50 метров, привязан к береговым ориентирам и промерен при помощи эхолота.

Это позволило создать план участка работ и профиль дна, а также определить местонахождение крупных объектов и сильных перепадов рельефа. Полученные результаты были нанесены на планшет, и команда перешла к следующему этапу — прочесыванию квадратов планшета и обследованию мест, отмеченных при съемке эхолотом. Глубина погружения не превышала 11 метров, на основной площади участка 5–7 метров. Рельеф дна оказался очень неравномерным, с сильными перепадами глубины, ямами, скоплениями бревен, металлоконструкций.

Дно частично галечное, частично илистое. Течение реки в этом месте незначительно. Температура воды не превышала 4–5 градусов, горизонтальная прозрачность 1,5–2 метра.

В результате серии систематических погружений был обследован планшет размером 150х300 м с центром в месте падения, указанном в боевом донесении.

Поиск обнаружил на дне много интересного, но ничего, похожего на останки самолета, или даже мелкие фрагменты авиационных материалов, обнаружено не было. Учитывая, что общая масса машины превышала 7,5 т, и, по воспоминаниям свидетелей, самолет был разрушен с образованием множества мелких фрагментов, команда пришла к выводу, что в определении места падения, вероятно, вкралась ошибка.

Пришлось вернуться к началу. Еще на первой стадии поиска, работая с архивными фотографиями, подводники обратили внимание на то, что береговая линия в районе железнодорожного моста отличается от современной.

К нашему счастью, в команде оказался и свой «ветеран». Сергей Михайлович Свентитский сам видел когда-то старый берег Енисея и твердо убеждал всю команду, что берег был значительно дальше, чем теперь. Ситуация прояснилась: оказывается, при определении места падения использовалась соответствующая тому времени береговая отметка, но берег 1943 года находился значительно дальше на северо-восток, чем теперь.

Осталось выяснить, насколько дальше. В поиске помогла фотография 1967 года, изображающая железнодорожный мост и окружающие здания, а также положение береговой линии. На фотографии отчетливо заметно здание железнодорожной больницы, фасадом выходящее прямо на берег Енисея.

Это здание сохранилось до настоящего времени.

Его положение, а также частично сохранившаяся линия обрыва позволили определить на современной местности береговую линию 1967 года.

Фото 1967 г.

Фото 2015 г.

Когда все расчеты и измерения были закончены, команду ожидало серьезное разочарование. Место бывшего падения самолета оказалось как раз на береговой линии. С учетом возможного отклонения и ошибки наблюдателей самолет должен находиться либо под насыпью искусственного берега, либо непосредственно в прибрежной полосе воды. Оставалось проверить береговую зону и прибрежную воду.

Выяснилось, что берег отсыпан грунтом, наполненным техногенным мусором с большим количеством железобетона, металлических включений, проволоки и тросов. Вдоль берега проходит коллектор теплотрассы и автомобильная дорога. Все это делает невозможным использование металлоискателей и проведение раскопок.

Прибрежная же зона воды очень мелкая, глубиной до 1,5–2 м, дно также с включением железобетонных конструкций — видимо, участок дна был отсыпан одновременно с берегом. Никаких следов самолета здесь обнаружено не было. На этом поиск решено было приостановить. Велика вероятность того, что части самолета покоятся под насыпью искусственного берега. И хотя раскопки в этом месте невозможны, место гибели экипажа можно отметить памятным знаком, с именами летчиков. С этим возникла проблема — в черте города требуется масса согласований с различными организациями и прежде всего разрешение администрации города. Бюрократический процесс идет второй год…

Эти, совсем молодые ребята, не успели в своей недолгой жизни ни обрушить свои бомбы на головы врага в первом боевом вылете, ни увидеть Победу, ни обзавестись семьями. Они успели только одно — отдать жизнь ради Победы. Повторю строки архивного документа:

«…Самолет с экипажем находится на глубине 5 метров в 150 м от левого берега и в 250–300 м восточнее моста. Экипаж погиб. Самолет не извлечен из реки, разбит на мелкие куски от удара об воду и сильно разбросан под водой».

Могилы у ребят нет…

История эта получила продолжение неожиданным образом. Борис Ермолаевич Андюсев обратил внимание, что штурман экипажа 20-летний сержант Василий Чижик — наш земляк, уроженец с. Подсинее Усть-Абаканского района Хакасской автономной области, входившей тогда в состав Красноярского края. Начал поиск родственников. И нашел!

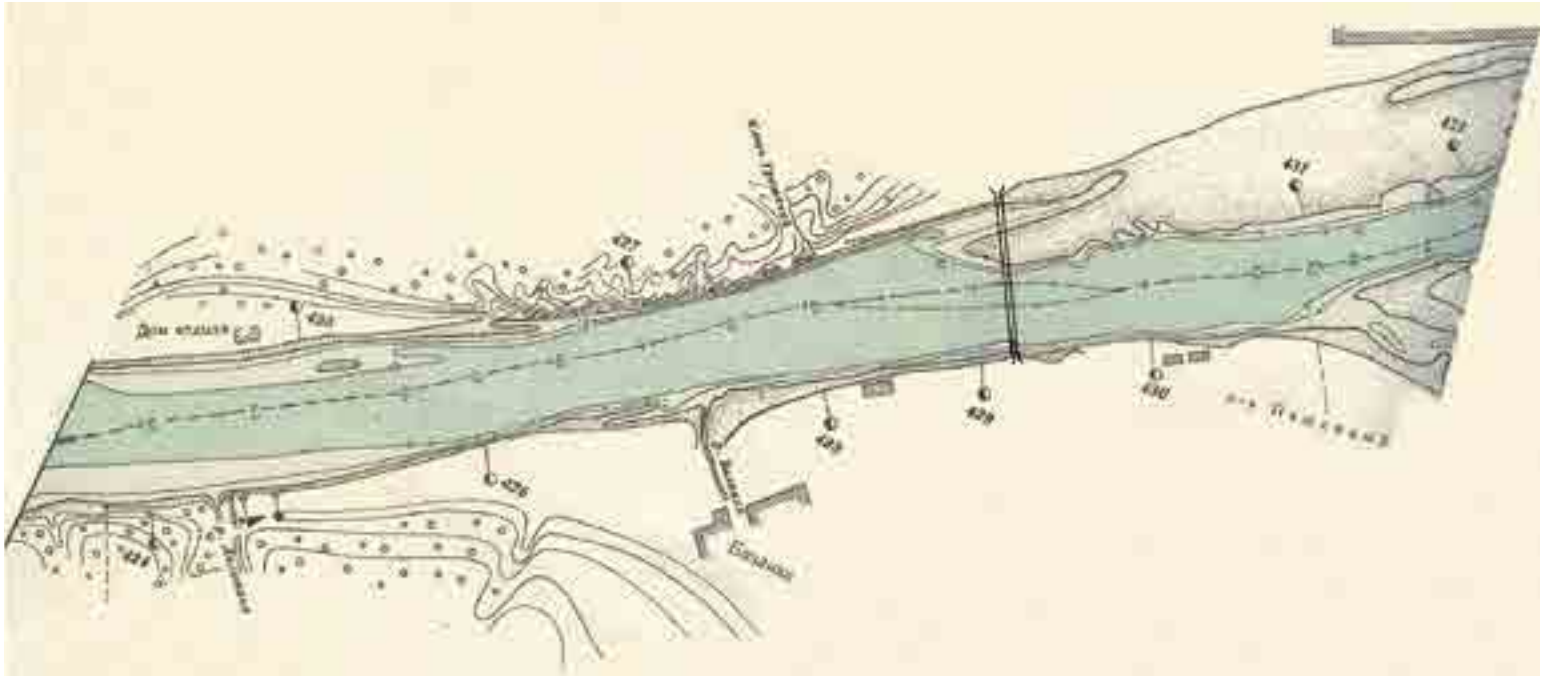
Из письма Веры Алексеевны, дочери брата Василия Чижика Алексея Марковича:

«…Борис Ермолаевич, здравствуйте! Я знаю, что Василий похоронен в Красноярске, и он действительно мой дядя. У его матери Веры Яковлевны Чижик было 18 детей, 13 из них воевало. Моего отца зовут Чижик Алексей Маркович, а дедушку Марк Миронович Чижик. Отец — родной брат Василия Марковича. Он тоже участник войны, был офицером в артиллерии. По рассказам папы знаю, что Фадей и Григорий были в санитарном поезде. Сергей сгорел в танке, похоронен в Белоруссии. Фото никого из братьев нет, они были староверами и фотографироваться было, по их мнению, плохим знаком. Моих братьев назвали в честь погибших — Василий и Сергей.
Нашей семье сообщено было, что Василий скончался от ран и похоронен в Красноярске. Честно говоря, я до сего времени не могу забыть всех своих ушедших родных. Они были добрыми, приветливыми. Я и мои родные благодарны вам. Борис Ермолаевич, не сочтите меня за ненормальную, но по тому, что мне приснилось, они находятся где-то под чем-то и еще сверху немного вода. А вам еще раз большое спасибо за самоотверженный поиск».

Вот такая простая деревенская семья, причем очень религиозная. Между прочим, староверы не берут в руки оружие, вера не позволяет. Однако когда над Родиной нависла опасность, ТРИНАДЦАТЬ мужчин из многодетной староверческой семьи взяли в руки оружие и ушли на фронт. Благодаря таким семьям и выстояли…

Откликнулись родственники и авиамеханика Григория Акименко, прислали фотографии. На одной из них весь погибший экипаж — молодые смешливые мальчишки.

Уважаемый Борис Ермолаевич!
Очень тронут Вашим вниманием к моему родственнику, о котором мне многое рассказывала моя мама (ныне покойная) Ольга Артемовна. В семье Акименко было пятеро детей — три сестры, в том числе моя мама, и два брата — Григорий и Прокофий. Прокофий тоже воевал, был танкистом, прошел всю войну с первого и до последнего дня. Девять раз горел в танке, но остался жив.
О дяде Грише могу рассказать со слов моих родственников, что авиационное училище он закончил в Ленинграде перед самой войной. Тогда после училища присваивали сержантское звание. В июне 1941 года он получил первый в своей жизни отпуск и поехал домой к родителям в село Железное Сталинской (ныне Донецкой) области, но в дороге пришло известие о начале войны, и всем военным предписывалось немедленно вернуться в расположение своих частей. Он сошел с поезда в Харькове и вернулся по месту службы. Немцы заняли Донбасс в сентябре — октябре 1941 года, и наша связь с дядей Гришей была потеряна. Когда Донбасс в 1943 году был освобожден, на дядю получили похоронку. Мы в семье знали, что он погиб, перегоняя ленд-лизовские самолеты на фронт. Его брат Прокофий в 60-е годы ездил в Красноярск, был в военкомате — мы хотели получить какую-то дополнительную информацию о погибшем, но тогда с подобных сведений еще не был снят гриф секретности, и ничего конкретного ему не сказали. Вот и все.
В пос. Новгородское есть памятник с мемориальной доской с фамилиями погибших во время войны жителей. Там есть и фамилия моего дяди Г.А. Акименко.



Вам большое спасибо за то великое дело, которое Вы делаете. Вы наверняка обратили внимание на возраст экипажа этого бомбардировщика: 20–22 года, Григорию, самому старшему было около 25. Совсем еще молодые люди, но Родина потребовала, и они быстро повзрослели, и свой долг выполнили до конца. Такое забывать нельзя. Нужно отдать им теперь уже наш долг — долг памяти.
С большим уважением к Вам, Христофоров Василий Михайлович.

Поисковики-дайверы не успокаиваются на этом. Очень хочется найти погибших летчиков. Толчком к продолжению поиска послужила найденная у речников лоция 1957 года, изображающая район моста.

Согласно этой лоции в районе моста у левого берега существовала большая галечная коса-осередок. Она была покрыта зарослями кустарника и в момент аварии могла показаться составляющим схему и описание частью берега.

В этом случае место поиска смещается в сторону судового хода на 150 метров. Команда подводного центра собирается проверить и этот вариант.

Группа поисковиков Красноярского подводного центра:
Аншуков Андрей Владимирович — руководитель Красноярского подводного центра;
Матвеев Александр Валерьевич — инженер-исследователь института нефти и газа СФУ;
Свентитский Сергей Михайлович — в прошлом учебный мастер педуниверситета, сейчас пенсионер;
Микешин Олег Константинович — инженер-компьютерщик.

ИСТОРИЯ ВОСЬМАЯ. ПОГИБЛИ ЗА КАРТУ РОДИНЫ

В период с 21 сентября по 12 октября 2014 года поисковая группа Военно-инженерного института Сибирского федерального университета и Красноярского подводного центра провела четыре экспедиции в тайгу, в район Снежницы. Цель поиска: место катастрофы неизвестного самолета, со слов местных жителей, предположительно произошедшей в период 1945–1946 годов. Опрос местных жителей принес некоторые сведения:

— это был гражданский двухмоторный самолет серо-серебристого цвета;
— теряя высоту над станцией Снежница, в трех с половиной километрах строго на юг от станции, самолет крылом зацепил высокую старую лиственницу, крутнулся вокруг нее, врезался в землю и от удара загорелся;
— два члена экипажа сгорели вместе с самолетом, пассажиров не было;
— в течение многих лет остатки сгоревшего самолета растаскивались местными жителями, использовались в хозяйстве и сдавались в пункты приема цветного металла.

Судя по скудной информации, можно было предположить только, что это мог быть ленд-лизовский американский С-47 или его советский аналог — Ли-2. В имеющемся у поисковиков списке авиакатастроф военных самолетов и самолетов Гражданского воздушного флота подобная катастрофа в 1946–1947 годах в этом районе не значилась.

Взяли во внимание то, что с датой могут быть накладки, сталкивались с подобным уже неоднократно. По прошествии десятков лет редкие свидетели, в момент катастрофы бывшие детьми, а сейчас уже пожилые люди, хорошо помнят само происшествие, но частенько путают год. Да это и понятно — какой смысл держать в памяти обычному человеку многие годы точную дату пусть даже неординарного события. Учитывая это, мы первоначально стали отрабатывать 1946–1947 годы, но подумали: а вдруг это все-таки военное время? Было предположение, что если самолет упал все-таки во время войны, а не в 1945–1946 годах, то это может быть не Ли-2, а А-20 «Бостон» сержанта Сметухина, потерпевший катастрофу в учебном полете примерно в этом районе 3 марта 1943 года, и который пока нам не удается найти.

Первая экспедиция 21 сентября прошла безуспешно, так как ориентиры были весьма приблизительными. Как выяснилось, искали в соседнем таежном логу. Следующий поход в лес 29 сентября тоже практически стал безрезультатным. В конце дня поисковики разделились и пошли к станции по разным тропам. Удача улыбнулась Александру Астахову: он на обратном пути к станции буквально наткнулся на обломки самолета и зафиксировал координаты места. Не терпелось вернуться в лес, и 2 октября поисковики Александр Матвеев и Сергей Свентитский снова в Снежнице, теперь уже точно зная место катастрофы. Оказалось это совсем недалеко от места первого поиска. В траве — основные стойки шасси, помятый и разорванный взрывом маслобак. Метрах в тридцати обнаружили часть картера двигателя. Осмотрев детали, были сильно удивлены тому, что это совсем не Ли-2, а именно американский А-20 «Бостон». С помощью металлоискателя в верхнем слое почвы обнаружили еще много мелких фрагментов самолета: гидроцилиндр створки бомболюка, втулку винта, двутавровые балки крепления крыла к центроплану, тормозные диски. Уже ставший специалистом по конструкции «бостона» Александр Матвеев со 100% уверенностью определил все найденные фрагменты и детали. Опять возникли мысли, что это может быть только самолет Сметухина. Но согласно акту расследования самолет Сметухина потерпел катастрофу в 10 км южнее станции и в 1943 году, а местные жители все-таки утверждали, что катастрофа произошла после войны и настаивали, что это гражданский самолет. Кроме того, на месте катастрофы за все годы не было найдено ни одной гильзы от боеприпасов, что подтверждает гражданскую версию. Таким образом, был сделан вывод, что это мог быть только самолет ведомственной авиации. Дело в том, что в конце 1945-го — начале 1946 годов в ведомственную авиацию из Военно-воздушных сил были переданы несколько самолетов А-20 «Бостон», которые попали в авиаотряды Главного управления Гидрометеослужбы (ГУГМС) и аэрофотосъемочные отряды Главного управления геодезии и картографии при Совете Министров СССР (ГУ ГК).

Дуглас А-20, более известный у нас как «Бостон», был самым распространенным в советской авиации иностранным бомбардировщиком. Только по Красноярской воздушной трассе на фронт прибыли 1330 «бостонов». А еще по Южной трассе из Ирана и морем северными конвоями из Англии до Мурманска и Архангельска. Всего в СССР по ленд-лизу было направлено 3066 самолетов этой марки из США и 57 из Англии. Дошло до места в общей сложности 2771. «Бостоны» широко использовались с 1942 по 1945 год в ВВС и особенно в морской авиации в качестве торпедоносцев, причем имели отличные отзывы и от летчиков и от обслуживающего персонала. По условиям ленд-лиза по окончании войны исправные самолеты должны были быть возвращены в США или уничтожены под их контролем. Это условие было выполнено, но частично. «Бостоны» еще долго служили в морской авиации СССР, в том числе в роли буксировщиков мишеней, самолетов аэрофотосъемки и связи. Известно, что в советских ВВС они служили до 1954 года.

По Постановлению Совета Министров СССР от 13 апреля 1946 года в Главное управление геодезии и картографии (ГУ ГК) из ВВС передали 40 «бостонов». В 1949 году в авиации ГУ ГК было 76 машин этой марки.

Предстоял поиск информации по авиации ГУГМС и ГУ ГК в архивах. Архивы первоначально не порадовали обилием информации. В Государственном архиве Красноярского края по геодезическому ведомству нашлись только три документа, и то — военной поры:

ГАКК.Ф.Р-1386.Оп.4.Д.41.Л.390.
Исх. № 01144 от 1.11.1941 Главного управления геодезии и картографии при СНК СССР.
Секретарю краевого комитета ВКП(б), Председателю Краевого совета депутатов трудящихся г. Красноярска.
В связи с решением СНК СССР об эвакуации предприятий ГУ ГК при СНК СССР из г. Москвы нами согласно плана размещается в г. Красноярске Гидроавиазвено аэрофотосъемочного отряда Новосибирского предприятия ГУ ГК. Весь летно-технический состав Гидроавиазвена в количестве 25 семейств необходимо разместить в г. Красноярске. Гидроавиазвено имеет свою базу в г. Красноярске на о. Молокова и выполняет особо важные работы оборонного значения. Прошу Вас оказать содействие по размещению в г. Красноярске 25 семейств летно-технического состава Гидроавиазвена. Командиром авиабазы в г. Красноярске является командир гидроавиазвена т. Ребиндер Л. Н.
Заместитель начальника ГУ ГК Зубаков.

Еще два документа (от 8.11.1941 и 10.01.1942) определяли порядок размещения личного состава гидроавиазвена и просьбу о предоставлении места для ремонта самолетов в теплом ангаре ГУСМП на острове Молокова. Но из этих документов уже стало ясно, что в Красноярске существовала Красноярская авиабаза тяжелых гидросамолетов Новосибирского аэрогеодезического предприятия ГУ ГК при СНК СССР.

Адрес предприятия: г. Новосибирск, Красный проспект, 35.

Адрес Гидрозвена: г. Красноярск, ул. Борода, 56.

Вопрос с авиацией ГУГМС первоначально отпал. Как выяснилось, в авиации ГУГМС после войны в основном были самолеты По-2 и, что оказалось весьма неожиданным, ленд-лизовские английские истребители «Харрикейн», использовавшиеся как вертикальные зондировщики атмосферы.

Следующим был Российский государственный архив экономики в Москве. Но, к сожалению, и там, в фонде ГВФ (Ф.9527.Оп. 1. Д.2675.Л.53–55), дело «Анализ летных и нелетных происшествий, имевших место в авиаподразделениях министерств и ведомств в 1947 г.», порадовавшее своим названием (вот, думаем, и нашли информацию!), оказалось тоненьким, состоящим из нескольких документов, не оказавшихся полезными, за исключением двух листочков «Основные показатели аварийности авиаподразделений министерств и ведомств за 1947 год в сравнении с 1946 годом». В этом документе значилось, что два самолета А-20 метеослужбы и два самолета А-20 геодезии были на 100% потеряны в 1946–1947 годах. Но в этих сведениях не указаны ни точные даты, ни место происшествия, ни обстоятельства, ни фамилии экипажей. И, самое главное, непонятно, были ли это аварии или это были катастрофы. К тому же снова возникла версия с самолетом метеослужбы, так как в 1947 году числились потерянными (разбитыми на 100%) 2 самолета А-20 и этого ведомства.

***Катастрофой считается летное происшествие с гибелью людей, авария — летное происшествие, закончившееся полной потерей или капитальным ремонтом самолета, но без гибели людей.**

В ГУ ГК числились в 1946 году 1 катастрофа и 4 аварии, в которых разбито на 100 % 4 самолета, в том числе один А-20. Авария или катастрофа — не ясно. В 1947 году за ГУ ГК числилась катастрофа одного самолета А-20 и указывалось, что погиб только один член экипажа.

Вообще документ хоть и малоинформативен, но все равно интересен. Оказывается, в 1946–1947 годах в ведомственной авиации произошли серьезные летные происшествия с полной потерей 15 ленд-лизовских самолетов: 9 самолетов в ГУГМС (1 — В-25, 2 — А-20, 6 — «Харрикейн»), 2 самолета А-20 в ГУ ГК, 2 самолета В-25 в авиации Министерства авиационной промышленности, 2 самолета «Локхид-14» в авиации Дальстроя МВД.

12 октября 2014 года поисковики вместе с курсантами второго курса Военно-инженерного института СФУ провели еще одну, оказавшуюся самой результативной, экспедицию на Снежницу для дальнейшего расследования непонятной катастрофы. Несмотря на плохую погоду — снег уже в лесу лег окончательно, были проведены дополнительные раскопки на значительной площади. В результате четко определено место падения самолета, найдено место, где сгорела кабина летчика и кабина стрелка, и именно в этих местах были найдены фрагменты и детали самолета, полностью подтвердившие версию поисковиков.

На месте сгоревшей кабины летчика обнаружили штурвал с остатками проводки, механический редуктор с американскими клеймами. В горелой земле, на месте, где находилась кабина стрелка, были найдены детали прибора советского производства для измерения давления с очень чувствительной мембраной и шкалой с делениями 20 мм водного столба (то есть максимальной чувствительности), литровый воздушный баллон высокого давления, шкала настройки диапазона волн радиостанции. Это подтвердило, что в самолете было оборудование для метеорологических наблюдений. В самолетах А-20, переданных в метеослужбу, приборы метеооборудования

устанавливались именно в кабине стрелка, и на этом рабочем месте летал специалист-метеонаблюдатель. Подтвердилась и версия послевоенного времени катастрофы: среди обгоревших остатков приборов были найдены металлические детали парашюта советского производства (чека, кольца, люверсы, замки, кнопки), неформенная пуговица от одежды и (!!!) пятикопеечная монета 1946 года выпуска. Все это были дополнительные подтверждения гражданской версии самолета (перегоночные самолеты оснащались американскими же парашютами, пуговицы должны быть армейскими, со звездочкой и т. д.). Остатки приборов опять ввели в смуту: «метеоролог» или «геодезист»?

Детали «бостона». Снежница, 2014 г.

Тут еще всплыла информация из интернета, что «…Douglas A-20G-40-DO Havoc з/н 21326, с/н USAAF 43–21529 37-го отдельного смешанного авиаотряда Якутского управления гидрометслужбы 25.11.1946 по распоряжению зам. начальника Авиационного аэрологического управления ГУ ГМС был отправлен в г. Красноярск и по акту от 14.12.1946 передан Красноярскому УГМС. Командиром корабля был лейтенант В. Мехович».

Продолжились поиски в РГАЭ, было пересмотрено множество документов из фондов Гражданской авиации, ГУ ГК и ГУГМС. Стала известна полная картина, как были сформированы авиаотряды ведомственной авиации и какие самолеты стояли на вооружении. Выяснилось, что по штату в Новосибирском УГМС должен был быть один А-20, и по спискам он проходит только с августа 1946 по март 1947 года. В Красноярском УГМС следов А-20 не нашлось, числились только По-2 и «харрикейны».

Фонд ГУ ГК никакой информации не принес, там просто не оказалось никаких документов по авиаотрядам. В фонде Гражданской авиации кропотливым трудом была найдена небольшая информация об авиаотрядах ведомственной авиации.

Было выяснено, что катастрофы А-20 ГУГМС 1947 года не имеют к нам отношения: «…Катастрофа А-20Ж М-279 01.04.1947 при полете под управлением начальника авиационного аэрологического сектора Куйбышевского УГМС пилота Быстрова». Второй А-20Ж М-187 Летного центра ГУГМС потерпел катастрофу в Московской области 05.08.1947.

Вывод: «бостоны» ГУГМС не имеют отношения к Красноярску. Поиск принял конкретные очертания — все-таки это самолет геодезии, причем именно Новосибирского аэрогеодезического предприятия (АГП).

Найдены исключительно полезные строчки:

— «…Катастрофа А-20 Ф-222 13.07.1947, река Мая, устье реки Маты, 95 км восточнее аэропорта Югаренок. Якутский АФО ГУ ГК». Исключена катастрофа А-20 ГУ ГК 1947 года.

— «Отчеты Новосибирского аэрогеодезического предприятия за 1947 г. »: «…За 1946 г. потерь в авиаотряде нет». Исключена катастрофа А-20 ГУ ГК 1946 года.

Вывод: В 1946–1947 годах катастроф ГУ ГК на территории Красноярского края нет.

*Детали «бостона»:
деталь прибора со шкалой давления,
элементы парашюта,
редуктор*

Опять непонятно, чей же это «бостон»? Пришла мысль, что не в том году ищем. Снова обратились к нашим свидетелям, снова расспросы. И Юрий Владимирович Ольхин (1937 г. р.) после дополнительных вычислений уточнил год катастрофы.

«...Эпизод с самолетом произошел в конце сентября — начале октября. Осень до Покрова, снега еще не было. День был понедельник, дети в школу собирались. Год 1951-й или 1952-й. Самолет двухмоторный, в деревне говорили, что геологический, называли «дугласом». Погода стояла плохая: низкая облачность, дождь вперемешку со снегом, пасмурно. Самолета сначала не было видно, только слышно звук. Звук двигателей был очень громкий, громче, чем обычно, с металлическим скрежетом. Самолет потерял высоту, снизился над лесом и задел огромное дерево — лиственницу, диаметром около метра, срубив его. Мы потом смотрели — высота пня метров 10–12, диаметр около метра. Самолет от удара развернулся носом к железной дороге, горел. Сгорела центральная часть, концы остались, летчик погиб, ноги сгорели. Сгорел не весь фюзеляж, ребята снимали приборы, вытаскивали цветные провода. Цвет оставшихся частей серебристый, отдельные части зеленые. Боеприпасов ребятишки не находили за многие годы совсем, находили только пару ракетниц и «шильдики» на иностранном языке, которые не могли прочитать (учили немецкий). После катастрофы приезжала официальная комиссия. Самолет систематически расхищался местным населением, начиная с 1960-х годов, вывозили зимой на лошадях все, что можно было сдать в лом или приспособить в хозяйстве».

Еду в Новосибирск, в Государственный архив Новосибирской области. Объяснив, что ищу, встречаю полное понимание и максимальную помощь от сотрудников архива. Ищу документы Новосибирского аэрогеодезического предприятия. А их нет! Интуиция подсказывает: работы с картами всегда были секретными, возможно у предприятия было другое название, какой-нибудь «почтовый ящик №...». Логическая цепочка оказалась верной. Нахожу фонд «Предприятие № 8». За этим названием и скрывались геодезисты.

«...Новосибирское предприятие ГУ ГСК НКВД СССР было создано в 1936 году на базе ранее существовавших предприятий треста «Аэрогеодезия»: Уральского, Восточно-Сибирского и Новосибирского отделений ВТОГиГР (Всесоюзный трест основных геодезических и гравиметрических работ). Филиалы — Свердловск, Иркутск. С конца 1938 года — Новосибирское аэрогеодезическое предприятие ГУ ГК при СНК СССР, с 19.03.1946 — ГУ ГК при СМ СССР. С 15.03.1953 — в составе МВД СССР. С 09.03.1960 — в Министерстве геологии и охраны недр СССР, с 01.01.1962 — предприятие № 8 ГУ ГК Министерства геологии и охраны недр СССР.

Самолет А-20 аэросъемки ГУ и ГК

Гражданский аэрофотосъемочный «бостон», 1946 г.

Выполняет картографирование важнейших строек и объектов народного хозяйства Сибири, а также спецобъектов на территории Алтайского и Красноярского края, Якутской и Тувинской АССР, Новосибирской, Омской, Томской, Кемеровской областей».

Оказалось, что во время войны произошло две катастрофы самолетов Новосибирского аэрофотосъемочного отряда: 10 июня 1941 года в 1,5 км от д. Десятское Анжеро-Судженского района НСО на трассе Новосибирск — Красноярск разбился самолет ПС-41 бис Ф-153 (пилот Старовойтов) и 9 декабря 1942 года в 2,5 км от д. Захламино Омской области самолет ПС-41 Ф-152 под управлением начальника отряда Василия Фокича Жмиленко.

В 1946 году Новосибирский аэрофотосъемочный отряд получил несколько самолетов А-20 с заданием испытать их, переделать в своих мастерских в аэрофотосъемочный вариант и опробовать оборудование на практике. «Бостоны» прибыли без инструмента, запчастей, без запасных моторов. Тем не менее самолеты успешно освоили.

Получаю максимум документов, имеющихся в фонде. Но… Документы 1946–1953 годов — исключительно производственного характера, причем наземного — работа наземных геодезических партий, отчеты, карты, чертежи, акты инвентаризаций. Про работу аэрофотосъемочного отряда — несколько строчек. Ни одного кадрового документа (о приеме на работу, увольнении, исключении из списков в связи со смертью и т. д.). Приходится пролистывать и вычитывать буквально все, в надежде найти хоть какое-то упоминание о летчиках.

Нахожу в «Материалах собрания партхозактива за 1950 год»:

«…Чудинов, начальник предприятия:

— Отвечу на вопрос: «Когда летный отряд избавится от этой хваленой техники?» Сейчас у нас два пригодных самолета, два самолета требуют ремонта, остальные поступят из Московского АФО. Катастрофы произошли по недисциплинированности летного и технического состава.

Чуркин, бортрадист:

— В аэропортах на «бостон» смотрят как на редкость — зеленый, но не военный. Американский знак закрашен, как попало написано СССР Ф-293. В аэропортах мы никому не нужны, нас не обслуживают, не умеют. Приходится самим только заправкой в лучшем случае обходиться».

Два абзаца стенографии совещания дали богатую пищу для выводов. Действительно, в 1950 году в аэропортах ГВФ самолеты А-20 уже были архаизмом, в ГВФ их не было изначально, военные самолеты к тому времени оставались только в морской авиации. Поэтому через 5 лет после войны персонал в гражданских аэропортах не знал эту технику, да и ведомственность всегда была не на пользу летному делу. ГВФ летчиков ведомственной авиации своими не считал, за них не отчитывался и относился как к чужим, хотя медкомиссию проходили они в территориальных управлениях ГВФ, экзамены на классную квалификацию сдавали там же. Тем более что при формировании авиаотрядов ведомственной авиации в 1946 году туда пришли в подавляющем большинстве бывшие военные летчики, уволенные в запас после окончания войны. Естественно, кадровики стремились взять на работу летчиков, летавших в войну на американской технике, чтобы избежать лишних хлопот с переучиванием. Ну и, возможно, было некое взаимное неприязненное отношение друг к другу между гражданскими пилотами и бывшими фронтовиками из ВВС, еще не перестроившимися на гражданский лад, война-то только вчера закончилась. И, что греха таить, порой не отличались любовью к дисциплине вчерашние военные, причем просто из-за отсутствия опыта работы в ГВФ. Профессиональные пилоты ГВФ изначально были обучены и ежедневной работой приучены к тому, что за их спиной — пассажиры, ценные грузы, т. е. к ответственности за чужие жизни в любой ситуации. Бывшие фронтовики, за годы войны привыкшие в воздушном бою и вообще в боевом вылете к быстрым, самостоятельным решениям, идущим порой вразрез с летными законами, но спасающим в критической ситуации, не сразу привыкали к ежедневной монотонной работе мирного времени. В том числе и по этой причине в первые послевоенные пятилетки было много летных происшествий именно по причине недисциплинированности летного состава и нарушения летных инструкций.

В первый послевоенный год по штату в Аэрофотосъемочном отряде Новосибирского АГП ГУ ГК должно было быть 163 человека, в том числе 50 — летно-подъемного состава (11 экипажей) и 41 — инженерно-технического. В состав экипажа самолета-аэрофотосъемщика входили: пилот-командир экипажа, штурман-аэросъемщик, бортмеханик, бортрадист и бортоператор. Во время работы на объекте в полевой сезон бывало, что летали сокращенным составом: пилот-командир экипажа, штурман-аэросъемщик и бортоператор.

В июле 1946 года в отряде было 6 экипажей самолетов А-20.

В 1947 году — 9 самолетов А-20 (номера Ф-211, Ф-212, Ф-220, Ф-227, Ф-256, Ф-289, Ф-293, Ф-299, Ф-300), два По-2 (Ф-104, Ф-241), Р-5 (Ф-271) и ПС-40 (Ф-205).

В отчете за 1948 год выбыл Ф-211, появились в списке Ф-283, Ф-284, стало 10 самолетов А-20 (номера Ф-212, Ф-220, Ф-227, Ф-256, Ф-283, Ф-284, Ф-289, Ф-293, Ф-299, Ф-300).

В отчете за 1949 год появились самолеты Ф-341, Ф-342, Ф-344, не стало самолета Ф-256. В итоге в эксплуатации находятся 12 самолетов А-20 (номера Ф-212, Ф-220, Ф-227, Ф-283, Ф-284, Ф-289, Ф-293, Ф-299, Ф-300, Ф-341, Ф-342, Ф-344).

Годовой отчет Новосибирского АГП за 1950 г.: использовалось 10 самолетов А-20 с экипажами (номера Ф-212, Ф-220, Ф-227, Ф-283, Ф-289, Ф-293, Ф-299, Ф-300, Ф-341, Ф-344).

Аэрофотосъемочный отряд у самолета А-20. 1948 г.

Годовой отчет Новосибирского АГП за 1951 г.: использовалось 7 самолетов А-20 с экипажами (номера Ф-225, Ф-237, Ф-286, Ф-300, Ф-302, Ф-330, Ф-344).
Годовой отчет Новосибирского АГП за 1952 г.: использовалось 9 самолетов А-20 с экипажами (номера Ф-237, Ф-251, Ф-286, Ф-300, Ф-302, Ф-344, Ф-378, Ф-379, Ф-380).

С 1948 года в годовых отчетах Новосибирского АГП появились листы с учетом наработки самолетов аэрофотосъемочного отряда: номер самолета, состав экипажа, период работы на объекте, выполняемые работы. Скопировал все эти документы, составил поэкипажные списки. Стало понятно, кто, на каких самолетах и в какой период работал в сезон. Но… Данных о катастрофах в этих листах нет. Ищу дальше. В годовых отчетах предприятия за 1950 и 1951 годы в разделе «Охрана труда» очень подробно расписаны травмы производственных рабочих наземных геодезических партий (фамилия, имя, отчество, должность, что произошло, сколько дней просидел на больничном), а о летчиках одной строкой: «… в летном отряде низкая дисциплина привела к катастрофам с гибелью людей». И более НИ-ЧЕ-ГО!!! То есть вывих ноги рабочего фиксировался, а гибель нескольких летных экипажей — нет. Все так же не известно, кто, где, когда, какие причины. Но зацепка есть, и есть состав экипажей и номера самолетов. Поиск продолжается.

Появился в Красноярске еще один полезный нам человек — откликнулась Валентина Ивановна Хахановская. Ее отец в 1940–1950-е работал в Аэрофотосъемочном отряде начальником аэросъемочной партии. От нее мы получили немногие, но очень важные для нас уточнения:

«…В крае три партии. Одна партия в Красноярске, одна в Туруханске. В партии от одного до пяти самолетов (сразу после войны по одному). «Бостоны» были в эксплуатации до 1950 года и позже. Экипаж самолета — три человека: пилот, штурман-аэрофотосъемщик и бортоператор. «Бостоны» были серебристого цвета, переделаны для съемки, устанавливали блистеры. Самолет оснащался фотокамерой, радиовысотомером и статоскопом. Снимали на 20-мм камеру с рулонной пленкой. На памяти не менее трех катастроф с «бостонами»: один экипаж разбился при перелете из Красноярска в Новосибирск, один экипаж пропал без вести в 1950 году в Туруханске. Погибшие экипажи увозили хоронить в Новосибирск».

К сожалению, про катастрофу в Снежнице Валентина Ивановна ничего сказать не могла. Но ее рассказ был для нас важен. Наш главный «спец» по «бостонам» Александр Матвеев снова стал выяснять предназначение найденных на месте катастрофы деталей оборудования, перелопатил и русско- и англоязычные авиационные сайты интернета и нашел-таки: одна из наших деталей — это часть редуктора от авиационного фотоаппарата АФА. Версия с самолетом метеослужбы отпала окончательно, на них АФА не устанавливался точно. Еще один момент озадачил Александра: найденный картер принадлежал двигателю «Райт-Циклон 2600–11», который ставился только на самые ранние серии А-20. Такие двигатели ставили в основном на В-25 «Митчелл». Наш же «геодезист» — самолет одной из поздних серий, 1944 года выпуска, комплектовавшийся более мощными двигателями R-2600–23. На нашем самолете двигатель 11-й серии мог стоять только по одной причине — когда-то штатный двигатель был заменен на двигатель из ремонтного фонда.

Повторный выезд в архивы. Опять Москва, РГАЭ. Был найден полезный документ:

«Список подразделений ГУ ГК на 01.01.1949»:
Московский АФО: 2 В-25, 30 А-20, 15 По-2.
Новосибирский АФО: 16 А-20, 5 По-2.
Ленинградский АФО: 14 А-20, 1 По-2.
Якутский АФО: 1 В-25, 4 А-20.
Киевский АФО: 6 А-20, 1 По-2.

Но с катастрофами сначала опять неудача: в читальном зале, просматривая описи, я не нашел дел по летным происшествиям. Спасибо, нашелся добрый человек. Заведующая архивом Росавиации Наталия Ильинична Демиденко подсказала, что в фонде ГВФ была опись № 4 с делами по катастрофам, но она была с грифом «секретно». Спрашиваю снова в читальном зале РГАЭ. Повезло — опись рассекречена, но не в свободном доступе, надо заказывать. Но это уже мелочи.

И наконец:

Дело № 157. «Катастрофа А-20 Ф-283 ГУ ГК 23.10.1950, пилот Боярчиков Г.Н. Катастрофа А-20 Ф-341 ГУ ГК 11.10.1950, пилот Прилепко А.А.».
Дело № 175. «Катастрофа А-20 Ф-283 Новосибирского АФО ГУ ГК 23.10.1950, пилот Боярчиков Г.Н. Катастрофа А-20Ж Ф-330 Новосибирского АФО ГУ ГК 10.08.1951, пилот Соловьев В.И.».

Теперь хотя бы понятно, когда и кто разбился. Но где? Непросто оказалось найти следы этой катастрофы в Снежнице. Две поездки в Новосибирск, две поездки в Москву. Раз уже добрался до архива, разбираюсь со всеми катастрофами самолетов Новосибирского аэрофотосъемочного отряда.

РГАЭ.Ф.Р-9527.Оп.4.Д.157.Л.65.
«…24 июня 1950 г. самолет А-20 Ф-284 Новосибирского АФО ГУ ГК, пилот — заместитель командира отряда Юренков, вылетел из Подкаменной Тунгуски и в Туруханск не прибыл. В этот же день 10 минут позднее по этому же маршруту вылетел пилот Максимов на А-20 Ф-344 и прибыл в Туруханск благополучно. Последняя радиограмма с Ф-284 «Пролетели Имбатское, связался с Туруханском».
(Экипаж в составе: пилот Юренков С.Г., штурман-аэросъемщик Гранкин П.М., бортмеханик Татаринов Г.Ф., бортрадист Патрин, считается пропавшим без вести.)

РГАЭ.Ф.Р-9527.Оп.4.Д.175.Л.50.
«…Катастрофа самолета А-20Ж Ф-283 Новосибирского АФО ГУ ГК 23 октября 1950 г. в 6.15 мск. Экипаж: пилот Боярчиков Г.Н., бортмеханик Мязитов К.З., бортрадист Сушков М.Ф., аэросъемщик Мягких А.К., бортоператор Быкова Т.Г.
Вылетел на А-20Ж Ф-283 с Новосибирского аэропорта для выполнения задания по аэрофотосъемке. После взлета на высоте около 50 метров перебои мотора. Правый мотор самолета отказал на высоте 120 м. Отсутствие площадки вынудило пилота садить самолет на лес. Пролетев, сбивая деревья, 250 м, самолет правой плоскостью задел бровку канавы, отломил консоль, при ударе о землю разрушился и загорелся. Погибли Мягких и Быкова, остальные ранены. Самолет работал на объекте с 25 июня по 23 октября 1950 года. Задания — Васюгано — Тымский и Кемерово-Сталинский район и договорные».

Нашлась и катастрофа 1951 года:

РГАЭ.Ф.Р-9527.Оп. 4.Д.157.Л.68.
«…Катастрофа самолета А-20Ж Ф-330 Новосибирского АФО ГУ ГК 10 августа 1951 года в 13.35 мск в 22 км северо-западнее Петропавловска-Казахского.
Экипаж: пилот Соловьев Владимир Иванович, штурман-аэросъемщик Харитонов Станислав Григорьевич, бортмеханик Кичигин Борис Тимофеевич, бортрадист Теплов Иван Константинович, бортоператор Дербышев Леонид Васильевич.
Время работы на объекте на Курганском и Тюменском титуле с 15 июня по 10 августа 1951 г. Последний съемочный полет 8 августа 1951 г. Самолет стал терять высоту и с 400 метров с пламенем под углом 60–70° упал, взорвался и сгорел в районе деревни Петерфельде. Все погибли.
Предположение комиссии — курение в полете, повлекшее возникновение пожара внутри самолета в районе баков. При расследовании выяснено, что при заправке самолета в Омске были облиты бензином чехлы, находящиеся в самолете, и обмундирование членов экипажа».

А вот про наш самолет, разбившийся в Снежнице, узнаю только благодаря переписке между Главным управлением ГВФ и Красноярским УГМС:

РГАЭ.Ф.Р-9527.Оп. 4.Д.157.Л.246.
«…Исх.№ 02906 от 15.10.1950. Заместителю начальника ГУ ГВФ генерал-майору Захарову.
11 октября 1950 г. в 25 км от Красноярска произошла катастрофа с самолетом аэрофотосъемки А-20 под управлением пилота Прилепко. Прибывший на место представитель ГУ ГВФ тов. Радугин приступил к расследованию указанного случая без участия представителя Красноярского УГМС, которое даже не было поставлено в известность об этой катастрофе.
Заместитель начальника ГУ ГМС Урываев».

РГАЭ.Ф.Р-9527.Оп. 4.Д.157.Л.247.
«…Исх.№ 024815 от 30.11.1950. Начальнику ГУ ГМС при СМ СССР т. Золотухину.
11 октября 1950 г. в районе станции Снежница, западнее г. Красноярска, в 30 км потерпел катастрофу самолет А-20 Ф-341, принадлежащий ГУ ГК. Для расследования причин катастрофы на месте была создана комиссия под председательством заместителя начальника Красноярского УГВФ майора Капусты. Комиссия первый раз была на месте катастрофы 12 октября. Комиссия из Москвы прибыла в Красноярск 14 октября и 15 октября была на месте катастрофы. Ранее назначенная комиссия уже сняла дознание с местных жителей, которые показали, что горы в районе станции Минино и Снежница в момент катастрофы были закрыты облачностью. Синоптик Рябков, выдавший прогноз погоды пилоту Прилепко не показал, что горы в районе станции Снежница закрыты облачностью, а показал высоту облачности 300–600 метров, чего фактически не было. Хотя основной причиной катастрофы явилась недисциплинированность пилота Прилепко, синоптик Красноярского УГМС Рябков, как косвенный виновник происшествия, должен понести соответствующее наказание.
Заместитель начальника ГУ ГВФ генерал-майор Захаров».

РГАЭ.Ф.Р-9527.Оп. 4.Д.157.Л.250.
«…Сторож станции Снежница Губенко показал, что был сплошной туман, обратил внимание на перебои и ненормальный звук моторов самолета. Обходчик железнодорожного пути сообщил, что тумана не было. Разбор показал, что метеопрогноз Рябкова в основном оправдался, и его вины нет.
Самолет летел над железной дорогой примерно между 10–11 часами местного времени курсом на запад на высоте примерно 1500 метров».

Наконец-то найден!

В районе станции Снежница разбился самолет А-20 «Бостон» Ф-341.
Экипаж: пилот Прилепко А.А., штурман-аэросъемщик Воробьев В.С., бортмеханик Блинов Г.С., бортрадист Вареных Н.
Время работы на объекте с 21 мая по 23 сентября 1950 года.
Катастрофа произошла 11 октября 1950 года.

Дальнейшая судьба Аэрофотосъемочного отряда следующая. В 1952 и 1953 годах катастроф в авиаотряде не было. В марте 1953 года Аэрофотосъемочный отряд Новосибирского аэрогеодезического предприятия был передан в состав Западно-Сибирского управления Гражданского воздушного флота. На момент передачи в его составе было 9 самолетов А-20 «Бостон» и поступившие из Москвы в декабре 1952 — феврале 1953 годов В-25 «Митчелл» и 5 самолетов Ли-2.

В составе ГВФ отряд стал именоваться 6-м авиаотрядом воздушных съемок. Был поставлен вопрос о целесообразности дальнейшей эксплуатации самолетов А-20, и летчики наконец-то избавились от выработавших весь ресурс «американцев» и перешли на самолеты Ли-2Т. По состоянию на 1 марта 1953 года шесть списанных самолетов-аэрофотосъемщиков А-20 «Бостон» подлежали сдаче на базу Главторгцветмета. Чуть позже и оставшиеся три «бостона» тоже были отправлены в металлолом.

К сожалению, 27 мая 1953 года еще один экипаж бывшего Новосибирского АФО уже на самолете Ли-2Т № СССР-А4031 потерпел катастрофу близ дер. Гусиный Брод Кемеровского района Кемеровской области.

Все 7 членов экипажа погибли:
командир экипажа Ломов Александр Николаевич;
второй пилот Киселев Михаил Константинович;
бортмеханик Кузнецов Евграф Яковлевич;
штурман-аэросъемщик Щур Михаил Петрович;
бортрадист Лялин Николай Павлович;
бортоператор Волкова Зоя Павловна;
аэросъемщик Павлов Николай Александрович.

Поиск привел к результату, пусть не полному, но результату. Благодаря этой запутанной истории мы выяснили, как непросто выполнялась серьезнейшая работа по составлению топографических карт нашей необъятной страны. Именно из-за секретности производимых работ в архивах очень мало документов о деятельности авиаотрядов. Нашлось место и обычной российской безалаберности. Скорее всего, из-за короткого периода существования отрядов ведомственной авиации (7–8 лет) при их расформировании или передаче в состав ГВФ вполне могло случиться, что их документация уничтожалась либо по ненадобности, либо по недомыслию. К тому же мало кто из летного состава бывших аэрофотосъемочных отрядов был принят в ГВФ, опять по тем же самым причинам — «своими» бывших военных летчиков не считали, надо было переучивать, да и с дисциплиной кто-то из них был не в ладах. Такой вывод делаю по той причине, что личных дел на погибших членов экипажа в архиве Росавиации найти не удалось. Личные дела нашлись только на четверых летчиков авиаотряда — Боярчикова, Стэфкина, Сергеева и Торопова, в свое время закончивших авиашколы ГВФ. Это говорит о том, что большинство пилотов ни до службы в аэрофотосъемочном отряде, ни после его передачи в ГВФ в гражданской авиации не работали. Нашлась только «Классификационная карточка» пилота разбившегося А-20 Ф-341, в которой оказалась маленькая фотография 3х4 и четыре строчки: «Пилот Прилепко Алексей Александрович, 1921 г.р. Окончил Новосибирскую авиашколу летчиков в 1940 г. Летает на По-2. Присвоен 3-й класс. Протокол № 122 от 24.03.1949. Западно-Сибирское управление ГВФ. На 1 марта 1949 г. налет 2028 часов, из них ночью 1071 час».

Сайт «Подвиг народа» рассказал об Алексее Александровиче больше, летчик оказался настоящим героем войны. Родился А.А. Прилепко в 1921 году в г. Анжеро-Судженске Кемеровской области, оттуда и ушел в армию в 1939 году. На фронте с 19 июля 1942 года, в 13-м гвардейском полку Авиации дальнего действия. Летал правым пилотом, командиром корабля на самолете В-25 «Митчелл». Бомбил промышленные объекты противника в глубоком тылу, коммуникации и аэродромы врага. На 17-м боевом вылете над Смоленском был сбит зенитной артиллерией, покинул самолет с парашютом. Приземлившись, вышел к партизанам и, несмотря на тяжелые ожоги, воевал в составе партизанского отряда. После возвращения в часть продолжил боевую работу. Закончил войну командир звена дальних бомбардировщиков гвардии старший лейтенант Прилепко кавалером трех орденов Красного Знамени и ордена Отечественной войны 1-й степени. На его счету было 223 успешных боевых вылета.

В наградном листе есть такие слова:

«...Тов. Прилепко — отличный летчик, летает в любых метеорологических условиях дня и ночи, техника пилотирования на самолете В-25 отличная, материальную часть знает хорошо и эксплуатирует грамотно».

Исходя из этих документов, версия о недисциплинированности летчика, приведшей к катастрофе в 1950 году, кажется несостоятельной. Осмелюсь предположить, что причиной летного происшествия явилось стечение неблагоприятных факторов:

1. Неисправность мотора (ненормальный звук работы мотора, скрежет, услышанный свидетелями, факт установки на самолет мотора старой серии из ремонтного фонда).
2. Кратковременный густой туман, накрывший сопку в районе Снежницы именно в момент снижения самолета по причине неустойчивой работы мотора (подтверждается несколькими свидетелями).

К сожалению, акта расследования катастрофы «бостона» в Снежнице в архивах пока я не нашел. Возможно, что его просто нет. Но уже хорошо, что мы знаем точно, когда это произошло, убедились в правоте своих логических построений при расследовании и, самое главное, известны фамилии погибших членов экипажа. А это значит, что мы на месте гибели экипажа обязательно поставим памятный знак и соберем на это торжественное мероприятие всех жителей Снежницы, чтобы рассказать им о тех, кто погиб за карту Родины и до сей поры оставался неизвестным…

Прилепко Алексей Александрович

Родился в 1921 году в г. Анжеро-Судженске Кемеровской области. В Красной армии с 1939 года. Окончил Новосибирскую ВАШП. На фронте с 19.07.1942 — летчик самолета СБ, второй пилот, командир корабля, командир звена, заместитель командира эскадрильи самолетов В-25 «Митчелл» 13-го гвардейского авиаполка дальнего действия (229-го гвардейского бомбардировочного авиаполка). В качестве второго пилота произвел 70 боевых вылетов ночью на сильно укрепленные объекты противника в Орше, Гомеле, Смоленске, Могилеве, Киеве, Кременчуге, Днепропетровске. Бомбил аэродромы и скопления войск противника на линии фронта и промышленные объекты в глубоком тылу врага — в Кенигсберге, Инстербурге, Брест-Литовске, Варшаве. В налетах на Могилев экипажем было уничтожено несколько сот гитлеровцев, склады и эшелоны с боеприпасами и горючим. При налете на военный городок Ямница было уничтожено 70 автомашин и 15 танков, до 400 солдат и офицеров врага. На аэродроме Сеща уничтожено до 70 самолетов противника, на аэродромах Олсуфьево, Орел, Болбасово — до 50 самолетов. В декабре 1942 года родители Прилепко в Анжерке получают похоронку на сына: «самолёт-бомбардировщик, пилотируемый тов. Прилепко, с боевого задания не вернулся, о судьбе экипажа ничего не известно». Самолет Прилепко на 17-м боевом вылете в декабре 1942 года был сбит зенитной артиллерией противника при выполнении задачи по подсветке цели ж/д узла Смоленск. Самолет загорелся. Несмотря на полученные ожоги, Прилепко покинул самолет на парашюте, вышел к партизанам и пять месяцев вместе с партизанами участвовал в ряде боевых операций в тылу противника. После возвращения в часть переучился на командира корабля В-25.

Из наградного листа от 03.04.1944:

«...Произвел 130 успешных боевых вылетов ночью на самолете В-25, в том числе по разрушению столицы Финляндии — Хельсинки, 5 боевых вылетов. Экипаж 120-ю прямыми попаданиями в цели вызвал 35 очагов пожаров и 4 сильных взрыва. Экипаж Прилепко оказал большую помощь наземным войскам при форсировании Днепра и прорыве блокады Ленинграда.

Лейтенант Прилепко летает в любых метеоусловиях днем и ночью. Техника пилотирования отличная. За весь период боевой работы не было ни одного случая потери ориентировки.

14.09.1943 при бомбометании по ж/д станции Унеча бомбами Прилепко был сожжен воинский эшелон с техникой и боеприпасами противника.

Достоин награждения орденом Красного Знамени».

Из наградного листа от 27.07.1944:

«...После второй правительственной награды совершил еще 40 успешных боевых вылетов ночью на уничтожение железнодорожных узлов, эшелонов, живой силы и техники противника в Львове, Барановичах, Холме.

Достоин награждения орденом Отечественной войны 1-й степени».

Из наградного листа от 21.04.1945:

«...Произвел 218 успешных боевых вылетов ночью и 5 успешных боевых вылетов днем на самолете В-25. Бомбил промышленные объекты в Будапеште, Лейпциге, Сату-Маре, Моравской Остраве, Кенигсберге, Данциге, Бреслау. Является лучшим разведчиком части, летает в любых метеоусловиях. Во всех боевых вылетах ведет себя хладнокровно и уверенно, точно приводит корабль к цели, искусно маневрирует в зоне зенитного огня и прожекторов и всегда выходит из боя победителем. Обучил 6 молодых летчиков, в настоящее время выполняющих боевые задания.

Достоин награждения орденом Ленина».

Гвардии старший лейтенант. Награждён тремя орденами Красного Знамени (07.09.1943, 28.04.1944, 04.06.1945), орденом Отечественной войны 1-й степени (31.07.1944), медалями «За оборону Ленинграда», «За взятие Кенигсберга», «За взятие Будапешта», «За победу над Германией».

После войны — командир корабля аэрофотосъемочного отряда Новосибирского аэрогеодезического предприятия. Участвовал в двух экспедициях. Вторая в 1950 году стала последней. 10 октября 1950 года самолёт вылетел из Красноярска в Новосибирск при туманной дождливой погоде. Уже через 10 минут после взлёта один из моторов начал сдавать, было решено вернуться. При развороте самолёт врезался в сопку. Весь экипаж из пяти человек захоронен в братской могиле на кладбище г. Новосибирска.

Вылет В-25 на боевое задание

ИСТОРИЯ ДЕВЯТАЯ. ВОЕННЫЕ АЭРОФОТОСЪЕМЩИКИ

На Троицком кладбище г. Красноярска учащиеся 149-й школы под руководством учительницы и руководителя школьного музея Натальи Николаевны Шумаевой обнаружили большое воинское захоронение из восьми могил с установленным посередине на металлическом каркасе полуразвалившимся деревянным пропеллером от самолета. Ухоженной была только одна могила, на которой прочитали, что здесь похоронен летчик капитан Дубровский Александр Николаевич, погибший в авиакатастрофе 6 октября 1947 года, и относительно недавно умершая его жена. На кладбище им объяснили, что именно семья Дубровского долгие годы и ухаживала за этим захоронением. С помощью Военного комиссариата Красноярского края было установлено, что:

«...06.10.1947 в г. Красноярске при выполнении служебных обязанностей потерпел крушение самолет В-25 151-й аэрофотосъемочной авиаэскадрильи в составе экипажа:

- *командир эскадрильи капитан Дубровский Александр Николаевич 1913 г. р., г. Мичуринск Тамбовской области. В Красной армии с 1933 г. Награжден орденом Красной Звезды (16.09.1945), медалями «За боевые заслуги» (03.11.1944), «За победу над Японией»;*
- *командир звена капитан Соломко Александр Герасимович 1913 г. р. Киевской области. В Красной армии с 1935 г., призван Березанским РВК Киевской области. Награжден орденом Красной Звезды (16.09.1945), медалями «За боевые заслуги» (за выслугу лет 1945), «За победу над Японией»;*
- *штурман звена капитан Машонкин Семен Григорьевич 1913 г.р., Горьковской области;*
- *второй пилот лейтенант Щелочков Николай Трофимович 1918 г.р., г. Шахты Ростовской области;*
- *воздушный стрелок-радист сержант Григорьев Григорий Петрович 1927 г. р., с. Ребриха Алтайского края;*
- *авиационный механик сержант Гордейчук Петр Яковлевич 1926 г. р., Каменец-Подольской области Украины. Призван из с. Краснотуранское Красноярского края;*
- *механик по фотооборудованию сержант Кучмаев Игорь Николаевич 1927 г. р., г. Миллерово Ростовской области».*

Когда я узнал об этом, опять подумал: война и трасса никогда меня не отпустят. Катастрофа послевоенная — 1947 год, но... Опять «американец» — В-25 «Митчелл», на единственном сохранившемся на захоронении фото командир капитан Дубровский — в орденах и медалях. Не уничтоженные и не возвращенные в США после войны (согласно условиям договора о ленд-лизе) американские самолеты продолжали служить СССР верой и правдой. Роковую роль через несколько лет после войны стали играть такие факторы, как износ техники, выработка ресурса агрегатов, отсутствие запчастей. Прошедшие фронт самолеты не могли эксплуатироваться бесконечно. И... опять уносили с собой жизни летчиков.

Оказывается, на Красноярском аэродроме с октября 1946 года базировалась переведенная с Дальнего Востока 151-я отдельная аэрофотосъемочная авиационная эскадрилья на самолетах В-25. Выполняемые задачи — аэрофотосъемка районов Сибири, дальнего Востока и Монголии. 6 октября 1947 года случилась трагедия: при возвращении с задания самолет командира эскадрильи капитана А.Н. Дубровского потерпел катастрофу. Погиб весь экипаж — 7 человек. Похоронили их на Троицком кладбище. Все погибшие летчики не были красноярцами, поэтому за могилой долгие годы ухаживала по мере сил жена капитана Дубровского Александра Николаевна до самой своей смерти в 2001 году. Затем школьники стали ухаживать за могилой, наводить порядок. Историк Красноярского некрополя Ольга Павловна Аржаных решила попытаться найти возможность установить погибшим летчикам единый обелиск с помощью Военно-мемориальной компании, благо к тому времени вышли документы, разрешающие установку новых и замену обветшавших памятников погибшим защитникам Отечества за государственный счет. Но... возникла проблема. Сотрудники компании первоначально отказали в просьбе, мотивируя тем, что катастрофа 1947 года и не имеет отношения к Великой Отечественной войне.

Ольга Павловна обратилась ко мне. На самом деле вопрос с доказательствами того, что погибшие летчики — участники Великой Отечественной войны, решался просто: на сайте «Подвиг народа» были найдены наградные листы на командира эскадрильи капитана Дубровского и капитана Соломко за участие в боевых действиях с Японией в 1945 году.

Из наградного листа капитана Дубровского А.Н., командира эскадрильи 7-го отдельного разведывательного авиаполка 10 ВА 2 Дальневосточного фронта:

«...работая на Дальнем Востоке, настойчиво готовился сам и готовил личный состав своего подразделения к борьбе с японскими захватчиками. Его подразделение на самолетах Ил-2 произвело 8 боевых вылетов на разведку оборонительной полосы войск противника, задачи выполнило хорошо. Сам лично тов. Дубровский, будучи на стажировке на фронте, произвел 8 успешных боевых вылетов, показал там себя способным командиром и воином. За время боевых действий с японскими захватчиками совершил 2 боевых вылета на перспективное фотографирование. Задачу выполнил отлично.

Достоин награждения орденом Красной Звезды.

Командир 7-го РАП подполковник Саломатин. 19.08.1945».

Только по этому старому винту и можно было найти могилу экипажа Дубровского

Дубровский А. Н.

Из наградного листа старшего лейтенанта Соломко Александра Герасимовича, командира звена 3-го отдельного аэросъемочного авиаотряда 10 ВА 2 Дальневосточного фронта:
«...За период войны тов. Соломко при выполнении отрядом специальных заданий Генерального штаба Красной армии по аэрофотосъемке площадей на территории Дальнего Востока и Маньчжурии своим доблестным трудом обеспечил выполнение ряда заданий по снабжению Красной армии топографическими картами. В трудных условиях работы в таежной безориентирной местности фотографировал в течение 6–8 часов в сутки, производя по 2 вылета в день. В августе 1945 зафотографировал со своим экипажем на территории Маньчжурии 6000 км площади без единого брака.
За успешное выполнение заданий ГШ КА достоин награждения орденом Красной Звезды.
Командир 3 ОААО 10 ВА майор Черняев. 07.09.1945».

Эти документы и стали основанием для выполнения заказа на новый памятник летчикам Военно-мемориальной компанией.

Вскоре красивый памятник из черного полированного гранита был установлен. Над фамилиями экипажа — грозная боевая машина, тяжелый бомбардировщик В-25 «Митчелл», ставший в мирное время фоторазведчиком. А шефство над захоронением взяли на себя члены авиационно-спортивного клуба «Летная гвардия — ОСОАВИАХИМ».

Капитан и его жена

Установка нового памятника погибшему экипажу Дубровского

РАРИТЕТ ЛЕНД-ЛИЗА НА КРАСНОЯРСКОМ СЕВЕРЕ

Слухи и домыслы — не самое страшное, что сопровождало все годы историю Красноярской воздушной трассы. «Запрещенная» во времена холодной войны, трасса Аляска — Сибирь только усилиями поисковиков не погружается в забвение. «Политический момент», который, как показывает жизнь, никогда не бывает благоприятным, продолжает играть в судьбе этого сверхсекретного воздушного моста времен войны решающую роль. Памятники перегонщикам есть на Аляске и в Якутии, но никакого памятного знака, кроме скромной мемориальной доски Молокову и памятных плит на мемориале погибшим летчикам на Троицком кладбище (опять же, установленных по инициативе и руками тех же самых поисковиков), в Красноярске нет. Наше прошлое утекает песком сквозь пальцы, и то, о чем когда-то было запрещено говорить, скоро кто-то не вспомнит, а кто-то об этом никогда и не узнает.

По просьбе Леонида Находкина, человека, много лет занимающегося в США историей русско-американских отношений, в том числе и историей трассы, несколько деталей того самого самолета, с которого начался Алсиб для меня и для учащихся лицея № 11 во главе с руководителем школьного музея Ольгой Леонидовной Подборской, в 2014 году все-таки были переданы американской стороне. Для памятника летчикам Второй мировой войны, который будет установлен в Сан-Франциско. А на нашей земле, взрастившей летчиков, способных проложить воздушную трассу там, где летать нельзя в принципе, память об их подвиге так и канет в Лету.

На севере Красноярского края, в 180 км от поселка Волочанка Авамского района Таймырского национального округа, на болоте в тундре до сих пор стоит самолет американского производства С-47, полученный по ленд-лизу 12 марта 1943 года и потерпевший аварию уже после войны — 23 апреля 1947 года. Из-за невозможности эвакуации в то время, он был списан и оставлен на месте аварии.

История самого самолета такова:

Самолет С-47 DL (серийный номер 42–32892, заводской номер 9118) был передан с завода-изготовителя в ВВС США 24 февраля 1943 года. В г. Фэрбенксе на Аляске был передан по ленд-лизу в ВВС СССР 12 марта 1943 года. С 12 марта по ноябрь 1943 года самолет находился в составе 7-го перегоночного авиационного полка 1-й перегоночной авиационной дивизии Гражданского воздушного флота на Красноярской воздушной трассе. На фронт самолет не попал, и уже с апреля 1943 года был оставлен для работы в полярной авиации на севере Красноярского края.

Согласно Приказу по Красноярской воздушной трассе № ОК/071 от 16.04.1943:

«...из 7-го ПАП 1-й ПАД 16 апреля 1943 г. в распоряжение Управления полярной авиации Главного управления Северного морского пути (УПА ГУСМП) временно откомандирован для ледовой разведки экипаж С-47 (серийный номер 42–32892, заводской номер 9118) в составе: командир корабля капитан Антюшев Серафим Иванович, летчик капитан Сырокваша Николай Лукич, воздушный стрелок-радист воентехник 2-го ранга Абрамчук Александр Иванович, техник авиационный бортовой военинженер 3-го ранга Барукин Вениамин Павлович, техник авиационный бортовой Пятин Михаил Алексеевич».

В ноябре 1943 года самолет был окончательно передан с Красноярской воздушной трассы в постоянный состав Управления полярной авиации Главного управления Северного морского пути (УПА ГУСМП) и получил опознавательный знак принадлежности к полярной авиации «СССР Н-328». В период с 22 октября по 10 ноября 1943 года С-47 «СССР Н-328» производил позднюю осеннюю разведку льдов Карского моря под управлением летчика М.А. Титлова, в период с 30 июня по 24 июля 1944 года для производства разведки льдов Карского моря совершал вылеты с базы в Амдерме, с 1945 года входил в состав Чукотской авиагруппы полярной авиации. С 1946 года самолет был передан из полярной авиации в ГВФ и, получив обозначение «СССР Л-1204», находился в составе 26-го транспортного авиационного отряда Красноярского управления Гражданского воздушного флота.

Командиром экипажа был 35-летний опытнейший красноярский пилот Максим Дмитриевич Тюриков. В 1936 году он окончил Красноярский аэроклуб и работал в нем же командиром отряда, начальником летной части. С августа 1939 года — пилот авиаотряда № 03 Треста лесной авиации. Во время войны работал пилотом в Енисейской авиагруппе УПА ГУСМП, с июня 1942 года — пилотом Московской авиагруппы УПА ГУСМП. За отличную летную работу в 1943 году был награжден знаком «Почетному полярнику», в 1944–1945 годах — орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Бортмеханик и бортрадист в экипаж пришли с Красноярской воздушной трассы:

33-летний бортмеханик Виктор Ананьевич Писмарев в 1937 году окончил Иркутскую военную школу авиатехников. На фронте с октября 1941 по февраль 1943 года — авиатехник Северной особой авиагруппы, бортмеханик Московской авиагруппы особого назначения. На Красноярской воздушной трассе с 25 февраля 1943 года — бортмеханик 1-го перегоночного авиаполка в США на Аляске. С января по июнь 1945 года — бортмеханик 8 транспортного авиаполка. За боевые заслуги на фронте техник-лейтенант Писмарев 1 июля 1942 года был награжден медалью «За боевые заслуги».

Из служебной характеристики от 11.02.1945:

«…В дивизии со дня формирования. Большей частью выполнял задания по переброске импортного груза и в обратных направлениях по доставке экипажей перегонщиков. Совершил 330 рейсов и перегнал 14 самолетов С-47 на участке трассы Фэрбенкс — Уэлькаль протяженностью 1 496 км без летных происшествий. На трассе налетал 1 715 часов. Приобрел хороший практический опыт эксплуатации материальной части в суровых климатических условиях Севера при температурах зимой –40…–50⁰ С…»

Из аттестационного листа от 02.10.1945:

«…За время работы на трассе в составе экипажа налетал 2 015 часов, совершил 385 рейсов по перевозке летного состава перегоночных авиаполков и импортных грузов. За отличную перегонку самолетов фронту и выполнение заданий правительства девять раз объявлялась благодарность, в том числе от начальника ГУ ГВФ маршала авиации Астахова, начальника военной миссии в США, народного комиссара внешней торговли Микояна…»

34-летний бортрадист Алексей Дмитриевич Смирнов — тоже из перегонщиков. После окончания школы радистов в 1934 году он поступил на работу в полярную авиацию и переехал на работу в Красноярск. Летал в Енисейской авиагруппе на гидросамолетах Г-1 и Г-2. С 1942 года — бортрадист 8 транспортного авиаполка, работал на трассе от Фэрбенкса в США до Красноярска и на трассе Красноярск — Новосибирск — Омск — Свердловск — Казань — Москва.

Самым молодым членом экипажа был второй пилот — 24-летний Сергей Лукьянович Аношко. После окончания Петропавловской 53-й учебной эскадрильи ГВФ работал в ней же пилотом-инструктором. После освобождения Украины работал пилотом ГВФ в Украинском управлении ГВФ. С 6 мая 1946 года — второй пилот С-47 Красноярского управления ГВФ.

Сложными были полеты на Севере и не всегда они заканчивались благополучно…

Из официального сообщения:

«…23 апреля 1947 г. в 180 км северо-западнее Волочанки Эвенкийского национального округа Красноярского края потерпел аварию самолет С-47 «СССР Л-1204», управляемый пилотом 2-го класса 26-го транспортного авиаотряда Красноярского управления ГВФ Максимом Дмитриевичем Тюриковым».

Обстоятельства происшествия:

22 апреля 1947 года после выполнения 50-часовых регламентных работ самолет С-47 «СССР Л-1204» в составе экипажа: командир корабля Тюриков М. Д., второй пилот Аношко С. Л., бортмеханик Писмарев В. А., бортрадист Смирнов А. Д., механик Шехаданов Н. В. в 3:00 московского времени вылетел по маршруту Красноярск — Туруханск — Дудинка — Хатанга — Косистый (бухта Кожевникова) с заданием перевезти грузы и пассажиров Нордвикстроя с аэродрома Косистый в Дудинку. Прибыв на площадку Косистый в 16:25, взяв на борт 26 взрослых пассажиров, троих детей и 852 кг груза и багажа, экипаж в 19:20 произвел взлет. Фактическая погода в момент вылета была следующая: полная облачность, высота 1000 м, непрерывный снег, видимость –1 км, давление падало.

Через несколько минут полета было обнаружено падение давления масла в левом моторе и повышение температуры масла. Учитывая, что погода в аэропорту вылета исключает возможность возврата, командир корабля Тюриков принял решение продолжать полет. Через 38 минут давление масла упало до нуля. Тогда Тюриков выключил мотор и продолжал полет на одном правом моторе, о чем было сообщено по радио в аэропорт вылета. Одновременно была запрошена погода аэропорта Хатанга. После выключения левого мотора было обнаружено, что на правом моторе не работает генератор, отчего аккумуляторы быстро сели и самолет оказался без связи. Экипаж продолжал слепой полет на одном моторе в направлении Хатанги с курсом 280. Однако по истечении расчетного времени Тюриков не обнаружил Хатанги и продолжал полет до следующего ближайшего аэропорта Волочанка. После пяти часов полета самолет попал в область обледенения. Пилот Тюриков изменил направление полета на 1800 и, пройдя с новым курсом 15 минут, вышел в район хорошей погоды, но определить свое местонахождение не смог. Из-за перегрева работающего правого мотора Тюриков произвел вынужденную посадку с выпущенными шасси в тундре на снег глубиной 1–1,5 метра и потерпел аварию. Самолет встал на нос, винтом левого мотора зацепил землю и левый мотор сорвало с моторной рамы. Самолет снова встал на шасси.

Связь с ближайшими аэропортами не была установлена из-за отсутствия питания радиостанции. Прождав четыре дня помощи, командир корабля Тюриков, бортмеханик Писмарев, бортрадист Смирнов с шестью пассажирами по настоянию пассажиров 26 апреля 1947 года оставили самолет и отправились на поиски населенного пункта, предполагая, что они находятся южнее линии Хатанга — Волочанка. Остальные пассажиры остались у самолета под руководством второго пилота Аношко.

Розыски самолета начались 23 апреля. Поиски производились двумя самолетами С-47 Красноярского управления ГВФ и одним Ли-2 Управления полярной авиации ГУСМП. Кроме того, были организованы наземные поиски 30-ю упряжками. Долгое время самолет искали не в том направлении, где он находился. Поиски его производились значительно юго-восточнее возможного его местонахождения. Только 11 мая 1947 года в очередном полете в 180 км северо-западнее Волочанки командир корабля Ли-2 Шатров обнаружил совершивший вынужденную посадку самолет. Находившиеся у самолета пассажиры и два члена экипажа были вывезены в Волочанку. Поиски группы, ушедшей от самолета, к положительным результатам не привели. В период с 12 мая по 10 июня дополнительно налетали 142 часа, но ушедшая группа все же обнаружена не была. С 18 по 21 июня поиском пропавших людей занимался экипаж

Тюриков М. Д.

Аношко С. Л.

Смирнов А. Д.

Писмарев В. А.

самолета МП-7. С 21 июня по 28 июля поиски не производились из-за таяния снегов в тундре и выхода аэродрома из строя. Был обследован прилегающий к месту вынужденной посадки район в радиусе 100 км. В связи с безрезультатностью поисков с воздуха 5 августа 1947 года была отправлена в Волочанку наземная поисковая партия с радиостанцией. Перед ней была поставлена задача — привлечь к поискам местное население и оленеводческие бригады, находящиеся в районе вынужденной посадки самолета. Командир корабля Тюриков с группой из восьми человек так и не были обнаружены. В итоге поиски были прекращены, трое членов экипажа и шесть пассажиров были признаны пропавшими без вести.

Останки командира корабля Тюрикова Максима Дмитриевича были обнаружены только 23 октября 1953 года охотником колхоза имени Калинина Авамского района Сахатиным Филиппом Николаевичем в истоках реки Шайтан примерно в 120 км юго-западнее от местонахождения самолета. Опознанию поспособствовали найденные на месте обнаружения документы: партийный билет, свидетельство пилота, записная книжка. Следы остальных восьми человек не найдены до сих пор.

В связи с невозможностью вывоза самолета с места аварии, самолет и моторы были списаны и оставлены на месте аварии.

Единственный оставшийся в живых член экипажа второй пилот Сергей Лукьянович Аношко продолжал летать в ГВФ до 1959 года. Стал командиром самолета Ли-2 и к маю 1956 года налетал 1 000 000 км.

Сейчас 2015 год. Самолет С-47 «СССР Л-1204», в 1943 году полученный по ленд-лизу из США и переданный сразу в полярную авиацию, до сих пор так и стоит на месте вынужденной посадки. Знают о нем геологи, вертолетчики, да немногочисленные охотники-промысловики. Конечно, за прошедшие годы самолет несколько разграбили на «сувениры», но он до сих пор в состоянии, возможном для восстановления в музейных целях. В музеях России нет ни одного экземпляра самолета этого типа. Подготовить и вывезти самолет с места аварии возможно только с помощью опытных специалистов инженерно-авиационной службы и вертолета Ми-6 или Ми-26, так как вес самолета составляет около 8 тонн.

Без сомнения, операция по эвакуации самолета из тундры в Красноярск сложная и дорогостоящая. Специалисты Главного штаба ВВС подсчитали, что общий расход авиационного топлива и ресурса авиационной техники, требуемых для перевозки самолета С-47 с места аварии в Красноярск, составит 314 тонн и 54 часа соответственно.

Простоявший в тундре 68 лет и чудом сохранившийся уникальный самолет после реставрации мог бы стать прекрасным памятником красноярским летчикам 1940-х годов. Еще не поздно это сделать в честь 70-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

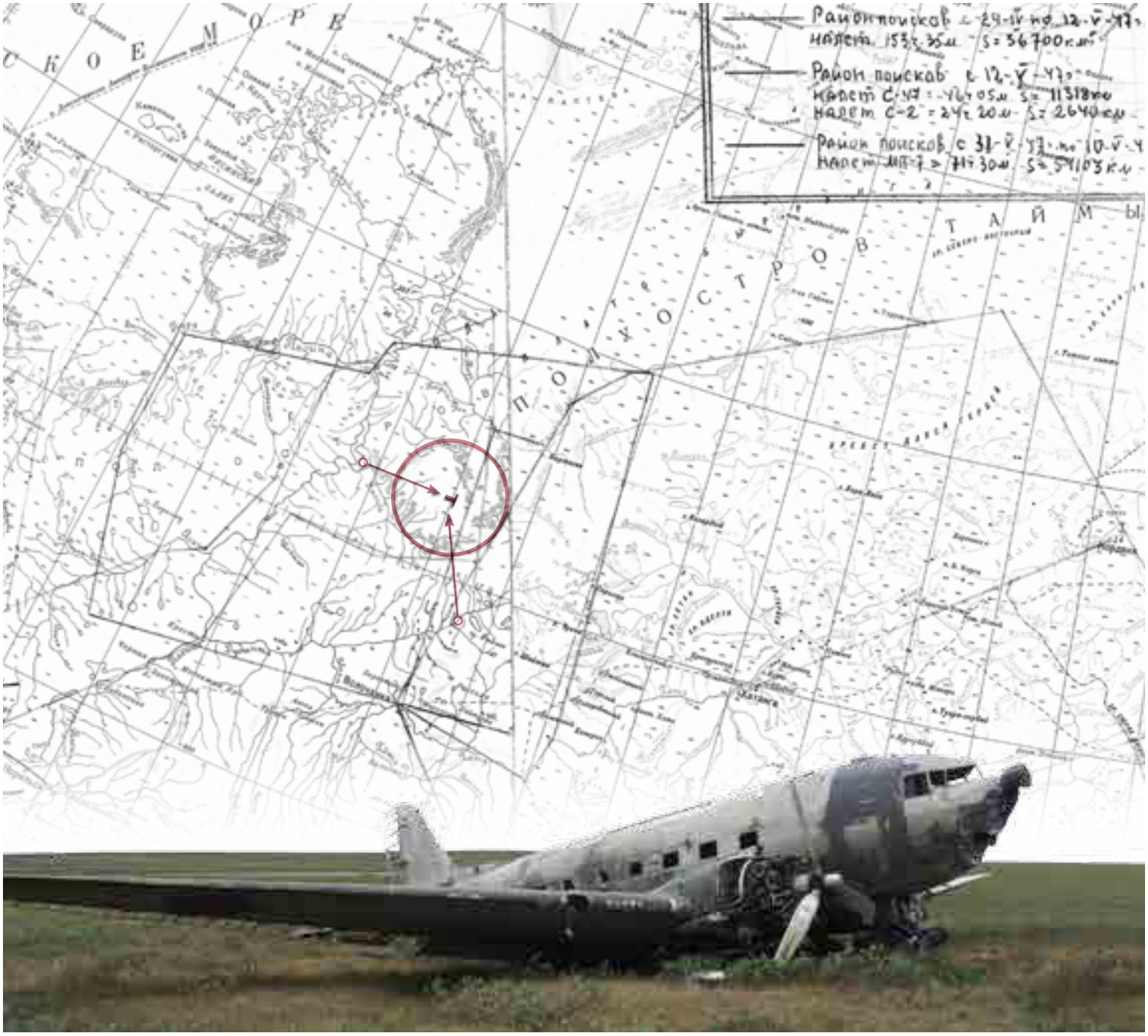
Препятствие этому — нерешенный и пока не решаемый вопрос: где взять средства на разборку, транспортировку и ремонтно-восстановительные работы с самолетом-памятником?

Руководство Военно-инженерного института СФУ выступило с предложением организовать эвакуацию самолета с места аварии в Красноярск, восстановление его до состояния макета и установку в городе Красноярске как самолета-памятника Красноярской воздушной трассе (Аляска — Сибирь). Хочется акцентировать — это был бы памятник не американскому самолету, а героическим СОВЕТСКИМ ЛЕТЧИКАМ, своим непростым трудом приближавшим Победу.

В связи с тем, что операция по эвакуации и восстановлению самолета сложная и дорогостоящая, с просьбой о содействии в эвакуации самолета с места аварии в г. Красноярск руководство СФУ обратилось к Главнокомандующему ВВС России Герою Российской Федерации генерал-полковнику авиации В. Н. Бондареву и Министру обороны Российской Федерации Герою Российской Федерации генералу армии С. К. Шойгу.

Подготовка к экспедиции на место аварии уже ведется Экспедиционным центром Русского географического общества в Сибирском федеральном округе совместно со специалистами ВВС и Военно-инженерного института СФУ.

И последнее — трасса никак нас не отпускает. Вроде бы уже не война, авария эта послевоенная, но… Двое из пропавших без вести в 1947 году членов экипажа самолета С-47 «СССР Л-1204»: бортмеханик Виктор Ананьевич Писмарев и бортрадист Алексей Дмитриевич Смирнов, оказывается, в годы войны работали на Красноярской воздушной трассе…


Район поисков
Район поисков
Район поисков
Т А Й М Ы Р
П О Л У О С Т Р О В

Рассказ Тамары Тимофеевны Смирновой, вдовы Алексея Дмитриевича Смирнова — бортрадиста самолёта С-47 «Л-1204».

…В апреле Алексей должен был лететь на Север, но накануне он выдернул зуб, и у него почему-то всю ночь кровило, он почти не спал. Я просила его не лететь, взять больничный. Лёша пообещал, но лететь было некому, и он полетел. Это был его последний полёт.

После вылета с Косистого, уже через тридцать минут отказал один мотор. Хотели вернуться, но аэропорт закрылся, и они пошли на одном моторе на Волочанку. Шли вслепую, без связи четыре с половиной часа, было всё закрыто. Обнаружилось окно, и они плюхнулись в тундре, не ведая, где они есть.

Сели благополучно. Все пассажиры были невредимы, попытались восстановить связь, но оказалось, что аккумуляторы сели, запасных не было, и связь восстановить было невозможно.

Просидели три дня, ориентируясь, что они находятся южнее Волочанки, решили организовать группу и пойти на поиски жилых мест. В действительности они были магнитными бурями отнесены на север. Шесть человек пассажиров мужчин и три человека экипажа ушли от самолёта, оставив второго пилота и механика ответственными за лагерь, всех пассажиров, а их было двадцать семь человек с детьми. Продукты в самолёте были, так как все везли с Севера продукты, их все объединили и выдавали всем одинаково. Через три дня после ухода группы от самолёта, началась пурга и продолжалась тринадцать суток. Видимо, это и явилось причиной гибели всей поисковой группы. После этой пурги наступила оттепель. Тундра начала таять, и поиски стали невозможными, поэтому их прекратили, считая, что люди погибли. Объявили, что люди без вести пропали.

Когда поиски прекратили, я от горя была практически невменяемой, но не верила, что люди погибли бесследно. Пошла на почту и дала телеграмму Сталину такого содержания:

«МОСКВА. КРЕМЛЬ. И. В. СТАЛИНУ. В АПРЕЛЕ 1947 ГОДА В ТУНДРЕ НА ВЫНУЖДЕННУЮ ПОСАДКУ СЕЛ САМОЛЕТ С-47. ПОИСКИ БЫЛИ ПЛОХО ОРГАНИЗОВАНЫ. НЕ ДАЛИ НИКАКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ И ПРЕКРАЩЕНЫ. ЛЮДИ ОБРЕЧЕНЫ НА СМЕРТЬ. ПРОШУ ВАШЕГО УКАЗАНИЯ ОРГАНИЗОВАТЬ ПОИСКИ ПОЛЯРНЫМИ ЛЕТЧИКАМИ И СПАСТИ ЛЮДЕЙ. С УВАЖЕНИЕМ, ЖЕНА БОРТРАДИСТА СМИРНОВА».

Через два часа я получила ответ:

«МУЖАЙТЕСЬ. ЛЮДИ НАШЕЙ СТРАНЕ ДОРОЖЕ ВСЕГО. ПОИСКИ ВОЗОБНОВЛЕНЫ. НАПРАВЛЕНЫ ЛУЧШИЕ ПОЛЯРНЫЕ ЛЕТЧИКИ: ШАТРОВ, ФЕДОРЕНКО И ДРУГИЕ. НАДЕЙТЕСЬ НА ХОРОШИЙ ИСХОД. С УВАЖЕНИЕМ, И. СТАЛИН».

Поиски были немедленно возобновлены. Направлены лучшие полярные лётчики. По всему Северу, во все оленеводческие колхозы в тундре было объявлено искать, и обнаружившим кого-то будет вознаграждение 10 000 рублей. Уже на второй день самолёт был обнаружен полярным лётчиком Шатровым в 180 километрах севернее Волочанки. Сесть большой самолёт там не мог, но взял пеленг, и по выложенным около самолёта знакам, бегающим около самолёта людям, летчик сделал заключение, что все живы, всё благополучно, о чём сообщил, и на место вынужденной посадки отправили самолёты По-2, нарты, собак и оленей. Пассажиров вывезли в Игарку. Начальники приехали ко мне и поздравляли меня с благополучным исходом, говорили, что дня через два их вывезут в Красноярск. А я им сказала, что это спасибо товарищу Сталину, а то бы вы их погубили, прекратив поиски.

После стольких переживаний непонятно откуда взялись силы. Я навела порядок в квартире, всё же было заброшено. Мама, спасибо, присматривала за девочками. Наготовила всяких вкусных яств в ожидании Лёши, но когда я узнала, что часть пассажиров и экипажа ушли от самолёта на поиски, и что их ещё ищут, сердце у меня снова почуяло неладное. Я знала, что Лёша никогда не останется ждать у самолёта. Я вспомнила, как в один из новогодних дней, я не получила от Лёши поздравительной телеграммы. Через два дня он написал: «Извини, поздравить вовремя не мог. Всю новогоднюю ночь шёл пешком, после вынужденной посадки». Я поняла, что он ушёл: так оно и было. Начались снова муки ада.

Пассажиров привезли в Красноярск. Я их встречала. Хотелось узнать, как всё было, из уст пассажиров. Женщины говорили мне, что они очень просили радиста не уходить от самолёта, но он им сказал, что связь установить нет возможности, а сидеть и смотреть на них и детей он не может, и ушёл. Все пассажиры, и особенно женщины, благодарили меня за то, что я обратилась к товарищу Сталину, чтобы возобновили поиски: «Вы нас спасли от неминуемой гибели. Мы будем надеяться, что ваш муж найдётся, и вы тоже будете счастливы». Они разъехались по своим домам, а я осталась терзаться. Сталин следил за поисками самолёта, и когда узнал, что часть экипажа и пассажиров ушли от самолёта, то по его приказанию была организована экспедиция, и поиски продолжались до зимы.

На поиски взяли моего брата Костю (Константин Тимофеевич Трифонов 15.09.1927–28.02.1990), он потерял год учебы в институте, но выполнил мою просьбу. Экспедиция обнаружила останки двух пассажиров, и всё. По заключению комиссии группа вышла на реку и погибла, а весенние воды стёрли все следы с лица земли. Через семь лет один оленевод нашёл останки командира Тюрикова. Его опознали по сохранившемуся кожаному комбинезону и документам. Этому оленеводу были выплачены 10 000 рублей.

Пока продолжались поиски, мне выплачивали его средний заработок, а когда поиски закончились, мужа признали без вести пропавшим. Мне установили пенсию на детей, так как они были ещё маленькие, и на мать.

Смирнова Тамара Тимофеевна (6 мая 1919 — 1 января 2015).

ЕЩЕ ТРИ ЗВЕЗДЫ В ПАМЯТЬ ВОЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ НА КРАСНОЯРСКОЙ ЗЕМЛЕ

Красная звезда, похожая на падающий самолет, и небольшая черная табличка с именем экипажа 30 апреля 2015 года, в преддверии празднования 70-летия Победы, была установлена курсантами Военно-инженерного института СФУ на месте гибели экипажа самолета Р-5 № 5726 Харьковской военной авиашколы стрелков-бомбардиров, в годы войны находившейся в эвакуации в Красноярске.

«... 15 февраля 1943 года в 1 км западнее с. Миндерла, совершая ночной учебный полет по маршруту, из-за перебоев мотора летчик пошел на вынужденную посадку. С правого разворота ударился о землю правой плоскостью и мотором. Самолет разбит. Летчик-инструктор старший сержант Косоговский Василий Михайлович и курсант Небольсин Дмитрий Никитович погибли».

Что символично — курсанты 2015 года отдали долг памяти курсантам 1940-х годов. Да и сам памятный знак был поставлен по инициативе администрации Сухобузимского района. После установки нами памятного знака старшему лейтенанту Самарцеву в Кононово, сухобузимцы, зная о «курсантской» катастрофе, попросили, если это возможно, поставить памятный знак погибшему экипажу в Миндерле. Такая вот «инициатива снизу», что нас особенно радует.

Шефствовать над знаком будет местный профессионально-технический колледж.

Установка памятного знака в Миндерле. 30 апреля 2015 г.

Табличка на памятном знаке сержанту Костину. 15 мая 2015 г.

15 мая 2015 года в 12.00 на Красной горке в районе поселка Солонцы курсантами ВИИ СФУ был установлен памятный знак летчику 21-го гвардейского истребительного авиаполка сержанту Николаю Александровичу Костину, погибшему здесь в учебном полете 12 июня 1943 года. На церемонии установки памятного знака присутствовали офицеры и курсанты ВИИ СФУ во главе с проректором СФУ — директором Военно-инженерного института полковником Евгением Николаевичем Гариным, руководители администрации п. Солонцы, учащиеся Солонцовской средней школы и лицея № 56 г. Красноярска, члены авиационно-спортивного клуба «Летная гвардия — ОСОАВИАХИМ».

Память погибшего летчика почтили и пилоты авиакомпании «Восток-Авиа», сделавшие в момент установки памятного знака несколько проходов над ним на самолетах «Аэропракт А-22». Именно на таких самолетах проходят обучение летному делу курсанты ВИИ, занимающиеся в организованном при институте аэроклубе.

5 июня 2015 года в 12 часов дня состоялась церемония установки курсантами и офицерами Военно-инженерного института Сибирского федерального университета памятного знака на месте гибели 28 марта 1943 года экипажа самолета А-20 «Бостон» 260-го бомбардировочного авиационного полка в составе:

— пилот — младший лейтенант Разумный Николай Николаевич;
— штурман — старший сержант Осокин Борис Иосифович;
— стрелок-радист — старшина Евтенко Макар Игнатьевич;
— стрелок-радист — младший сержант Васильев Николай Федорович.

Полет самолетов «Восток-Авиа» в память о погибшем летчике

Флаг СФУ на Красной горке. 15 мая 2015 г.

Во время Великой Отечественной войны на аэродроме Красноярск базировался 45-й запасной авиационный полк, в который с фронта прибывали в составе полков боевые летчики для переучивания на поставляемые по Красноярской воздушной трассе (Аляска — Сибирь) истребители и бомбардировщики американского производства. После получения самолетов, краткого переучивания (в течение 2–3 месяцев) и доукомплектования личным составом боевые полки убывали на фронт. К сожалению, во время переучивания на новую авиационную технику не обходилось без летных происшествий.

Так получилось и с экипажем младшего лейтенанта Николая Разумного. 28 марта 1943 года в зоне учебных полетов над д. Старцево, в 15 км севернее аэродрома Красноярск, при выполнении боевых разворотов и при выходе из правого виража самолет потерял скорость и сорвался в штопор. Летчик пытался справиться с ситуацией, но при выводе из штопора, из-за нехватки высоты, лобовой частью самолет врезался в землю под углом 50–60º. Самолет сгорел, экипаж погиб. Летчики были похоронены в г. Красноярске, но информации о том, на каком кладбище и сохранилось ли захоронение, в архивах нет. Для того чтобы память о погибших при исполнении служебных обязанностях боевых летчиках осталась на красноярской земле, было принято решение об установке памятного знака на месте их гибели.

На митингах, посвященных установке памятных знаков, всегда собирается много местных жителей. Равнодушных лиц не бывает. Значит, мы делаем нужное дело.

Курсанты ВИИ СФУ и М. Н. Костюков у памятного знака экипажу младшего лейтенанта Разумного. 5 июня 2015 г.

ПРОЛОГ

Поиски погибших самолетов и информации о летчиках, многие из которых до сих пор считаются пропавшими без вести, продолжаются. Это огромная работа. И небыстрая.

Военные архивы готовы помочь, но сейчас им все же важнее отыскать нужные данные по тем людям, кто еще жив, чтобы решить существующие вопросы с их пенсиями, льготами, наградами…

Интернет тоже, как оказывается, не всемогущ. На самом информативном, уважаемом и официальном сайте «ОБД «Мемориал» начисто отсутствует информация о тех, кто вошел в наш список из 123 погибших летчиков. Все потому, что погибли они (если с формальной точки зрения рассуждать) в тылу, а не на фронте. Сведений о таких погибших в базе данных нет.

Поисковые работы — отдельный, как говорится, тяжелый случай. Тут надо понимать, что самолеты не стоят посреди тайги в целости и сохранности и не ждут, пока их отыщут. Крупные детали давно растащили охотники за цветным металлом; очень редки крупные фрагменты: шасси, части двигателя, в основном остается «мелочь», к которой нужно присматриваться: небольшие фрагменты обшивки, мелкие обломки деталей. Лежащие на поверхности крупные остатки от самолета Порохина и Бруньковского (стойки шасси, маслобаки, крупные куски обшивки) были найдены с помощью местных садоводов. А многие мелкие, но характерные и важные для идентификации детали обнаружили только с помощью металлоискателей — они залегали в слое почвы на глубине 15–20 сантиметров.

Таких участков в сибирской тайге и по сей день немало. Звенит тайга металлом разбившихся самолетов до сих пор…

Планов у поисковиков много. В районе Снежницы не найдена еще «аэрокобра» лейтенанта Кольцова и «бостон» сержанта Сметухина.

«…3 марта 1943 г. в 10 км юго-западнее ст. Снежница потерпел катастрофу самолет А-20 В «Бостон» 507-го бомбардировочного авиаполка:
— летчик сержант Сметухин Василий Викторович;
— штурман сержант Печерин Капитон Афанасьевич;
— стрелок-радист старший сержант Часных.

Обстоятельства происшествия: учебный полет при переучивании в 45-м ЗАП. С высоты 1500 м в районе ст. Минино самолет свалился в штопор, на выходе из него из-за нехватки высоты ударился в землю. Самолет разбит, экипаж погиб и похоронен на месте катастрофы».

Так что «покой нам только снится». И значит, поиск будет продолжен. Появятся в таежной глуши и на открытых полях новые красные звезды в память о погибших летчиках Красноярской воздушной трассы. Это то немногое, что мы, вечно занятые своими повседневными делами и заботами, можем сделать для них, чтобы в очередной праздник Победы с чистой совестью сказать: «Мы помним вас, мы никого не забыли».

Курсанты ВИИ в гостях у полного кавалера ордена Славы Н. Е. Литвиненко. 30 апреля 2015 г.

Мне повезло, у меня в семье никто не погиб на войне. Большинству погибших лётчиков, о которых идет речь в этой книге, было по 20–22 года. Они ушли, не успев жениться, детей родить. Многих даже не похоронили по-человечески. Память о них просто стёрлась, жизненная линия прервалась. Это ненормально. Когда мы в Ирбейском районе хоронили лётчиков, поднятых с болота, где они пролежали 68 лет, я специально попросил командира Канского авиационного полка прислать в почетный караул лётчиков, которые сегодня летают на сверхзвуковых истребителях. Пока шли организационные мероприятия, парням было всё равно: после полётов измотанные, глаза пустые. А когда я рассказал им обо всём, когда они подняли гробы и увидели обломки этих самолётов, увидели, что на похороны погибших перегонщиков собрался почти весь район, — их глаза были уже совершенно другими. Они поняли, что несут своих коллег, что сами могут оказаться в таком же положении, — к сожалению, от беды никто не застрахован. «Слушай, а ты правильно делаешь», — сказали они мне после.

И их «спасибо» дорогого стоило.

ВЕРНУЛИСЬ ИЗ ЗАБВЕНИЯ. АВИАЦИОННЫЕ КАТАСТРОФЫ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ В 1941-1945 гг.

1 Дата: 17 января 1941 г.
Место: в районе ст. Зеледеево в 60 км западнее Красноярска (отметка «694 км»).
Самолет: СБ № 53/7 выпуска июля 1940 г.
Экипаж: младший летчик 1 СБАП младший лейтенант Прибытков Василий Арсентьевич, летчик-наблюдатель младший лейтенант Яковлев Алексей Иванович, стрелок-радист младший сержант Шуст Анатолий Андреевич, техник звена воентехник 1 ранга Бетхер Александр Константинович.
Обстоятельства: межокружной перелет 1 СБАП по маршруту Красноярск — Ашхабад. При полете строем из-за сокращенной дистанции между самолетами при перестроении в тумане сделал резкий поворот и, попав в струю от двигателей ведущего, с креном теряя высоту, зацепил за деревья и врезался в землю.
Прибытков, Яковлев, Бетхер — погибли, Шуст — легко ранен.
На месте гибели экипажа поисковиками Военно-инженерного института Сибирского федерального университета в 2014 г. установлен памятный знак.

2 Дата: 29 августа 1941 г. (два самолета)
Место: стрелковая площадка Канской ВАШСБ к северу от военного городка г. Канска.
Самолет: Р-Z № 1.
Экипаж: летчик-инструктор Канской ВАШСБ лейтенант Косов Андрей Никандрович, курсант Выдрыч Николай Никандрович.
Самолет: Р-5 № 13.
Экипаж: летчик-инструктор Канской ВАШСБ младший лейтенант Десятириченко Лука Павлович, курсант Федоров Николай Матвеевич.
Обстоятельства: столкновение в воздухе двух встречных самолетов на высоте 200 м во время учебной воздушной стрельбы — на боевом курсе столкнулись левыми плоскостями и упали на землю. Экипажи погибли.

3 Дата: 12 февраля 1942 г.
Место: аэродром Красноярск.
Самолет: Пе-2 № 2920, выпуск 01.1942, завод № 39.
Экипаж: командир отряда Омской ВАШП старший лейтенант Дюбак Сергей Терентьевич, штурман эскадрильи старший лейтенант Абаза Юрий Павлович, воздушный стрелок-радист младший сержант Горнашкин, инженер эскадрильи воентехник 1 ранга Кузьмин.
Обстоятельства: перелет из Белой в Омск в составе группы из 5 самолетов Пе-2. При заходе на посадку на аэродром Красноярск самолет потерял скорость, сорвался в штопор и с высоты 80–100 м ударился о землю и сгорел. Экипаж погиб.

4 Дата: 3 апреля 1942 г.
Место: в 0,5 км западнее Канского аэродрома.
Самолет: Пе-2 № 1633902
Экипаж: командир звена 136 ББАП лейтенант Капустенко Михаил Степанович, штурман эскадрильи лейтенант Пронин Василий Дмитриевич, воздушный стрелок-радист старший сержант Шекуров Николай Григорьевич, авиамеханик 23 ЗАП старший сержант Шведов Андрей Николаевич
Обстоятельства: перелет трех самолетов Белая — Канск, перегоночная группа майора Иванова. От резкой дачи ноги и крена перевернулся на левое крыло на высоте 400 м. Летчик вывел самолет из крена с большим опозданием, имея потерю скорости после быстрого снижения, скользящим ударом врезался в землю, отлетел на 50 м и загорелся. Экипаж погиб и похоронен в г. Канске.

5 Дата: 25 апреля 1942 г.
Место: устье реки Рыбной при впадении ее в реку Кан.
Самолет: Пе-2 № 1914 выпуска марта 1942 г., завод № 39.
Экипаж: летчик 38 ББАП сержант (по др. данным, младший лейтенант) Калигин Григорий Иванович, стрелок-бомбардир сержант Бондаренко Филипп Алексеевич, авиамеханик воентехник 2 ранга Строков Алексей Сергеевич, стрелок-радист младший сержант Непомнящий Иван Иванович.
Обстоятельства: при перегоне из Иркутска в Москву на маршруте Канск — Красноярск сдал левый мотор. При снижении на одном моторе при потере высоты самолет ударился о левый берег реки Кан и воспламенился. Трое погибли, Непомнящий с закрытым переломом руки доставлен в госпиталь г. Красноярска.
Погибшие члены экипажа похоронены в г. Зеленогорске.

6 Дата: 29 июля 1942 г.
Место: 12 км северо-восточнее г. Черногорска, р. Енисей
Самолет: УТИ-4 № 15153348.
Летчик: курсант Бирмской ВАШП Щекин Иван Егорович.
Обстоятельства: на высоте 3000 м с правого разворота сорвался в штопор и, без попытки к выводу, упал в реку Енисей.

7 Дата: 16 сентября 1942 г.
Место: аэродром г. Красноярска.
Самолет: Ил-4 № 9219 (хвостовой № 6), моторы № 885055,884430.
Экипаж: пилот 3 класса 12 ОАГ ГВФ Мазур Григорий Макарович, бортмеханик 1 класса Дрозд Иван Митрофанович.
Обстоятельства: при заходе на посадку не выпустились тормозные щитки, видя, что приземлится в 50–70 м за посадочным «Т», пилот дал газ и ушел на второй круг, после дачи газа, на высоте 5 метров, пролетев 150 метров, резко стал набирать высоту до 80 метров, потерял скорость, сделал «бочку», упал и сгорел. Экипаж погиб.

8 Дата: 2 ноября 1942 г.
Место: в 7 км южнее села Арбузного Абаканского района Хакасской области, в 20 км юго-восточнее Абакана.
Самолет: У-2 № 11171.
Экипаж полка ночных бомбардировщиков капитана Кузьминова при Бирмской ВАШП: летчик старший сержант Малий Николай Михайлович, стрелок-бомбардир сержант Владимиренко Николай Григорьевич.
Обстоятельства: ночной маршрутный полет с бомбометанием по программе. При выполнении полета по маршруту Черногорск — Абакан — Ороситель-ное — Полигон — Черногорск, при сплошной облачности, потерял ориентировку, отклонился от маршрута на 30 км и с углом 30° врезался в землю. Самолет разбит, экипаж погиб.

9 Дата: 17 ноября 1942 г.
Место: аэродром г. Красноярска.
Самолет: Ли-2.
Экипаж Ли-2 Красноярской воздушной трассы:
командир корабля капитан Барков Дмитрий Александрович, второй пилот лейтенант Есин Петр Петрович, борттехник младший воентехник Дубовицкий Николай Александрович, стрелок-радист Прохватинов Георгий Петрович.
Пассажиры — военнослужащие 5-го перегоночного авиаполка (ПАП) КВТ:
командир эскадрильи капитан Агапов Петр Ерофеевич, старший авиамотористка старшина Алексеев Василий Карпович, летчик лейтенант Астахов Никита Васильевич, командир звена капитан Бобриков Иван Васильевич, летчик младший лейтенант Борисов Михаил Васильевич, командир эскадрильи майор Иванов Александр Петрович, авиатехник старший лейтенант Ивакин Ермолай Федорович, старший техник эскадрильи старший техник-лейтенант Константинов Михаил Петрович, старший техник звена старший техник-лейтенант Криницкий Михаил Михайлович, старший авиамотористка старший сержант Кричевский Яков Миронович, старший техник воентехник 1 ранга Кучейко Виктор Борисович, летчик младший лейтенант Люшняк Феодосий Никитович, заместитель командира эскадрильи майор Мартынов Алексей Арсентьевич, летчик старший сержант Соколенко Виктор Андреевич, старший инженер полка военинженер 3 ранга Сибекин Иосиф Никифорович, борттехник старший лейтенант Туваев Анатолий Дмитриевич.
Похоронены на Троицком кладбище г. Красноярска.

10 Дата: 7 марта 1942 г.
Место: в 8 км северо-западнее аэродрома Красноярск, в 1,5 км юго-западнее поселка Солонцы.
Самолет: P-Z № 2058 выпуска 1936 г.
Экипаж: помощник командира отряда Харьковской ВАШСБ лейтенант Колесников Александр Васильевич, курсант Коломиец Дмитрий Иванович.
Обстоятельства: аэродромный полет в зону воздушной стрельбы. Самолет с высоты 500–600 м перешел в отвесное пикирование и врезался в землю. Причина — курсант в полете случайно толкнул ручку второго управления и заклинил ее в этом положении патронной коробкой.

11 Дата: 16 января 1943 г.
Место: аэродром № 2 в 4 км юго-западнее Черногорска.
Самолет: УТИ-4 № 15153116.
Экипаж: командир звена Бирмской ВАШП младший лейтенант Соколов Иосиф Андреевич, курсант сержант Надольский Степан Николаевич.
Обстоятельства: в учебном полете при стрельбе по наземным целям курсант потерял ориентировку, командир звена поздно вмешался в управление, в результате самолет с отрицательным углом пикирования врезался в землю. Низкая высота не позволила вывести самолет из пикирования. Самолет разбит, экипаж погиб.

12 Дата: 27 января 1943 г.
Место: в 30 км западнее Красноярска и северо-восточнее железнодорожной станции Снежница, в 4 км от железной дороги.
Самолет: СБ № 1759.
Экипаж: командир звена Омской ВАШП лейтенант Жарков Петр Игнатьевич, штурман отряда младший лейтенант Корсун Иван Михайлович.
Обстоятельства: при выполнении внутриокружного перелета в районе ст. Кача в результате отказа левого мотора лейтенант Жарков вышел из строя группы и, отставая, со снижением продолжал полет по курсу на одном моторе. После отказа второго мотора пошел на вынужденную посадку. Вследствие неудачного расчета перетянул намеченную площадку и врезался в лес. При ударе Жарков погиб, Корсун при планировании выбросился с парашютом, но вследствие малой высоты парашют полностью не раскрылся и Корсун погиб при приземлении. Самолет разобран на запчасти.

13 Дата: 15 февраля 1943 г.
Место: в 1 км западнее с. Миндерла.
Самолет: Р-5 № 5726 выпуска 1934 г.
Экипаж: летчик-инструктор Харьковской ВАШСБ старший сержант Косоговский Василий Михайлович, курсант Небольсин Дмитрий Никитович.
Обстоятельства: совершая ночной полет по маршруту, из-за перебоев мотора пошел на вынужденную посадку. С правого разворота ударился о землю правой плоскостью и мотором. Самолет разбит, экипаж погиб.
На месте гибели экипажа поисковиками Военно-инженерного института Сибирского федерального университета в 2015 г. установлен памятный знак.

14 Дата: 3 марта 1943 г.
Место: в районе 10 км юго-западнее ст. Снежница.
Самолет: А-20 В № 13323.
Экипаж: пилот 507 ББАП сержант Сметухин Василий Викторович, штурман сержант Печерин Капитон Афанасьевич, стрелок-радист старший сержант Часных (Частных).
Обстоятельства: при выполнении полета на воздушную стрельбу при переучивании в 45 ЗАП на А-20 в зоне с высоты 1500 м в районе ст. Минино самолет свалился в штопор, на выходе из него из-за нехватки высоты ударился в землю в лес под углом 80–85°. Самолет разбит, экипаж погиб и похоронен на месте катастрофы.

15 Дата: 28 марта 1943 г.

Место: у д. Старцево в 15 км севернее аэродрома Красноярск.
Самолет: А-20 В № 13303.
Экипаж: пилот 260 ББАП младший лейтенант Разумный Николай Николаевич, штурман старший сержант Осокин Борис Иосифович, стрелок-радист старшина Евтенко Макар Игнатьевич, стрелок-радист младший сержант Васильев Николай Федорович.
Обстоятельства: при отработке техники пилотирования при производстве боевых разворотов при выходе из правого виража самолет потерял скорость и сорвался в штопор, при выводе из штопора из-за нехватки высоты лобовой частью врезался в землю под углом 50–60º. Самолет сгорел, экипаж погиб. Похоронены в г. Красноярске.
На месте гибели экипажа поисковиками Военно-инженерного института Сибирского федерального университета в 2015 г. установлен памятный знак.

16 Дата: 11 апреля 1943 г.

Место: аэродром г. Красноярска.
Самолет: Р-39 «Аэрокобра» № 24716.
Летчик: заместитель командира эскадрильи 260 ББАП старший лейтенант Федотов Павел Сергеевич.
Обстоятельства: после полета на стрельбу по щитам при заходе на посадку, из-за посадки впереди самолета С-47, был вынужден пойти на второй круг. После разворота пошел со снижением по прямой в направлении западной границы аэродрома и на высоте 20–30 м перевернулся через левое крыло на спину и ударился об землю. Самолет разбит, летчик погиб.
Причина: нарушение летной дисциплины, производство фигур пилотажа на неположенной высоте и без задания, вследствие чего — отказ мотора, потеря скорости на низкой высоте.

17 Дата: 29 апреля 1943 г.

Место: в районе железнодорожного моста г. Красноярска, в 250–300 м восточнее моста и 150 м от левого берега.
Самолет: А-20 В № 13617.
Экипаж: командир корабля 260 ББАП 244 БАД старший сержант Суханов Юрий Викторович, штурман сержант Чижик Василий Маркович, стрелок-радист старший сержант Родин Сергей Николаевич, механик старший сержант Акименко Григорий Артемьевич.
Обстоятельства: после взлета последним при догоне звена в момент третьего разворота в районе моста на расстоянии 700–800 м от берега самолет с пикирования врезался в воду и утонул. Водолазы спасательной станции установили место падения самолета. Самолет с экипажем находится на глубине 5 метров, в 150 м от левого берега и 250–300 м восточнее железнодорожного моста. Экипаж погиб. Самолет не извлечен из реки, разбит на мелкие куски от удара об воду и сильно разбросан под водой.

18 Дата: 6 мая 1943 г.

Место: в тайге, в 30 км от д. Белорусской Советского района Красноярского края.
Самолет: Ил-4 № 5113903, моторы № 886512, 886809.
Экипаж: летчик 104 ВАП лейтенант Бондарев Александр Константинович, борттехник воентехник 2 ранга Шелакин Николай Иванович.
Обстоятельства: самолет вошел в облачность, летчик развернул самолет вне видимости земли, сорвался в штопор и врезался в землю. Экипаж погиб.
Место катастрофы самолета обнаружено поисковой группой средней школы № 148 г. Красноярска 03.10.2010 в Малиновом урочище, в нескольких километрах от с. Большой Кускун Манского района Красноярского края. На месте гибели поисковиками в 2010 г. установлена памятная доска.

19 Дата: 27 мая 1943 г.

Место: юго-западнее ст. Кача, на удалении 6 км по железной дороге от станции на запад и в 1,5 км южнее железной дороги в лесу.
Самолет: А-20 В № 13609, моторы Райт Циклон № 41–26606, 41–26609.
Экипаж: командир эскадрильи 242 ББАП капитан Степанов Петр Михайлович, штурман эскадрильи капитан Кравец Василий Андреевич, стрелок-радист старший сержант Панов Виктор Алексеевич, техник звена техник-лейтенант Шайхутдинов Гариф Нигматзянович.
Обстоятельства: в 12:15 мск 27.05.1943 при лидировании с Красноярского аэродрома группы из 11 самолетов Р-39 «Аэрокобра» во главе с командиром 124 ИАП подполковником Труновым на высоте 3000 футов группа строем легла на курс, лидируемая А-20В капитана Степанова. В 12.50 группа вернулась на аэродром Красноярск. Выяснилось, что А-20В в районе ст. Кача, в 50 км от Красноярска, свалился на крыло, перешел в отвесное пикирование и упал в лес.
27 мая на место катастрофы выехала комиссия 45 ЗАП (9 человек) под председательством командира 45 ЗАП полковника Мамакова. Обнаружены в лесу остатки разбитого и сгоревшего самолета. Все части самолета, уцелевшие от пожара, имеют следы сильного разрушения. Отдельные части (цилиндры моторов, переднее колесо и др.) от взрыва бензобаков разлетелись по лесу в радиусе 300 м.
Причина происшествия: потеря самолетом скорости из-за невнимательности летчика, при желании летчика приблизить к себе ведомую группу Р-39, вследствие чего самолет перевернулся через левое крыло, перешел в пикирование и врезался в землю.
Останки членов экипажа найдены поисковиками и захоронены на Троицком кладбище г. Красноярска 26 октября 2012 г. На месте гибели экипажа установлен памятный знак.

20 Дата: 30 мая 1943 г. (два самолета)

Место: д. Петропавловка Ирбейского района Красноярского края.
Самолеты: Ил-4 № 5153911, 5153910.
Экипаж Ил-4 № 5153911: командир эскадрильи старший лейтенант Коновалов Павел Михайлович, штурман 104 ВАП старший лейтенант Бакулин Валентин Петрович, борттехник Чиграй Григорий Андреевич, стрелок-радист Рева Григорий Петрович
Экипаж Ил-4 № 5153910: командир корабля лейтенант Соболев Константин Диевич, борттехник Ерохин Михаил Георгиевич, стрелок-радист Кизенков Валентин Михайлович.
Обстоятельства: 30 мая 1943 г. 1-я эскадрилья 104 ВАП 73 ВАД АДД в количестве 6 самолетов Ил-4 под командованием старшего лейтенанта Коновалова вылетела по маршруту Иркутск — Красноярск в 12.00 мск. Погода по метеосводке соответствовала минимуму погоды для перелетов без указаний о наличии по трассе грозовых явлений. Полет до Канска проходил нормально. В районе Канска эскадрилья встретила мощные грозовые облака, и командир эскадрильи Коновалов изменил курс с 270º на 240º с целью обхода грозы. Около д. Петропавловки эскадрилья встретила грозу с сильными разрядами. Самолеты Коновалова и Соболева вошли в грозу в разных направлениях. Самолет Соболева резко изменил курс на 170–180 и, отлетев от деревни на 1,5–2 км на высоте 800–900 м, мгновенно загорелся и после

взрыва бензобака с пикированием в 90° упал на землю с работающими моторами. Самолет Коновалова над деревней с высоты 800–900 м под действием турбулентных явлений грозы вошел в пикирование. На высоте 250–300 м самолет несколько выровнялся с правым разворотом в 90–100° и, отклонившись от деревни на 400–500 м с высоты 250–300 м, вновь резко вошел в отвесное пикирование, с углом 85–90° врезался в трясину болота с работающими моторами и сгорел.
Самолет Коновалова № 5153911 с моторами № 7662,7032, вооружением БС–ХЕ-771 и ШКАС № ВЛ-294 и № ВЛ-269, боеприпасами, оборудованием и приборами полностью разбит и сгорел. Экипаж: командир эскадрильи Коновалов, штурман Бакулин, бортмеханик Чиграй, бортрадист Рева — погибли. Самолет Соболева № 5153910 с моторами № 7684,7727, вооружением БС–СИ-500 и ШКАС № ВЛ-378 и № ВЛ-251, боеприпасами, оборудованием и приборами полностью разбит и сгорел. Экипаж: командир корабля Соболев, бортмеханик Ерохин, бортрадист Кизенков — погибли.
Останки членов экипажа лейтенанта Соболева были захоронены на кладбище д. Петропавловки в 1943 г. после катастрофы. Останки членов экипажа старшего лейтенанта Коновалова подняты из болота и захоронены на мемориале в д. Петропавловке в августе 2012 г.

21 **Дата: 3 июня 1943 г.**
Место: в 10 км юго-западнее станции Бугач (в другом источнике — северо-западнее Красноярска, в 12 км).
Самолет: А-20G.
Летчик-инструктор 45 ЗАП лейтенант Гизатулин Касим Сингапурович.
Обстоятельства: при возвращении из полета в зону при вынужденной посадке из-за отказа одного мотора самолет приземлился на пахотную площадку длиной 600 м, на колеса с работающим правым мотором, пробежал 300 м, попал в овраг и, врезавшись в берег оврага, загорелся. Летчик погиб (в самолете был один пилот).

22 **Дата: 10 июня 1943 г.**
Место: юго-восточнее ст. Злобино, в 2 км.
Самолет: Р-39 «Аэрокобра» № 29302.
Старший летчик 21 ГИАП лейтенант Иванов Леонид Ефимович.
Обстоятельства: при возвращении из зоны на аэродром Красноярск летчик на высоте 1200–1300 м самовольно выполнил «бочку», сорвался в штопор, из-за отсутствия высоты не успел выйти из пике и с углом врезался в землю. Самолет сгорел, летчик погиб. Похоронен в г. Красноярске.

23 **Дата: 12 июня 1943 г.**
Место: скат Красной горки у совхоза «Солонцы», в 8 км западнее Красноярска.
Самолет: Р-39 «Аэрокобра» № 25023 «Красноярский рабочий».
Летчик 21 ГИАП сержант Костин Николай Александрович.
Обстоятельства: при выполнении упражнения в зоне отказал мотор, сорвался в штопор. После вывода из штопора самолет переведен в спираль. У самой земли пилот не рассчитал радиус разворота, из-за боязни столкнуться с возвышенностью потерял скорость и упал на скате горы. Самолет разбит, годен на запчасти. Летчик погиб. В правом баке бензин выработан, левый бак оказался перекрыт — отказ мотора из-за неподачи топлива.
На месте гибели летчика поисковиками Военно-инженерного института Сибирского федерального университета в 2015 г. установлен памятный знак.

24 **Дата: 18 июня 1943 г.**
Место: в 16 км юго-западнее аэродрома Черногорск.
Самолет: Як-7 б № 4015381.
Экипаж: курсант Бирмской ВАШП Солодовников Григорий Васильевич.
Обстоятельства: при выполнении первого самостоятельного полета после переворотов вошел в пикирование и, не выходя из пикирования, врезался в землю, взорвался и сгорел. Останки пилота захоронены на месте катастрофы.

25 **Дата: 18 июня 1943 г.**
Место: северная окраина аэродрома Красноярск.
Самолет: А-20G № 253639.
Экипаж: летчик переменного состава 45 ЗАП сержант Аникеев Василий Егорович, стрелок-радист сержант Сорокин Григорий Прокопьевич.
Обстоятельства: во время учебного полета самолет пробежал во время взлета всю ВПП, выкатился за ВПП и, ударившись в забор и телеграфный столб, разбился и загорелся. Летчик жив, получил ожоги, стрелок-радист погиб, сгорел в самолете.

26 **Дата: 30 июня 1943 г.**
Место: в 9 км к северу от г. Черногорска.
Самолет: И-16 № 5210553.
Летчик: слушатель Бирмской ВАШП сержант Грушин Алексей Федорович
Обстоятельства: в первом самостоятельном полете на И-16 при выполнении пилотажа сорвался в штопор, на выводе из штопора вторично сорвался. Не смог выброситься на парашюте. Самолет ударился о землю на выходе из правого штопора. Пилот погиб.

27 **Дата: 27 июля 1943 г.**
Место: около железнодорожной станции Кача, западнее Красноярска, разъезд блокпоста «Водораздел», юго-восточнее 5–6 км отметки «698 км».
Самолет: А-20G № 253555.
Экипаж: летчик 9 ПАП младший лейтенант Порохин Михаил Иванович, стрелок-радист старший сержант Бруньковский Михаил Акимович.
Обстоятельства: самолет свалился в штопор с небольшой высоты по вине метеоусловий и летчика. При ударе о землю самолет и экипаж сгорели. Самолет обнаружен 14.09.1943 начальником блокпоста «Водораздел» тов. Ивановым Константином Ивановичем, в 4–5 км юго-восточнее блокпоста.
Останки членов экипажа найдены поисковиками ВИИ СФУ и отряда «Поиск» г. Зеленогорска в сентябре 2014 г. и 22 июня 2015 г. захоронены на Троицком кладбище г. Красноярска. На месте гибели экипажа поисковиками Военно-инженерного института Сибирского федерального университета в сентябре 2014 г. установлен памятный знак.

28 **Дата: 27 июля 1943 г.**
Место: в 4 км северо-западнее ст. Зеледеево в 400 метрах севернее километрового знака «685 км».
Самолет: А-20G № 253713, моторы CR-2600 серии 23 № 42–154078, 42–154076.
Экипаж: командир звена 9 ПАП лейтенант Ермолов Михаил Павлович, стрелок-радист сержант Юмашев Иннокентий Федорович.
Обстоятельства: группа самолетов А-20G и один Р-39 под командованием командира 9 ПАП майора Табарчука произвела взлет и пошла по маршруту на перегон Красноярск — Омск. При подходе к железнодорожной станции

Кача встретили сплошную облачность до земли. Из 7 самолетов, вошедших в облачность, 4 экипажа, в том числе Табарчук, пробили облачность и продолжили полет до Омска одиночными экипажами. Самолет Ермолова, продолжая полет при отсутствии видимости (густой туман), на высоте 7–10 метров, зацепил за деревья, начал рубить винтами осины, отрубил консоль правого крыла с элероном. Порубив деревья на протяжении 110 метров, самолет оторвался от леса, пролетел над деревьями 150 м, потом из-за повреждений крыла и винтов и отсутствия видимости пилот выключил двигатели и пошел на снижение с правым креном, через 60 м упал и, разрушаясь, полз по земле 100 м. Летчик погиб, стрелок-радист сержант Юмашев Иннокентий Федорович при ударе выброшен из кабины и получил ушибы. Ермолов похоронен на месте катастрофы. Захоронение не найдено. На месте гибели экипажа учащимися школы с. Зеледеево в 2012 г. установлен памятный знак.

29 **Дата: 27 июля 1943 г.**
Место: район ст. Зеледеево.
Самолет: P-39 № 219729, двигатель № 42–97728.
Летчик истребительной эскадрильи 9 ПАП лейтенант Кольцов Аркадий Дмитриевич.
При перелете Красноярск — Омск на аэродром Омск не прибыл. Пропал без вести.

30 **Дата: 13 августа 1943 г.**
Место: в 3 км западнее с. Иркутского Сухобузимского района Красноярского края.
Самолет: СБ № 19/63.
Экипаж: инструктор-летчик Харьковской ВАШСБ младший лейтенант Кафтанов Василий Данилович, курсант Ефимов Федор Михайлович.
Обстоятельства: в полете на полигон младший лейтенант Кафтанов самовольно изменил маршрут, при подходе к селу намеренно потерял высоту и на одном из разворотов на низкой высоте врезался под углом в землю. Кафтанов жив, Ефимов погиб. Кафтанов передан суду военного трибунала, осужден на 5 лет ИТЛ.

31 **Дата: 14 августа 1943 г.**
Место: в 300 м южнее границы аэродрома № 43 г. Черногорска.
Самолет: УТИ — 4 № 15153067.
Экипаж: курсант Бирмской ВАШП Горбачев Виктор Александрович.
Обстоятельства: столкновение двух самолетов в воздухе. Курсант Беляков при выполнении боевого разворота оказался на одной высоте с самолетом Горбачева на пересекающемся курсе и консолью левой плоскости ударил по хвостовому оперению самолета Горбачева. Самолет перешел в пикирование и врезался в землю. Самолет разбит, летчик погиб и похоронен на месте катастрофы.

32 **Дата: 19 сентября 1943 г.**
Место: район полигона южнее д. Кубеково, в 3-х км на склоне оврага.
Самолет: P-5 № 5262.
Экипаж: инструктор-летчик Харьковской ВАШСБ лейтенант Толмачев Филипп Спиридонович, курсант Синцов Василий Георгиевич.
Обстоятельства: выполняя учебный полет, столкнулись с другим самолетом, упали на землю и сгорели.

33 **Дата: 21 сентября 1943 г.**
Место: в 16 км северо-западнее аэродрома № 2 г. Черногорска.
Самолет: Як-7 б № 3715398.
Экипаж: курсант Бирмской ВАШП Жигунов Василий Матвеевич.
Обстоятельства: выполняя учебный полет, при перестроении оказался под самолетом ведущего командира звена младшего лейтенанта Епифанова А. Р., резко пошел в набор высоты и ударил снизу своим мотором в мотор самолета ведущего. При столкновении Жигунов был выброшен из самолета и погиб. Епифанов спасся на парашюте.

34 **Дата: 5 октября 1943 г.**
Место: в 4 км северо-западнее разъезда Ташеба, в 10 км южнее г. Черногорска в районе Уйбатского канала.
Самолет: P-39 № 218641.
Летчик: слушатель группы переучивания при Бирмской ВАШП старшина Черных Николай Никифорович.
Обстоятельства: выполняя учебный полет, пилот ввел самолет в плоский штопор, самолет, выйдя из спирали, в положении парашютирования ударился о землю. Самолет разбит, летчик погиб.

35 **Дата: 25 октября 1943 г.**
Место: центр улицы Базарной, Затон, Кировский район г. Красноярска.
Самолет: P-39.
Летчик: командир звена 72 ГвИАП гвардии старший лейтенант Чесноков Леонид Иванович.
Обстоятельства: на взлете набор высоты происходил медленно и с уклонением вправо, на высоте 250–300 м самолет накренился и перевернулся на спину. При снижении в перевернутом положении задел провода и ударился о землю. Самолет упал в центре улицы Базарной, Затон, Кировский район, и сгорел, пилот погиб.

36 **Дата: 1 ноября 1943 г. (два самолета)**
Место: район аэродрома Красноярск.
Катастрофа двух самолетов P-39: старший летчик 17 ИАП ВВС СФ младший лейтенант Федоров Дмитрий Алексеевич, младший летчик 2 ГвИАП ВВС СФ гвардии младший лейтенант Багров Анатолий Васильевич.
Обстоятельства: в районе аэродрома Красноярск при заходе на посадку, из-за ошибки в технике пилотирования (потеря скорости и сваливание самолета на крыло с последующим ударом о землю) потерпели катастрофу. Самолеты сгорели, летчики погибли.

37 **Дата: 12 ноября 1943 г.**
Место: в 2 км восточнее аэродрома, в откос левого берега реки Енисей.
Самолет: P-39 «Аэрокобра» № 220677.
Летчик: заместитель командира эскадрильи 102 ГвИАП гвардии старший лейтенант Иванченко Григорий Яковлевич.
Обстоятельства: выполняя полет по кругу, после 4 разворота выпустил шасси и закрылки, но неожиданно на планировании заметил впереди P-5, идущий на посадку. Желая отвернуть от самолета, резко делает отворот вправо, теряет скорость, переворачивается через правое крыло и падает на землю. Самолет разбит, летчик погиб. Похоронен на городском кладбище г. Красноярска.

38 **Дата: 28 ноября 1943 г. (по другим данным, 2 декабря 1943)**
Место: район железнодорожного моста г. Красноярска, северо-восточнее железнодорожной станции Енисей, в районе лесозавода № 3 на ул. Саянской.
Самолет: Р-39 «Аэрокобра» № 220969.
Старший летчик 19 ГвИАП гвардии лейтенант Сергеев Николай Николаевич.
Обстоятельства: перебои в работе мотора сразу после взлета на перелет Красноярск — Новосибирск. Находясь над рекой на высоте 200 м, летчик довернул самолет вправо и со снижением пошел на правый берег реки в направлении ст. Енисей. Проходя над домами, качнувшись с крыла на крыло, перешел на нос и ударился о землю в 1 км севернее ст. Енисей. Отказ мотора над местностью, исключающей возможность благополучного исхода вынужденной посадки.
Причина: засорение бензофильтра льдом из-за влажности бензина.
Летчик погиб, похоронен на кладбище в г. Красноярске.

39 **Дата: 13 декабря 1943 г.**
Место: в 24-х км северо-западнее г. Черногорска, между озером Улух-Холь и Мохово.
Самолет: УТ-2 № 16261.
Экипаж: летчик-инструктор Бирмской ВАШП младший лейтенант Попов Николай Васильевич, курсант Романов Василий Булганович (Булгатанович).
Обстоятельства: при выполнении маршрутного полета в районе хутора совхоза «Овцевод» вошли в полосу снегопада, потеряли пространственное положение и с работающим мотором врезались в землю, взорвались и сгорели.

40 **Дата: 16 декабря 1943 г.**
Место: в 250 м западнее колхоза «Долой засуха», в 24-х км южнее г. Черногорска.
Самолет: Як-7 б № 4615369.
Экипаж: курсант Бирмской ВАШП Кучеренко Петр Федорович.
Обстоятельства: при выполнении фигур высшего пилотажа в зоне потерял скорость и перешел в штопор. С отвесного пикирования врезался в землю. Летчик покинул самолет на высоте 300–500 м, но зацепился ранцем парашюта и непроизвольно открыл его. От сильного динамического удара получил переломы рук и грудной клетки. После приземления сломал ноги и через час умер от кровоизлияния в мозг.

41 **Дата: 8 января 1944 г.**
Место: южнее аэродрома Красноярск в 1,5 км.
Самолет: Р-39 № 221097.
Летчик: командир звена 255 ИАП 5 МТАД ВВС СФ младший лейтенант Забабурин Иван Иванович.
Обстоятельства: при оперативном вылете 255 ИАП ВВС ВМФ (командир эскадрильи капитан Амосов) на маршрут Красноярск — Новосибирск в 1,5 км южнее аэродрома Красноярск потерпел катастрофу. Пилот погиб.

42 **Дата: 29 марта 1944 г.**
Место: около д. Глубокий Ручей Сухобузимского района Красноярского края.
Самолет: Р-39.
Летчик: командир звена 5 ПАП 1 ПАД старший лейтенант Самарцев Георгий Иосифович.
Обстоятельства: при перегоне группы на аэродром Красноярск не прибыл. Пропал без вести. Обнаружен потерпевшим катастрофу около д. Глубокий Ручей Сухобузимского района Красноярского края. Похоронен на месте падения. Захоронение не найдено. В поселке Кононово Сухобузимского района поисковиками в 2014 г. установлен памятный знак.

43 **Дата: 29 марта 1944 г.**
Место: в 26 км на восток от д. Усть-Кан Сухобузимского района Красноярского края.
Самолет: Р-39.
Летчик 5 ПАП 1 ПАД старший лейтенант Мошкей Василий Семенович.
Обстоятельства: при перегоне группы на аэродром Красноярск не прибыл. Пропал без вести. Найден поисковиками летом 1982 г. Похоронен в г. Железногорске.

44 **Дата: 21 мая 1944 г.**
Место: скат Красной горки у совхоза «Солонцы», в 8 км западнее Красноярска.
Самолет: СБ.
Экипаж: летчик-инструктор Харьковской ВАШСБ младший лейтенант Ворушилов Владимир Афанасьевич, старший авиамеханик старшина Устеменко Иван Петрович.
Обстоятельства: отказ мотора.

45 **Дата: 6 июля 1944 г.**
Место: в 3-х км севернее аэродрома № 1 г. Черногорска.
Самолет: УТИ — 4 № 15153118.
Экипаж: курсант Бирмской ВАШП Кочев Леонид Семенович.
Обстоятельства: в учебном полете после пикирования ввел самолет в левую спираль, перетянув ручку, сорвал самолет в штопор. На выводе из штопора, не имея достаточной высоты, ударился в скат горы Кунинского хребта.

46 **Дата: 14 августа 1944 г. (два самолета)**
Место: в 12 км севернее аэродрома № 1 г. Черногорска.
Самолет: два самолета УТИ-4 № 15154107, 15153383.
Экипажи:
1. летчик-инструктор Бирмской ВАШП лейтенант Горылев Виктор Тимофеевич, курсант Крюков Николай Николаевич;
2. командир отряда старший лейтенант Валуев Георгий Михайлович, курсант Саушкин Семен Федорович.
Обстоятельства: при выполнении пилотажа звеном провели учебный воздушный бой и, увлекшись, не следили за высотой. Сделав одновременно переворот, из-за недостатка высоты ударились в землю в 50 м друг от друга. Экипажи погибли.

47 **Дата: 16 августа 1944 г.**
Место: в 6,5 км северо-восточнее аэродрома № 4 г. Черногорска (район 12 зоны).
Самолет: УТИ — 4 № 1521370.
Экипаж: курсант Бирмской ВАШП Махов Борис Емельянович.
Обстоятельства: при выполнении фигур высшего пилотажа завис в верхней точке, перешел в штопор до земли, врезался под 90^0 в землю. Похоронен на месте катастрофы.

48 **Дата: 23 августа 1944 г.**
Место: аэродром № 1 г. Черногорска.
Самолет: УТИ — 4 № 1521157.
Экипаж: курсант Бирмской ВАШП Копосов Аркадий Яковлевич (с летчиком-инструктором старшим лейтенантом Кадушкиным Н. Н.).
Обстоятельства: на посадке в 380 м от посадочного «Т» зацепил колесом корову, находившуюся на посадочной полосе. Самолет перевернулся. Копосов умер от тяжелого ранения в голову при ударе об землю. Кадушкин — жив.

49 **Дата: 14 сентября 1944 г.**
Место: в 7 км западнее г. Черногорска, в 130 м юго-восточнее поселка № 9.
Самолет: Як-9 д № 1515304.
Экипаж: курсант Бирмской ВАШП Метлашевский Алексей Егорович.
Обстоятельства: после выполнения пилотажа в зоне развернулся и пошел со снижением в сторону Черногорска. На высоте 300 м вспыхнул и, объятый пламенем, упал на землю.
Самолет и курсант сгорели. Причина: пожар в воздухе из-за трещины в трубке бензоманометра.

50 **Дата: 6 октября 1944 г.**
Место: аэродром № 1 г. Черногорска.
Самолет: УТИ-4 № 15458201.
Экипаж: летчик-инструктор Бирмской ВАШП лейтенант Шавырин Владимир Николаевич, курсант Файзулин Закирьян Файзулович (Файзулинович).
Обстоятельства: на самолете при взлете два раза обрезал мотор. При продолжении взлета на высоте 100–200 м мотор в режиме набора высоты обрезал полностью. Чтобы не упасть на город, летчик решил произвести посадку с разворотом на аэродром, но, потеряв скорость, сорвался в штопор и на выходе из штопора врезался в землю.

51 **Дата: 9 марта 1945 г.**
Место: в 10 км юго-западнее аэродрома № 4, район 9 зоны (лагерь Ташеба), г. Черногорск.
Самолет: Як-7В № 1415306.
Экипаж: летчик-инструктор Бирмской ВАШП лейтенант Юсин Николай Сергеевич, курсант Рудик Виктор Иванович.
Обстоятельства: при выполнении тренировочных полетов при незаконченном выводе из пикирования самолет ударился о землю на большой скорости.
Причина: неправильное использование триммеров. Экипаж погиб.

52 **Дата: 20 марта 1945 г.**
Место: в 2,5 км юго-восточнее аэродрома № 2 г. Черногорска.
Самолет: Як-9М 2815349.
Экипаж: курсант Бирмской ВАШП старшина Киселев Дмитрий Людвигович.
Обстоятельства: в учебном полете, после возникновения пожара в воздухе, потерял управление самолетом и ударился о землю правым крылом и мотором при небольшой скорости. Самолет сгорел, летчик погиб.

53 **Дата: 31 октября 1945 г.**
Место: в районе села Юксеево Большемуртинского района, в 95 км северо-восточнее Красноярска.
Самолет: Р-5 № 7946 выпуска 1934 г.
Экипаж: летчик-инструктор Харьковской ВАШСБ старшина Свиридович, курсант Брачковский Борис Михайлович
Обстоятельства: выполняя маршрутный полет, встретили облачность. На выходе из облачности из-за большой скорости снижения в результате разрушения левой верхней плоскости самолет в последний момент полета перевернулся и с отрицательным пикированием врезался в землю. Экипаж погиб, похоронены в Красноярске. В 1946 г. отец Бориса Брачковского перевез тело сына на родину в Москву, где он и был захоронен на Даниловском кладбище.

54 **Дата: 23 декабря 1945 г.**
Место: г. Черногорск.
Самолет: неизвестно.
Летчик: курсант Бирмской ВАШП Лузин Василий Елизарович.
Обстоятельства неизвестны.

КАТАСТРОФЫ УЧЕБНЫХ АВИАЭСКАДРИЛИЙ ГВФ:

1 **Дата: 21 октября 1941 г.**
Место: г. Абакан.
Самолет: У-2 «СССР П-245».
Экипаж: командир звена 91 УАЭ ГВФ Герасимов Иван Иванович, курсант Южанин Дмитрий Иванович.
Обстоятельства: при провозном штурманском полете командир звена Герасимов допустил воздушное хулиганство — бреющий полет над лесом, зацепил за сосну, разбил самолет. Курсант Южанин Д. И. погиб.

2 **Дата: 7 июля 1942 г.**
Место: г. Боготол.
Самолет: УТ-2 «СССР- Т-293»
Экипаж: командир отряда 84 УАЭ ГВФ Животягин Иван Павлович — ранен, пилот-инструктор 84 УАЭ ГВФ Денисов Михаил Алексеевич — погиб.
Обстоятельства: при тренировочно-провозном полете на наборе высоты было перекрыто бензопитание мотора. На развороте с остановленным мотором сорвались в штопор. Пилот Денисов допустил неправильное управление самолетом, с высоты 50 м сорвался в штопор и врезался в землю.

3 **15 сентября 1942 г.**
Место: г. Канск.
Самолет: У-2 «СССР П-263».
Экипаж: пилот-инструктор 84 УАЭ ГВФ Веселов Николай Сергеевич.
Обстоятельства: при перегоне самолетов П-263 и П-253 в ремонт из Боготола в ПАРМ, взлетев с Канского аэродрома, пилот начал производить пилотаж над городом на недопустимо малой высоте. Задел за крышу дома, разбился и погиб.

Всего катастроф 60. Погибших — 123.
В том числе:
— перегон, перелеты, переучивание (в 45 ЗАП — 29 катастроф, погибших — 78);
— авиашколы — 31 катастрофа, погибших — 45.
Пропал без вести 1 самолет и 1 летчик.

9	Тип самолета, заводской №, опознавательный знак	Х2 - П245 № 0-88
10	Время выпуска самолета с завода	17.3.41г.
11	Сколько наработал самолет со дня выпуска с завода	710 ч. 37 м.
12	Сколько и какие ремонты имел самолет	

Багров А. В.

Бондарев А. К.

Брачковский Б. М.

Веселов Н. С.

Гизатулин К. С.

Иванченко Г. Я.

Капустенко М. С.

Колесников А. В.

Корсун И. М.

Косов А. Н.

Малий Н. М.

Пронин В. А.

Разумный Н. Н.

Сергеев Н. Н.

Мазур Г. М.

Соколов И. А.

Федотов П. С.

Шелакин Н. И.

Сметухин В. В.

Валуев Г. М.

Денисов М. А.

СОРАТНИКИ

Владимир Черников и наш фронтовой корреспондент Василий Касаткин

Поисковый отряд Военно-инженерного института на месте катастрофы

Наш главный следопыт Александр Матвеев

Борис Ермолаевич Андюсев

Александр Матвеев и Сергей Свентитский в Музее авиации

Иван Ефимович Негенбля (Якутск) с бывшим командующим ВВС генералом Дейнекиным

Ольга Леонидовна Подборская, руководитель музея лицея № 11 г. Красноярска

Наш фотокорреспондент Полина Карнаухова

Серафима Семеновна Аксельрод

Установка звезды на трассе героев

Лидия Артемовна Коршунова, наш соратник из Зеленогорска

глава 5

НЕБО ОТКРЫТО ДЛЯ ВСЕХ. НАСЛЕДНИКИ КРАСНОЯРСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ

Вячеслав Филиппов

НЕБО ОТКРЫТО ДЛЯ ВСЕХ. НАСЛЕДНИКИ КРАСНОЯРСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ

Так получилось, что реформы Вооруженных сил России в конце 1990-х годов лишили Красноярск военно-учебных заведений. Были расформированы Красноярское высшее командное училище радиоэлектроники ПВО и Ачинское военное авиационно-техническое училище. Армия сокращалась, так как вокруг, видимо, оставались только «истинные друзья» нашей страны.

Прошло время. Ломать — не строить, на месте Ачинского училища осталась полная разруха, на месте Красноярского — организовали кадетский корпус. Офицеров запаса продолжали, хоть и в меньшем количестве, готовить военные кафедры гражданских вузов. Решение о создании военного института возникло не на пустом месте. Госдума приняла закон, по которому государственные вузы федерального значения получили право осуществлять подготовку офицеров запаса на военных кафедрах и кадровых офицеров в учебных военных центрах. Именно в это время в Красноярском крае произошло объединение четырех крупных вузов. Новорожденному Сибирскому федеральному университету не пришлось начинать обучение военному делу с нуля, ведь подготовку офицеров запаса на протяжении не одного десятка лет вели Красноярский государственный технический университет и Академия цветных металлов и золота, которые в числе прочих вузов влились в состав СФУ. Военная кафедра — дело знакомое, а вот что касается обучения кадровых офицеров в стенах «гражданского» вуза — это дело новое. А тут, почти через десятилетие, армия вновь ощутила острейший дефицит офицерских кадров.

В декабре 2005 года в порядке эксперимента Министерство обороны РФ поручило военной кафедре СФУ подготовку кадровых военных финансистов. В 2006–2007 началась подготовка специалистов радиотехнических войск ВВС. За короткий срок преподаватели военной кафедры разработали программы обучения, методические пособия для будущего Учебного военного центра Сибирского федерального университета (УВЦ СФУ). Эксперимент удался, и в марте 2008-го Правительство РФ приняло решение о создании в СФУ Учебного военного центра.

Отличные результаты работы Учебного военного центра привели к реорганизации и укрупнению. В соответствии с решением Ученого совета университета от 21 апреля 2008 г. и приказом ректора университета от 16 сентября 2008 г. № 1137 был создан Институт военного обучения СФУ, объединивший УВЦ и военную кафедру.

В 2014 году статус учебного заведения стал еще выше. Институт военного обучения был реорганизован в Военно-инженерный институт.

Сегодня Военно-инженерный институт включает в свой состав: Учебный военный центр, Военную кафедру, Кафедру радиолокации, Инновационный научно-образовательный центр «ИРИДИЙ», имеющий в своем составе 5 лабораторий: «Лаборатория радионавигации», «Лаборатория радиолокации», совместная с ОАО «Информационные спутниковые системы» им. Академика М. Ф. Решетнева «Лаборатория бортовой аппаратуры межспутниковых измерений (БАМИ) наземной станции космического управления (МСКУ)», «Лаборатория радиофизики», «Лаборатория медицинской электроники», а также «Студенческое конструкторское бюро» и Добровольный студенческий пожарно-спасательный отряд (ДСПСО) «Звезда».

Учебный военный центр осуществляет обучение граждан по программе военной подготовки (целевая подготовка) в течение 5–5,5 лет за счёт средств федерального бюджета с обязательным дальнейшим прохождением военной службы по контракту в Вооруженных силах Российской Федерации и в других силовых структурах после окончания высшего учебного заведения (первый контракт на 3 года).

Подготовка офицеров для военной службы по контракту ведется по четырем специальностям:

1. «Эксплуатация и ремонт радиолокационных комплексов РТВ ВВС».
2. «Эксплуатация и ремонт средств автоматизированного управления радиотехническими средствами РТВ ВВС».

3. «Боевое применение соединений, воинских частей и подразделений наземной артиллерии».
4. «Лингвистическое обеспечение военной деятельности».

Патриотическое воспитание курсантов и студентов института проводится постоянно, с этой целью в институте создан Музей истории военного обучения.

Ежегодно поисковый отряд Военно-инженерного института СФУ «Енисей» участвует в поисковых экспедициях по местам прошедших сражений Великой Отечественной войны в Волгоградской области.

Курсанты и студенты института постоянно принимают активное участие в краевых и общегородских мероприятиях, посвященных Дню Победы советского народа в Великой Отечественной войне, Дню защитника Отечества, Дню воина-интернационалиста (Вахта памяти, уроки мужества, возложение венков, торжественное шествие).

Институт организует и проводит военно-спортивные праздники и соревнования по военно-прикладным видам спорта среди студентов университета, участвует в подготовке команд школ г. Красноярска. Регулярно организуются выставки оружия, техники и вооружения, имеющихся в институте.

Курсанты и преподаватели Военно-инженерного института, готовящего офицеров для ВВС и ПВО страны, не могли остаться в стороне от изучения истории авиации Красноярского края и в том числе истории Красноярской воздушной трассы. Активно проводимая поисковая работа на местах гибели летчиков-перегонщиков, установка памятных знаков, торжественные мемориальные мероприятия, проведение лекций по военной истории края в школах города и края — все это не могло не привести к появлению идеи начала обучения авиационным специальностям на базе Военно-инженерного института.

Начали с малого — с контактов с краевым ДОСААФ и Красноярским авиационно-спортивным клубом с целью создания в институте филиала Красноярского авиационно-спортивного клуба. Сама идея создания авиационного клуба в СФУ принадлежит Сергею Владимировичу Верховцу — проректору по науке и международным связям СФУ. В 2012 году Сергей Владимирович предложил Денису Рехсону, на тот момент председателю АСК «Летная гвардия» ДОСААФ России по Красноярскому краю, заняться реализацией этой идеи. С директором ВИИ СФУ Евгением Николаевичем Гариным было согласовано, что клуб будет располагаться в Военно-инженерном институте СФУ. В ВИИ были завезены четыре дельтаплана «Славутич УТ», полуспортивный дельтаплан «Атлас», три параплана, оборудован класс авиационной и парашютной подготовки. В начале учебного года были набраны курсанты, желающие связать свою судьбу с небом, и был заключен договор с Красноярским АСК ДОСААФ на проведение парашютных прыжков на аэродроме Манский. Начались занятия по парашютному спорту. Были обучены первые 40 человек курсантов, которые совершили свой первый прыжок с парашютом на аэродроме Манский. Каждые выходные дни проводятся выезды на полеты на дельтапланах и парапланах. Два раза в неделю проходят теоретические занятия.

В полет на дельтаплане

На аэродроме Красноярского АСК

Подготовка к прыжку

Личным примером. Проректор СФУ Е. Н. Гарин в кабине спортивного Як-52

Во время проведения патриотической акции в Красноярске. 25 октября 2014 г.

Главнокомандующий Военно-воздушными силами России Герой Российской Федерации генерал-полковник В. Н. Бондарев, Губернатор Красноярского края В. А. Толоконский и Глава города Красноярска Э. Ш. Акбулатов. 25 октября 2014 г.

Первый этап становления филиала аэроклуба в ВИИ СФУ показал верность выбранного пути, и после успешного освоения прыжков с парашютом и полетов на параплане и дельтаплане у руководства СФУ появилась идея обучения курсантов ВИИ СФУ профессии летчика. Были подготовлены соответствующие документы, заключено соглашение с авиакомпанией, имеющей право обучать на сверхлегких и легких воздушных судах и проведены переговоры по возможности прохождения первоначальной теоретической подготовки на базе Новосибирского центра подготовки и переподготовки летного состава. А пока на базе Красноярского АСК ДОСААФ продолжаются прыжки с парашютом. В группах парашютистов занимаются уже 140 курсантов. Первые ласточки — троим курсантам были разрешены вывозные вылеты на самолете Ан-2 на месте второго пилота.

В настоящий момент энтузиастами летного дела ВИИ СФУ во главе с инструктором Денисом Рексоном собирается работающий тренажер из списанного самолета Як-52, переданного краевым ДОСААФ Военно-инженерному институту.

Наследники Красноярской воздушной трассы рвутся в небо, а небо открыто для всех!

ВСЁ ДЛЯ ВВС!

1 и 2 октября 2014 года с рабочим визитом Военно-инженерный институт посетил главнокомандующий Военно-воздушными силами (ВВС) России Герой Российской Федерации генерал-полковник Виктор Николаевич Бондарев. В ходе визита Виктор Николаевич ознакомился с учебно-материальной базой и организацией учебного процесса в институте, разработками науки и техники ВИИ, посетил музей института и провел встречу с курсантами. Кроме того, было принято решение о проведении в Красноярске патриотической акции «Военная служба по контракту в Вооруженных силах РФ — твой выбор».

25 октября 2014 года на Театральной площади в Красноярске прошла патриотическая акция «Военная служба по контракту в Вооруженных силах РФ — твой выбор». Партнерами проекта выступили Военно-воздушные силы, Министерство обороны Российской Федерации, администрация Красноярского края, администрация г. Красноярска и Сибирский федеральный университет.

Все, кто пришел на Театральную площадь, смогли получить информацию о специфике службы в ВВС по контракту. Те, кто уже определился с выбором военной специальности, смогли заполнить документы о поступлении на службу на мобильном вербовочном пункте. В палатке Военно-воздушной академии имени профессора Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина будущим абитуриентам и их родителям офицеры академии рассказывали о порядке поступления в вузы Министерства обороны.

Сибирским федеральным университетом были представлены две экспозиции. В палатке Военно-инженерного института СФУ все пришедшие смогли ознакомиться с экспонатами, привезенными студентами и офицерами ВИИ СФУ с ежегодных экспедиций «Вахта памяти», проходящих в Волгоградской области. Также были представлены стенды, фотографии и экспонаты поисковой группы, занимающейся расследованием катастроф трассы Аляска — Сибирь.

Как сообщили в пресс-службе Минобороны РФ, только за неполные 5 часов акции в Красноярске мобильный пункт посетили более 800 молодых людей. Изъявили желание пройти отбор непосредственно на мобильном пункте — 325 человек. Подали заявления для поступления на военную службу по контракту — 125 граждан, из них в ВВС — 67, в другие виды и рода войск Вооруженных сил — 58.

На торжественном открытии выступили Губернатор Красноярского края В. А. Толоконский, главнокомандующий Военно-воздушными силами России Герой Российской Федерации генерал-полковник В. Н. Бондарев и Глава города Красноярска Э. Ш. Акбулатов.

«В Красноярске всегда свято чтили память всех участников Великой Отечественной войны, всех, кто воевал в горячих точках. Сегодня мы обращаемся к молодым красноярцам с призывом: берегите Россию! Служите России! Будьте достойны России! Помните: чтобы на земле был мир, нужно уметь этот мир защищать», — подчеркнул В. А. Толоконский.

Главнокомандующий ВВС высказал уверенность в том, что в Красноярском крае немало молодых людей, готовых служить Отечеству: «Благодаря решениям президента страны Владимира Путина, министра обороны России Сергея Шойгу сейчас ВВС получают столько новой, современной авиационной техники, сколько не получали в предыдущие 24 года. Чтобы защищать нашу Родину в воздухе, эффективно эксплуатировать боевые машины, нам нужны молодые, сильные, образованные граждане. Мы помним, какой вклад внес Красноярский край, вся Сибирь в победу над фашистской Германией. Мы верим, что новое поколение сибиряков достойно продолжит дело отцов и дедов, готово честно исполнить свой воинский долг. Мы верим, что те мальчишки, которые сейчас стоят на этой площади и ждут момента, когда в небе появятся боевые самолеты, поступят в вузы ВВС, станут первоклассными пилотами, в будущем будут командовать эскадрильями, полками, дивизиями, станут профессионалами своего дела и настоящими защитниками Отечества», — сказал В. Н. Бондарев.

Самой запоминающейся частью мероприятия стали демонстрационные полеты авиатехники боевых частей ВВС России. В небе над Енисеем прошли истребители-перехватчики МиГ-31, стратегические бомбардировщики Ту-95 МС, один из которых назван в честь столицы края — «Красноярск», и многоцелевые истребители СУ-30 СМ. Главным моментом авиашоу стала программа пилотажной группы «Соколы России» под командованием заслуженного военного летчика Российской Федерации генерал-майора Александра Харчевского. Он же выполнил и одиночный пилотаж. Зрители увидели проход

Министр обороны РФ генерал армии С. К. Шойгу и главнокомандующий ВВС России генерал-полковник В. Н. Бондарев

на малой высоте со скоростью 200 км/ч и большим углом тангажа, а также «колокол», «кадушку», «бочку» и другие приемы, характеризующие маневренные возможности российских истребителей и мастерство летчиков.

23 января 2015 года в ВИИ СФУ провел рабочее совещание Министр обороны России Герой Российской Федерации генерал армии Сергей Кужугетович Шойгу. Выпускник военной кафедры Красноярского политехнического института, Сергей Кужугетович не забывает свою альма матер и, несмотря на плотный график работы, никогда не отказывается от возможности посетить университет и пообщаться с руководством и студентами.

Ну а мы стараемся не ударить в грязь лицом перед министром обороны и оправдать его ожидания. И, конечно же, готовим смену!

ПО ГЕРОИЧЕСКОМУ МАРШРУТУ

К 70-летию Великой Победы ассоциация «Авиационно-историческое общество «Аляска — Сибирь 2015», ООО «Русское авиационное общество» (ООО «Русавиа»), международная компания Wargaming.net, американская некоммерческая организация «Фонд BRAVO 369 Flight Foundation» разработали и реализовали некоммерческий совместный российско-американский проект «Аляска — Сибирь 2015». Цель проекта — повторение маршрута перелета по Красноярской воздушной трассе (Аляска — Сибирь) группой самолетов производства США времен Великой Отечественной войны, поставляемых в те годы в СССР по ленд-лизу.

Хроника событий:

— 29 января 2013 года некоммерческая авиационная ассоциация «Фонд BRAVO 369 Flight Foundation» (президент и председатель фонда Джефф Гир) объявила о планировании перелета на самолете AT-6 «Тексан» по маршруту Аляска — Сибирь от Грейт-Фолс (США) до Красноярска (Россия) в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне. Состоялась встреча в Сиэтле с генеральным консулом РФ и делегацией МИД РФ. Проект получил поддержку законодательных органов США.

— Узнав об этой инициативе, генеральный директор ООО «Русское авиационное общество» («Русавиа») Сергей Николаевич Баранов принял решение участвовать в проекте, и 28 сентября 2013 года в г. Беллингхеме (штат Вашингтон) Фонд BRAVO 369 Flight Foundation и ООО «Русавиа» подписали Меморандум об организации и участии в совместном проекте «Аляска — Сибирь 2015».

— 14 апреля 2014 года «Русавиа», BRAVO 369 Flight Foundation и Wargaming.net представили совместный проект «Аляска — Сибирь 2015» на конференции в Национальном музее Смитсоновского института авиации и космонавтики в Вашингтоне (округ Колумбия) для международной аудитории. В России проект получил поддержку со стороны Федерального агентства воздушного транспорта, Министерства обороны России, Министерства иностранных дел России, Русского географического общества и Центрального музея Вооруженных сил Российской Федерации.

— 8 июля 2015 года проекту «Аляска — Сибирь 2015» были посвящены пресс-конференции, состоявшиеся в ТАСС в Москве и в Национальном клубе печати в Вашингтоне.

— 11 июля 2015 года в Музее авиации в Сиэтле прошла пресс-конференция, посвященная возрождению легендарного воздушного пути времен Второй мировой войны.

— 19 июля 2015 года состоялась торжественная церемония начала перелета в Грейт-Фолс, штат Монтана.

— 20 июля 2015 года — старт перелета. Приобретенные ООО «Русавиа» два военно-транспортных самолета-ветерана C-47 Dakota (DC-3), выпущенные заводом в США еще во время войны и участвовавшие в боевых действиях, вылетели из аэропорта в городе Грейт-Фолс, в американском штате Монтана, пролетели с остановками на дозаправку и отдых экипажей через канадские города Форт-Нельсон и Уайтхорс, затем были Анкоридж, Фэрбенкс (24 июля) и Ном на Аляске (25 июля).

Дальше — российский участок трассы: 27 июля — Анадырь, 30 июля — Магадан, 31 июля — Якутск, 3 августа — Братск, с 4 по 7 августа — Красноярск, 7 августа — Екатеринбург, 8 августа — Москва — Внуково, 20 августа — Москва — Жуковский, 25 августа 2015 года — участие в работе Международного аэрокосмического салона МАКС-2015.

Самолеты C-47, названные: один — в честь летчика-космонавта Алексея Леонова, первым вышедшим в открытый космос, второй — в память о маршале авиации Евгении Логинове, командире авиакорпуса времен войны и первом министре гражданской авиации СССР, 27 июля пересекли Берингов пролив и приземлились в аэропорту Анадыря на Чукотке. Это была их первая посадка на территории России. Встречать самолеты в Анадырь прилетели председатель оргкомитета проекта, дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт Алексей Архипович Леонов и бывший главнокомандующий ВВС России заслуженный военный летчик СССР, Герой Российской Федерации генерал армии Петр Степанович Дейнекин.

Машины вели смешанные экипажи. Первые пилоты — граждане России, вторые пилоты — граждане США. Пилоты-россияне: организатор и руководитель проекта, генеральный директор ООО «Русавиа» Сергей Николаевич Баранов и его дочь Елизавета, Валентин Эдуардович Лаврентьев, летчик-испытатель первого класса, сейчас пилот-инструктор одной из ведущих российских авиакомпаний, и Александр Андреевич Рябинин, начинавший как пилот-любитель на подмосковном аэродроме Мячково. США представляли профессиональный пилот-инструктор Фрэнк Варсейм Мосс и его сын пилот Глен Спайсер Мосс. Бортинженеры: россияне Павел Романович Муль, Николай Иванович Демьяненко и канадец Джон Генри Макинсон.

Почетный караул в аэропорту Емельяново

Звучит гимн США. Слева американские пилоты Глен и Фрэнк Мосс

«Дугласы», выпущенные один в 1942, другой — в 1943 году, после войны эксплуатировались в США на грузовых рейсах. Со ставших «гражданскими» машин было снято противообледенительное и кислородное оборудование. Средства связи и радионавигации — штатные, того далекого времени. Несмотря на почтенный возраст, самолеты имеют современные сертификаты летной годности.

«… Машины старенькие, но надёжные. Хотя, конечно, не обошлось без приключений. Но все приключения закончились на американской стороне. На одной машине двигатель меняли, на второй цилиндр из строя выходил», — рассказывал Сергей Николаевич Баранов.

В Красноярске, в аэропорту Емельяново участников перелета встречали дождливым днем 4 августа. Почетный караул и военный оркестр в духе времен Великой Отечественной войны. Два флага. Два гимна. России и США. Приветственные слова первого заместителя Губернатора Красноярского края Сергея Александровича Пономаренко и ветерана трассы Валентины Георгиевны Ряховской. Ответные слова руководителя перелета Сергея Николаевича Баранова и членов экипажей: «… Свой полет участники перелёта «Аляска — Сибирь 2015» посвящают советским и американским авиаторам, сотрудничеству двух стран в борьбе против фашизма».

Трехдневное пребывание пилотов в Красноярске было весьма насыщенным мероприятием, связанным с историей Красноярской воздушной трассы. Гости встречались с представителями Правительства Красноярского края, 5 августа посетили Музей «Мемориал Победы», где встретились с ветеранами трассы — Михаилом Никитовичем Костюковым и Александром Федоровичем Мальчиковым, и школьниками, несущими почетный караул у Поста № 1 — Вечного огня. Возложили венки к Вечному огню и Мемориалу погибшим летчикам-перегонщикам Красноярской воздушной трассы, побывали на бывшей взлетно-посадочной полосе Красноярского аэропорта легендарной трассы, ныне красивой улице, названной в честь всемирно известного полярного летчика Героя Советского Союза Василия Сергеевича Молокова, в годы войны — начальника Главного управления ГВФ, принимавшего решение об организации и строительстве трассы.

На встрече с Главой города Красноярска Эдхамом Шукриевичем Акбулатовым американский пилот Фрэнк Мосс отметил: «…Наша стра-

«Дугласы» над красноярской тайгой. 6 августа 2015 г.

У красноярского раритета По-2 Павел Андреев и Глен Мосс. 4 августа 2015 г.

Встреча участников перелета с поисковиками СФУ. 5 августа 2015 г.

на предоставила вашей стране боевые самолеты. Но это был всего лишь инструмент для борьбы с врагом. Да, это был хороший инструмент, но важно было — в какие руки он попадет».

В подтверждение того, что американские самолеты попали в крепкие руки советских летчиков, Эдхам Шукриевич вручил гостям коллекционные памятные конверты, выпущенные специально к дате прилета экспедиции в Красноярск и посвященные эскадрилье самолетов P-39 «Аэрокобра», приобретенной весной 1943 года на деньги, собранные молодежью Красноярского края в Фонд обороны, названной «Красноярский комсомолец» и вошедшей в состав одного из самых результативных в годы войны 21-го гвардейского Краснознаменного истребительного авиаполка. В конце июня 1943 года восемь именных самолетов — авиаэскадрилья «Красноярский комсомолец» — убыли из Красноярска на фронт. Летчики полка на «аэрокобрах» с октября 1943 по май 1945 года сбили 208 вражеских самолетов при 19 потерях своих летчиков. Десятикратное преимущество! Американские пилоты, услышав эти цифры, не смогли сдержать возгласов восхищения!

«Во время полета мы вспоминаем героизм летчиков, которые понимали, что при отказе машины у них нет шансов выжить. И еще больше осознаем, какой подвиг был совершен во имя Победы. Для нас главной наградой является отклик в сердцах жителей всех российских городов, в том числе и красноярцев. Мы убедились в том, насколько бережно в вашем городе хранится память о подвиге земляков, память о Великой Победе. Я надеюсь, что наш проект повторится, что мы продолжим укреплять российско-американские отношения», — сказал пилот Валентин Лаврентьев.

«Я рад, что мы вместе, российские и американские летчики, работаем слаженно, как одна команда. Это невероятное путешествие еще раз доказывает, что вместе нам многое под силу», — отметил авиаинженер канадец Джон Макинсон.

«Желаю вам успешного завершения экспедиции. Уверен, что ваш проект «Аляска — Сибирь 2015» станет доброй традицией, и благодаря вашей инициативе всё больше людей будут узнавать о славных боевых страницах истории Второй мировой войны», — сказал в завершение встречи Глава города Красноярска Э.Ш. Акбулатов.

Вечером 5 августа состоялась встреча участников перелета с поисковиками Сибирского федерального университета, уже несколько лет ведущими расследование авиакатастроф летчиков-перегонщиков на красноярской земле. Поисковики рассказали гостям о работе в архивах, поисковых экспедициях на места падения самолетов и увековечении памяти погибших пилотов.

6 августа легендарные «дугласы» летали над Енисеем и заповедником «Столбы». Заключительными мероприятиями для участников перелета стали посещение Музея авиации Красноярского края в здании Красноярского межрегионального управления воздушного транспорта и презентация в «Доме кино» фильма красноярского режиссера Элины Астраханцевой «Крылья. Ворота Крайнего Севера», посвященного развитию красноярской авиации в 1920–1930-е годы.

Первоначальный план лететь с посадками в Тюмени, Ярославле и Пскове был изменен, и рано утром 7 августа самолеты вылетели в Екатеринбург.

В Москву исторические машины прибыли 8 августа на аэродром Внуково, 20 августа перелетели в Жуковский и 25 августа стали полноправными участниками Международного аэрокосмического салона (МАКС-2015) в подмосковном Жуковском.

27 августа в конгресс-центре МАКС-2015 состоялась пресс-конференция «Исторический перелет «Аляска — Сибирь 2015», посвященный 70-летию Победы: Америка (Грейт-Фолс, Монтана) — Россия (Москва, МАКС-2015) и передача самолетов в фонды Центрального музея Вооруженных сил России.

«Один из этих самолетов мы передадим в парк «Патриот» в Кубинке, где для него будет построен ангар. Такие планы есть у Министерства обороны. Второй будет храниться в филиале Центрального музея Вооруженных сил — Центральном музее ВВС в Монино», — сказал директор музея Александр Никонов.

То, что вначале казалось практически неосуществимым, по разным, в том числе и политическим причинам, стало реальностью благодаря неравнодушным гражданам трех стран. Благодарная память о плодотворном сотрудничестве наших государств в годы Второй мировой войны преодолела все преграды на пути от идеи до ее реального воплощения. А это та самая «народная дипломатия», которая порой бывает намного эффективней действий президентов и правительств!

Участники перелета в Музее авиации Красноярского края. 6 августа 2015 г.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

1 ПАД — 1-я перегоночная авиационная дивизия
АДД — Авиация дальнего действия
АСК — авиационный спортивный клуб
ВАД — вспомогательная авиационная дивизия
ВАТУ (ВШАТ) — Военное авиатехническое училище (Школа авиатехников)
ВАШП (ВАШЛ) — Военная авиационная школа пилотов (летчиков)
ВАШСБ — Военная авиашкола стрелков-бомбардиров
ВВС — Военно-воздушные силы
ВИИ СФУ — Военно-инженерный институт Сибирского федерального университета
ГВФ — Гражданский воздушный флот
ГКО (ГОКО) — Государственный Комитет Обороны
ГУ ГК — Главное управление геодезии и картографии
ГУ ГМС — Главное управление гидрометеослужбы
ГШ КА — Генеральный штаб Красной армии
КВТ — Красноярская воздушная трасса
КПА — комендатура промежуточного аэродрома
МАГОН — Московская авиагруппа особого назначения
НКВД — Народный комиссариат внутренних дел
ОАГ ГВФ — особая авиагруппа Гражданского воздушного флота

ПАП — перегоночный авиационный полк
ТАП — транспортный авиационный полк
БАП — бомбардировочный авиационный полк
ДБАП — дальний бомбардировочный авиационный полк
РАП — разведывательный авиационный полк
ТБАП — тяжелый бомбардировочный авиационный полк
НБАП — ночной бомбардировочный авиационный полк
ИАП — истребительный авиационный полк
ГИАП — гвардейский истребительный авиационный полк
ОАПСН — отдельный авиационный полк специального назначения
АППСБ — авиационный полк перегонки самолетов-бомбардировщиков
ЗАП — запасной авиационный полк

УВТКУ — Управление воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль
УПА ГУСМП — Управление полярной авиации Главного управления Северного морского пути
ШМАС — Школа младших авиационных специалистов
ШП ГВФ — Школа пилотов Гражданского воздушного флота

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ИСТОЧНИКИ:
1. Российский Государственный архив экономики (РГАЭ).
   Фонды 55,9527,9570.
2. Центральный архив Министерства обороны РФ (ЦАМО РФ).
   Фонды 35,160, 45 ЗАП, личных дел.
3. Архив Федерального агентства воздушного
   транспорта (Росавиации).
   Фонд личных дел.
4. Государственный архив Красноярского края (ГАКК).
   Фонд Р-1421.
5. Архив Военного комиссариата Красноярского края.
   Фонд личных дел офицеров — участников Великой
   Отечественной войны.
6. Интернет-ресурсы:
   http://www.polarpost.ru
   http://www.polarmuseum.ru
   http://www.podvignaroda.mil.ru
   http://www.dkw-rus.narod.ru

ЛИТЕРАТУРА:
Котельников В.Р. «Американцы» в России./ В.Р. Котельников и др. — М.: РУСАВИА, 1999.
Лебедев И.П. «Кобры» летят к фронту. — М: Воениздат. 1992.
Небо без границ. Сборник. — Красноярск. 1995.
Негенбля И.Е. Трасса мужества Аляска — Сибирь. — Якутск. 2000.
Негенбля И.Е. Аляска — Сибирь. Над тундрой и тайгой. — Якутск. 2005.
«Аляска — Сибирь — фронт». История легендарной авиатрассы. Документы. Комментарии. Воспоминания. 1942–1945 гг.». — М: 2004.
Негенбля И.Е. Перегоночная трасса Аляска — Сибирь: документы, воспоминания, фотографии (1941–1946 гг.) / И.Е. Негенбля, А.А. Калашников. — Якутск: РИО медиа-холдинга, 2015.
Перов В.М. Полярными трассами. — М. «Русское авиационное общество», 2014.
Романенко В. Р-40 в советской авиации. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.lend-lease.airforse.ru

Подпись фото

Орлов Даль Константинович
Орлов Константин Васильевич
Филиппов Вячеслав Викторович

От Сибири до Победы. Красноярская воздушная трасса Аляска — Сибирь

Использованы материалы, документы и фотографии из фондов Российского Государственного архива экономики, Центрального архива Министерства обороны РФ, Центрального военно-морского архива, архива Федерального агентства воздушного транспорта России, Государственного архива Красноярского края, Государственного архива Новосибирской области, архива Военного комиссариата Красноярского края, личных архивов Ивана Ефимовича Негенбли, Сергея Львовича Кесельмана, семьи Елецких, Николая Николаевича Александрова, фотографии Василия Касаткина и Полины Карнауховой, из личных архивов авторов и материалы и фотографии из открытых источников.

Дизайн и макет / Семен Рожков
Верстка / Галина Гладкая
Корректура / Римма Котова

Подписано в печать 16.10.15. Формат 70x100/12. Печать офсетная. Бумага мелованная. Усл. печ. л. 25,9. Тираж 1300. Заказ № 36224.
Отпечатано ООО «Полихром», 660049, г. Красноярск, ул. Дубровинского, 58, тел. +7 (391) 227-77-81.