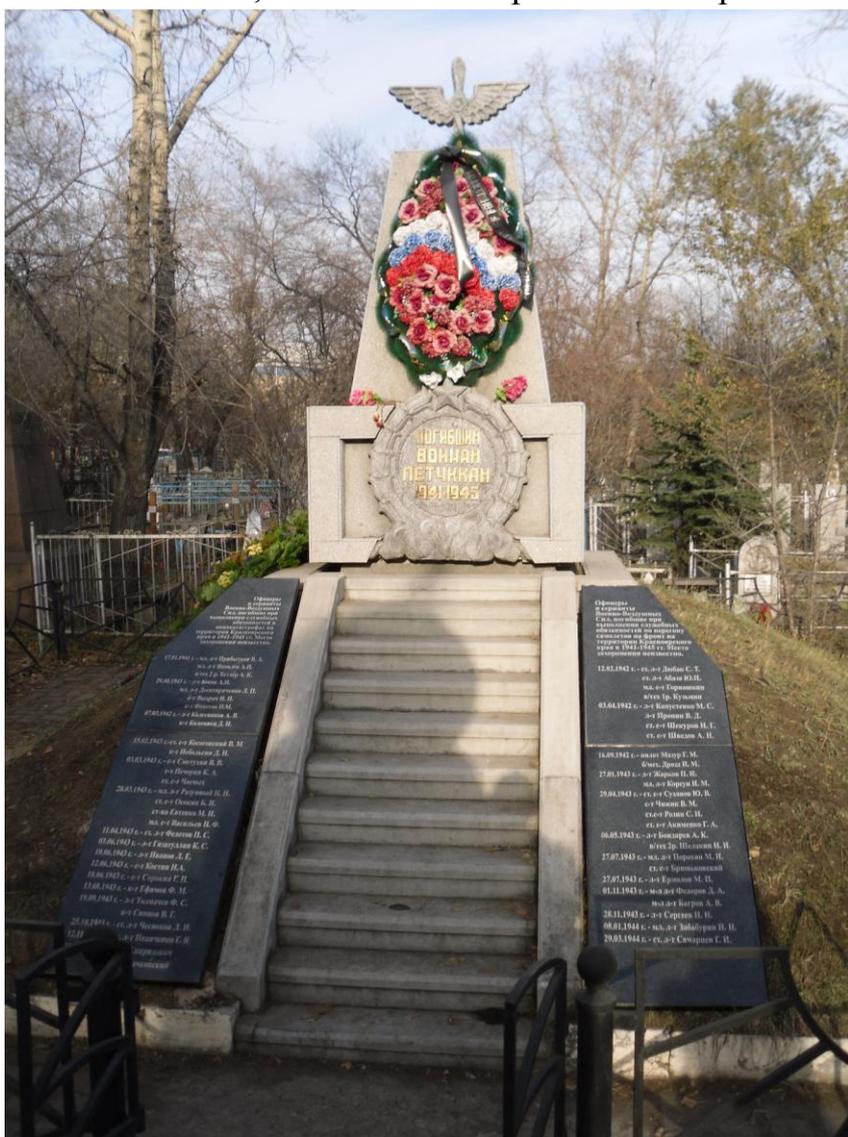


Погиб при исполнении

Именно такая формулировка – «...Погиб при исполнении служебных обязанностей», написанная разными чернилами, а то и просто химическим

карандашом, стоит в ста девятнадцати «похоронках», отправленных в годы Великой Отечественной войны родственникам погибших военных летчиков в разные районы нашей необъятной Родины из Красноярского края. Да, я не ошибаюсь – из города, находящегося в глубоком тылу, а не с передовой линии обороны. Что же такое происходило в Красноярске в годы войны? Почему до сих пор красноярские поисковики продолжают находить в окрестностях города и некоторых районах края изуродованные огнем и взрывом останки военных самолетов времен 1940-х годов?

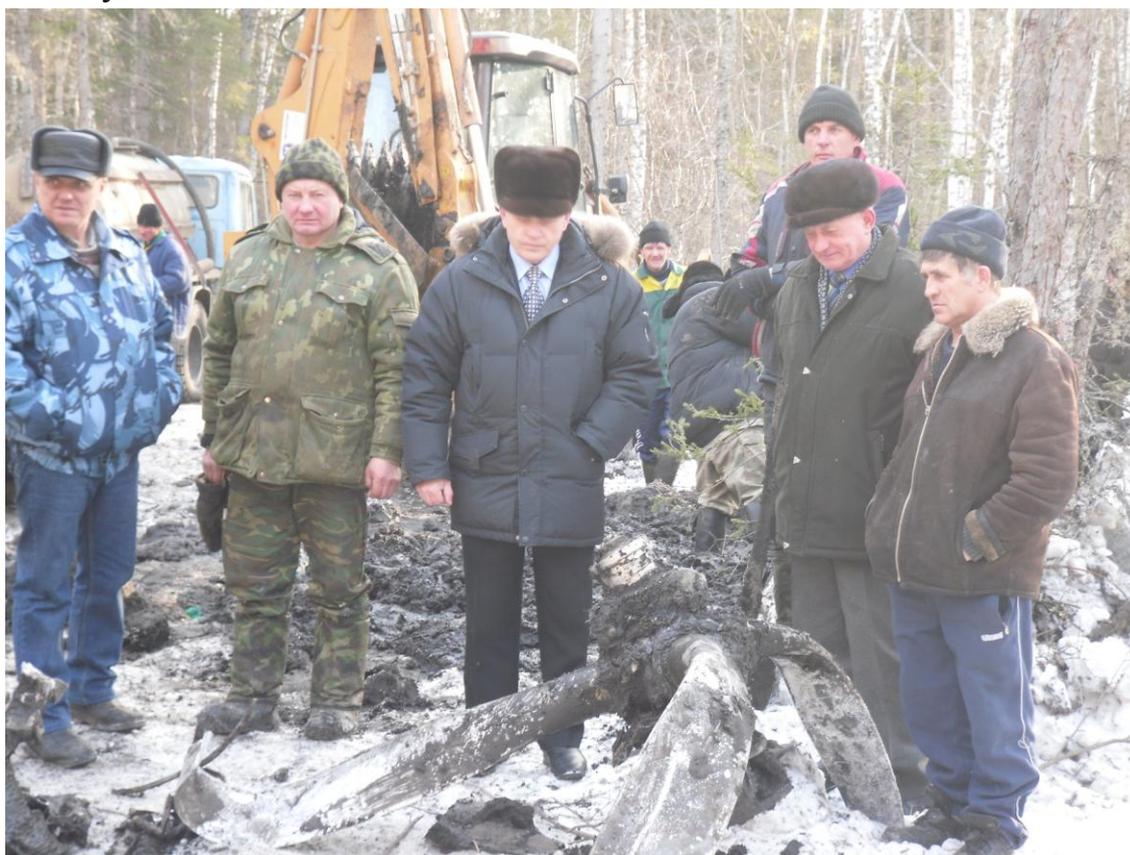
Открытые после распада СССР, архивы приоткрыли завесу тайны над событиями тех лет уже в конце 1990-х годов, но для того, чтобы окончательно разобраться в



происходившем на красноярской земле, поисковикам понадобилось больше десятка лет...

Первые находки и публикации красноярских журналистов Николая Шкарева и Валерия Ярославцева о перегоне в годы войны самолетов американского производства с Аляски в СССР и роли Красноярска в этом перегоне побудили неравнодушных людей обратиться к архивам со всей внимательностью. Оказалось, что созданная в годы войны Красноярская Воздушная Трасса, сейчас более известная нам как трасса «Аляска-Сибирь», стала воздушным мостом для оказываемой союзниками СССР помощи фронту. С Аляски через Берингов пролив, через всю Сибирь, с октября 1942 по октябрь 1945 г. по Красноярской Воздушной трассе на фронт прошли 8094 самолета, так необходимых для разгрома врага. В Красноярске перегон не заканчивался. Прибывающие в город летчики, в предельно сжатые сроки переучившись на новую американскую технику, улетали из Красноярска на запад. На красноярском аэродроме (нынешняя «Взлетка») базировался 45 запасной авиаполк, который и занимался обучением прибывших с фронта пилотов. Перегон проходил порой в сложных метеоусловиях: туманы, снегопады, дым от лесных пожаров.

Несовершенство метеослужбы и радионавигации тоже вносило свою лепту в скорбный список потерь. Были и ошибки пилотов и отказы авиатехники. Кроме того в Красноярске готовила для фронта штурманов авиашкола, эвакуированная из Харькова, а в Хакасии, в Черногорске – учились летать будущие летчики-истребители, переведенной с Дальнего Востока Бирмской военной авиашколы пилотов. Ускоренные сроки обучения, скудные тыловые пайки, приводившие к потере сознания курсантов в полете при перегрузках, тоже являлись причинами летных происшествий. Вот так и получился, выявленный работой в Центральном архиве Министерства обороны России, список из 59 авиакатастроф на территории Красноярского края в 1941-1945 гг., приведших к гибели 119 членов летных экипажей. К сожалению, в документах очень частой является запись «экипаж сгорел вместе с самолетом» или «останки экипажа похоронены на месте катастрофы». А место катастрофы - тайга или болото. А это значит, что у погибших на нашей земле защитников Родины нет даже могил. Годы забвения стирают последние свидетельства тех трагических лет. Начиная с 2005 года силами энтузиастов, красноярцев разного возраста и видов деятельности, объединенных одной целью – установить места гибели военных летчиков и поставить памятные знаки погибшим экипажам, чтобы следующие поколения знали какой ценой досталась Победа, сделано многое. Перестали быть безымянными памятник погибшим летчикам-перегонщикам на Троицком кладбище и захоронение погибшего экипажа в Зеленогорске, найдены и с воинскими почестями захоронены останки членов экипажей капитана Степанова и старшего лейтенанта Коновалова, установлены и продолжают устанавливаться памятные знаки.



13

сентября 2014 года в районе железнодорожной станции Крюково (блокпост «Водораздел» в 60 км западнее г.Красноярска) представителями Военно-

инженерного института СФУ был установлен памятный знак на месте гибели экипажа самолета А-20 «Бостон» младшего лейтенанта М.И.Порохина 9-го перегонного авиационного полка, потерпевшего катастрофу 27 июля 1943 г. при перегоне самолета из Красноярска на фронт.

Военно-инженерный институт СФУ уже год как присоединился к этому поисковому движению и участвует в подобном военно-мемориальном мероприятии второй раз. 17 октября 2013 г. в 14.00 на берегу Енисея в поселке Кононово Сухобузимского района по инициативе Военно-инженерного института СФУ состоялось торжественное открытие памятного знака военному летчику, командиру звена 5-го перегонного авиационного полка Красноярской Воздушной трассы («Аляска-Сибирь») старшему лейтенанту Георгию Иосифовичу Самарцеву, погибшему в авиакатастрофе при перегоне самолета 29 марта 1944 года на территории Сухобузимского района Красноярского края.

Ранее красноярскими поисковиками были установлены памятные знаки в районе села Зелеево на месте гибели 27 июля 1943 г. экипажа бомбардировщика А-20 «Бостон» лейтенанта Ермолова, в районе станции Крючково на месте гибели 27 мая 1943 г. экипажа бомбардировщика А-20 «Бостон» капитана Степанова, в районе села Зелеево на месте гибели 17 января 1941 г. экипажа бомбардировщика СБ младшего лейтенанта Прибыткова.

Работа по розыску мест катастроф и установке памятных знаков продолжается.

А о том, как это происходило в годы войны, проиллюстрирует вот этот случай:

Рядом с деревней Петропавловка, что в Ирбейском районе, с 30 мая 1943 года лежал в болоте за огородами бомбардировщик Ил-4. И сейчас еще живы очевидцы катастрофы двух самолетов в мае 1943-го.

Группа из шести самолетов Ил-4 вылетела с авиазавода № 39 г.Иркутска под командованием командира авиаэскадрильи 104-го перегонного полка 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., бортмеханик Чиграй Г.А., радист Рева Г.П.;

2-й самолет: летчик лейтенант Соболев К.Д., бортмеханик Ерохин М.Г., радист Кизенков В.М.

Из архивного документа: «...Около д. Петропавловка 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, вновь резко вошел в отвесное пикирование и с углом 85-90° врезался в трясину болота с работающими моторами и сгорел».

Это говорит о том, что летчики экипажа Коновалова могли воспользоваться парашютами, запас высоты был. Но тогда тяжелый бомбардировщик с полным боекомплектом точно упал бы прямо на деревню Петропавловку и сколько смертей могло бы быть среди жителей деревни можно только догадываться. Но лётчики не

воспользовались парашютами, хотя могли это сделать. Они унесли смерть как можно дальше от деревни, чтобы никто из мирных жителей не пострадал. Несколько дней продолжался пожар и слышались взрывы от неизрасходованного горючего и боеприпасов, находящихся на борту бомбардировщика. Вот такой вот незаметный подвиг...



То, что осталось от лейтенанта Константина Соболева и двух членов его экипажа жители деревни собрали и похоронили. А рухнувший в болото самолет Павла Коновалова так и остался на глубине. Попытки местных жителей добраться до обломков самолета ни к чему не привели.

Эта история имела свое продолжение совсем недавно. В начале марта 2012 года депутат районного Совета, старожил д.Петропавловка Дмитрий Алексеевич Смуга, сам сын фронтовика и создатель мемориала памяти погибшим землякам в Петропавловке, начал беспрецедентную операцию по поднятию из болота останков экипажа и частей самолета. С активной помощью сына Алексея, председателя районного Совета Антона Романовича Бооса, местного предпринимателя Василия Васильевича Соколовского и жителей деревенского интерната работа закипела - распилили лед, с помощью современного компактного экскаватора вырыли котлован и, постоянно откачивая воду, с огромным трудом выгребли из ледяной воды, смешанной с грязью, останки летчиков и самолета. Были подняты на поверхность крупные детали самолета - части двигателя, винт, многое другое. А самое главное, ради чего и затевалась эта операция - останки четырех членов экипажа, пролежавших в болоте 68 лет.

У людей, которые сделали это, были светлые лица - они выполнили свой долг перед погибшими.

В августе 2012 года состоялось торжественное захоронение останков экипажа дальнего бомбардировщика ИЛ-4 на мемориале Победы в деревне Петропавловка.

Народ ехал в Петропавловку со всего района. Прибыли военные комиссары г.Канска полковник Александр Киселев и Ирбейского района подполковник Валерий Козловский, от Канского истребительного авиационного полка прибыл со знаменем 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 траурный митинг глава администрации Ирбейского района Дмитрий Харлампиевич Гушану. Люди, особенно пожилые, не скрывали своих слез. Памятник летчикам был завален цветами.

И дорогого стоят слова местного 30-летнего парня, стоявшего тогда рядом со мной:

- А ведь я мог бы и не родиться, если бы летчики не отвернули от деревни и самолет упал бы на дом моей мамы. Хорошо, что наконец-то они обрели покой.....

Вячеслав Филиппов.