

МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ

Федор Вадимович Пушин,
Ученый секретарь Наро-Фоминского историко-краеведческого музея,
Руководитель поискового отряда «Бумеранг-ДОСААФ» г. Наро-Фоминск,
специалист Центра современной истории

На страницах постоянной рубрики журнала мы в основном рассказываем о результатах проделанной нашей командой поисковой и архивной работы. Это установленные имена героев воздушных боев, их судьбы, документы. Но коротко описываем сами поисковые работы, подготовку к ним. Действительно, в первую очередь нам важен результат того, что мы делаем. Но тем не менее, иногда перед читателем открывается не полная картина этих работ. А ведь процесс самих поисков и установления имени и судьбы героя иногда растягивается на несколько лет, сопровождается многими трудностями, и не всегда дает нам ожидаемый результат. На некоторых местах падения самолетов и гибели экипажей почти не остается следов. Что-то попало под распашку, вывезено, вынесено, застроено, сдано в металлолом, бесследно уничтожено. По разным причинам в архивах нет данных о некоторых авиационных соединениях, отсутствуют номера моторов и самолетов, приписанных к ним экипажей, журналов боевых действий и т.д. Тем не менее мы продолжаем усердно отработывать эти места, надеясь поставить точку в этих вопросах. Иногда это получается быстро, порой не сразу. Но тем не менее опускать руки и оставлять эти объекты ни в коем случае нельзя. Наша задача – узнать истину. Поэтому хотелось бы рассказать о работах на местах гибели самолетов и экипажей, на которых пока не удалось установить историю и личности героев. Работы на таких сложных объектах мы стараемся проводить в рамках учебных семинаров-практикумов «Небо Родины», привлекая к участию молодежь и людей, увлеченных авиационным поиском.

ЯК-7А №12-15 с мотором М105 –ПА №135-117.
Полевой учебный семинар в рамках общероссийского проекта «Небо Родины», посвященный 80-летию Битвы за Москву. 12 февраля 2022 г. Наро-Фоминский г.о. Московской области.

В ходе этого учебно-тренировочного выезда бойцы студенческих поисковых отрядов города Москвы вместе с наставниками, опытными авиапоисковиками, обследовали место гибели советского истребителя и попытались установить обстоятельства последнего боя самолета и судьбу летчика. В экспедиции приняли участие специалисты «Центра современной истории», поисковики отрядов «Бумеранг-ДОСААФ», «Витязь», «Русь», «Единорог», «Арьергард», «Надежда», «Военная археология». Место падения самолета было обнаружено



Поисковые работы на месте падения самолета Як-7А под Наро-Фоминском 80-е годы



Поисковые работы отряда «Бумеранг-ДОСААФ» на месте падения самолета Як-7А под Наро-Фоминском 2016 г.

Наро-Фоминскими поисковиками из отряда «Бумеранг-ДОСААФ» в 2012 году. Тогда же была найдена шильда с номером самолета 12-15 и его дубль, нанесенный через трафарет на одну из деталей. Было установлено, что на объекте уже проводились раскопки в 80-х годах. В начале 90-х - извлечен и вывезен с места гибели самолета мотор, что затрудняло идентификацию его номера. Место гибели истребителя неоднократно подвергалось разграблению сборщиками металлолома. Были зафиксированы отдельные попытки проведения работ поисковиками, которыми, по имеющейся у авиаэкспертов информации, в 2015 году также найден номер мотора самолета. Тем не менее это место необходимо отработать.

Памяти бойцов и командиров 1287-го и 1291-го стрелковых полков 110-й стрелковой дивизии (бывшей 4-й дивизии народного ополчения Куйбышевского района г. Москвы), отстоявших Москву в боях под Наро-Фоминском, посвящается!

Не в моем, должен сказать, стиле описывать по частям эпизоды полевых выходов. Главное результат. Но о каждом этапе полевого учебного семинара «Небо Родины», который прошел 12 февраля под Наро-Фоминском, хочется рассказать отдельно. Ведь мы не ради «красного словца» посвятили его 80-летию Битвы за Москву. Да, он был посвящен героизму наших летчиков-защитников неба Москвы и Подмосковья, так как семинар-практикум был именно авиационный. Но наш маршрут к месту раскопок проходил через места ожесточенных боев 1291-го стрелкового полка 110-й стрелковой дивизии (бывшая 4-я Московская стрелковая дивизия народного ополчения Куйбышевского района) у деревни Слизнево под Наро-Фоминском. Мы могли бы срезать путь через деревню и пройти по накатанной и утрамбованной снегоходами дороге, ведущей к лыжной трассе. Но командой было принято решение не искать обходных путей, а выдвинуться по глубокому снегу, так же, как наши бойцы в декабре 1941 года, испытать на себе всю трудность перехода. Да, мы не шли под разрывы и прицельный огонь вражеских пуль и снарядов, мы выпались дома, хорошо позавтракав, на нас была теплая, сухая удобная, одежда, мы не тащили на



Участники семинара

себе миномет, пулемет, боеприпасы, нам не нужно было постоянно укрываться от взрывов и выполнять поставленную боевую задачу. Мы шли не торопясь, осторожно ступая на наст, боясь провалиться по пояс в глубокий снег. Каждый из нас, зная историю этого места, шел молча эти 2,5 километра по полю, на котором осенью и зимой 1941 года отдавали свои жизни Московские ополченцы. Мы представляли себе картины зимнего боя и попыток штурма деревни в декабре 1941 года по такому же снегу. Как же тяжело было нашим бойцам и командирам. Как самоотверженно и мужественно, не щадя своих жизней они исполняли свой священный долг.

На месте падения самолета

После преодоления пути по заснеженному полю наша экспедиция не сразу добралась до места работ. В лесу нас ожидало очередное препятствие - непролазные метровые сугробы, через которые еще предстояло пробраться, не повредив ноги о находящиеся под снегом пни, сваленные деревья, ветки, овраги и ямы. Но мы преодолели и эту природную преграду. На месте падения самолета нас ожидали завалы снега, промерзший грунт, покрытая льдом воронка, полная воды. Теперь предстояло подготовить место для работы. Снеговой лопатой были расчищены и откинута снежные сугробы, лед расколот, вода была вычерпана ведрами и лопатами, промерзший верхний слой земли разбит.



Расколота от удара при падении бронеспинка



Выхлопной патрубков



Лючок



Шильда с номером 12-15



Лючок заливной горловины топлива: 210 литров, октановое число топлива 95

При чем все это нужно было делать весьма аккуратно, стараясь не пропустить ни один фрагмент от самолета, постоянно перебирая каждый кусок земли. Вот место и подготовлено к работам, в принципе можно приступать. Но как показывает практика, для этого нужно обозначить каждому участнику свой фронт работ, назначить ответственного за каждый участок, объяснить, что нужно делать и зачем, на что следует обратить внимание. Именно правильное распределение обязанностей на таких точках дает быстрый, нужный результат и создает слаженную команду.

Приступаем к работам

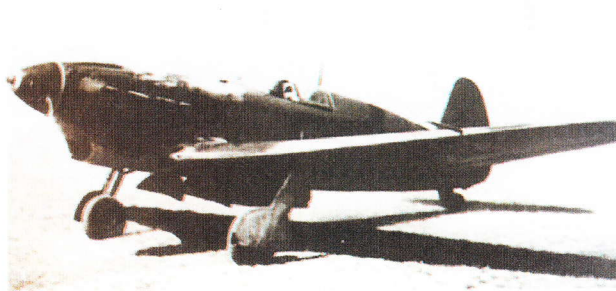
После того, как на месте работ был «побежден» снег и лед, из воронки была выкачана вода, мы начали борьбу с нашими привычными «друзьями» – глиной, землей и жижей. Зимой эта работа не из легких. Присутствует обманчивое ощущение тепла до жара, когда хочется до футболки раздеться, мешает верхняя одежда. Работать приходилось, как и всегда, очень аккуратно. Место падения самолета было хорошо «отработано» любителями металла, поэтому старались собрать каждый оставшийся в земле кусок или фрагмент крылатой машины. Перебирался каждый комок земли, через пальцы прожималась глина в поисках заветных обломков и возможных останков летчика. А тем временем ребята в воронке все углублялись, завязая в образовавшейся на дне ямы жиже.

Работа кипит не только в воронке от падения самолета. Тылы наши тоже надежны. А как же без них? Постоянно поддерживается костер, у которого в любую минуту могут погреться и просушить обувь и одежду участники экспедиции. Здесь можно попить горячего чая из термоса, перекусить, передохнуть. Поделиться опытом, байками, размышлениями о том, что здесь происходило 80 лет назад. Помечтать о том, что может среди немногочисленных сохранившихся обломков самолета попадутся нужные нам номера. Но как их увидеть и найти на грязных обледенелых искореженных обломках? Конечно, здесь же в лагере организована переборка и отмывка найденных фрагментов самолета.

Одна из важных составляющих любой авиационной экспедиции. На зоркоглазого «мойщика железа» возлагается огромная ответственность. Ведь нужно не повредить хрупкую деталь, не стереть щеткой нанесенную краской маркировку, увидеть нужный обломок и не откинуть его в сторону. Его работа очень важна для поддержания морального духа экспедиции. Ведь одна из главных задач экспедиции - найти номера. И нет ничего священнее для авиационного поисковика, сидящего несколько часов в грязной яме, чем услышать счастливый возглас товарищамойщика: ЕЕЕЕЕЕЕСТЬ НОМЕР!!!! В металлических ведрах медленно топится снег, детали отмываются, осматриваются, изучаются и раскладываются для фотофиксации. Но, пока, увы.....



Стойки шасси



Як-7А



Участники семинара добираются до места падения самолета. 12 февраля 2022 г.

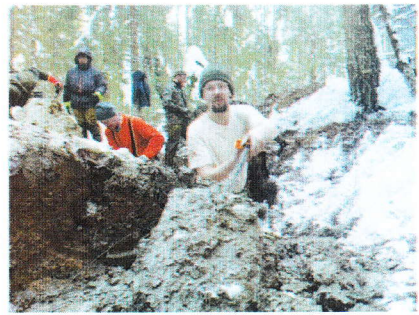
Вообще, новичка, собравшегося в первый раз в экспедицию на место падения авиационной техники, в 90% ждет ужасное разочарование. В голове-то рисовалась совсем иная картина. В воображении это же целый, ну, или почти целый самолет с крыльями, фюзеляжем, винтами, шасси. Рядом почти на поверхности должны лежать истлевшие останки летчика в летном шлеме и с зажатым в руке пистолетом ТТ. Кругом валяются ШКАСы и УБэхИ. Но на деле, это чаще всего заполненная до краев водой воронка, просто кусок поля или леса с раскиданными искореженными железзяками, или изредка встречающимися перепаханными мелкими дюралевыми и оплавленными силиuminовыми осколками. При чем место не раз уже копано собирателями металла, да и поисковиками-любителями. Конечно, в глухих, труднодоступных, заболоченных местах иногда и находят самолеты в более-менее похожем на самолет состоянии. Но, как мы сами смеемся, в Подмоскowie самолет – это два ведра железок!

Причин тому несколько. Во-первых, часто на место падения во время войны выезжали комиссии для установления причин потери машины, ремонтники снимали многие детали, которые могли пригодиться как доноры на других самолетах, также все ненужное или оставляли, или вывозили в металллом. К тому, что осталось, сразу



Место падения самолета 12 февраля 2022

Зимние работы



Зимние работы

подтягивались местные жители, которые срубали стамесками обшивку и забирали что понравилось для бытовых и хозяйственных нужд. Также этим не брезговали как наши, так и немецкие солдаты, которые с радостью делали из этих материалов различные нужные и ненужные им штучки «а ля» окопное творчество: портсигары, расчески и тд. Также бойцы применяли листы дюрала для перекрытий ниш в блиндажах, устилали полы. После войны, если что-то оставалось, аналогичные действия продолжались, да и продолжают сейчас. С 80-х годов пришло время и для поисковиков. Кто-то действительно пытался вести нормальные поисковые работы, для установления имен и судеб экипажа. Но чаще самолеты растаскивались на различного рода сувениры, для пополнения экспозиций музеев, ну и так, просто, чтобы было. Сейчас все вообще выносятся подчистую металлами. С моторами так вообще беда, это же почти тонна металла. Их с 80х годов или разламывали, или подрывали на куски для удобного выноса из леса, либо вывозили вовсе. Поэтому часто приходится искать «стариков», ковырявшихся когда то на местах падения самолетов, выживая у них подробности и выпытывая, не было ли цифр на железе, а если что и заваялось, то хотя бы взглянуть, нет ли у них заветных номерков. Но авиационные поисковики ребята дотошные, и поковыряются в начисто вынесенном месте, вытаскивая и отмывая каждую железочку -это дело чести. Лозунг у нас простой: Нет выбитых мест! Что-то должно остаться и номера должны попасться. Если это не делать скрупулезно, мы навсегда можем потерять имя нашего героя.

Есть номер самолета!

Прошло около 7 часов работы на месте падения самолета под Наро-Фоминском.

Мы преодолели тяжелый путь по глубокому снегу, расчистили место для работ, докопали до материка воронку от падения, собрали и пересеяли по максимуму оставшиеся обломки, перемыли их.... и жутко устали и замерзли. А того, зачем мы сюда пришли, все нет и нет. Несмотря на нашу дружную команду и готовность к любому результату, все равно, видно, что люди жутко устали и всех охватывает некая безнадега и раздражение. Чувствуется напряжение и некая досада. Неужто всё в пустую? Нет, конечно, отрицательный результат-тоже результат. Мы лишний раз все проверили, останков не обнаружили, номерных деталей тоже. Но как то не верится, или не хочется верить, что все закончилось, а то, чего искали, так и не нашли. Вообще, когда в экспедиции с нами наш друг, авиаспециалист Сергей Катков, я всегда уверен, что именно в тот момент, когда уже опускаются руки и на душе становится грустно, раздается его искренне счастливый, как у ребенка звонкий возглас: «ЕЕЕЕЕЕЕЕСТЬ НОМЕР САМОЛЕТА» или «ВОООООООТ ОН НОМЕР МОТОРА».

Люди вылезли из ямы, надо собираться, почти все молчат, кто-то пьет чай, другие рассматривают найденные перемытые обломки. Досадно. Внимательно перебираю последние поднятые из ямы детали. Сердце екает. Протягиваю молча Сергею с загадочной улыбкой до боли знакомый мне кусок обросшего коррозией силумина от мотора с двумя четкими знакомыми гранями. Сергей просит нож. Молча скребет. Слышу его бормотание себе



Растапливание снега для промывки найденных фрагментов самолета



Обнаруженные детали самолета

под нос: «Так так, а похоже...у нас! Пауза. И мой любимый Серегин радостный голос разносится по готовящемуся к ночной тишине вечернему зимнему лесу: И ЙЕЕЕЕСТЬ НОМЕР МОТОРАААААААА!!!!!!!!!!!!!!!»

Зачем это все нужно?

Многие читатели, которые внимательно ознакомились с моим повествованием, наверное, спросят: «А зачем все это нужно было делать? Зачем тащиться в свой выходной в жуткий мороз неизвестно куда в лес, раскидывать снег, откачивать холодную воду, ковыряться в грязной яме, перебирать комья промерзлой земли и жижи, мыть и искать какие то непонятные номера?»

Нашей команде ответ на этот вопрос ясен, наверное, с самого начала увлечения авиационным поиском и военной археологией. Мы хотим знать судьбу крылатой машины, имя человека, управлявшего ей, а главное узнать имя летчика и установить его судьбу. В этом нелегком деле, на этапе поисковых работ, как раз и помогают те самые «заветные» номерки.

При сборке самолета на заводе он получает свой номер, не тот бортовой номер, который указан на фюзеляже, а именно собственный заводской. Мотор, который устанавливается на самолет, также имеет свой номер, так же, как и мотор у современного автомобиля. Маркировки номеров самолета и мотора наносятся

в нескольких местах и разным способом у разных заводов и типов самолетов. Плюс, не надо забывать о возможных нанесении номеров в полевых условиях авиационными техниками, а также о замене частей-доноров с других самолетов с иными номерами машин и двигателей.

При поступлении самолета с завода в авиационную часть и при передаче в другую часть все данные о моторе и самолете указываются в документах. Так что, если документы сохранились и велась правильно, специалистам архивного поиска удастся отследить весь путь боевой машины. Но самое главное, в документах части указывается, какой экипаж закреплен за конкретным самолетом. В случае гибели или не возвращении с боевого задания, в части положено указывать, что на самолете «Х», имеющем номер «У» с мотором «Z» погиб летчикИванов, например. (Правда не всегда и у всех это указывалось, по многим причинам. Именно эти номера и помогают идентифицировать имя экипажа и установить его судьбу, так же, как и солдатский медальон или другие документы, удостоверяющие личность погибшего. Кстати, забегаю вперед, хочу отметить, что летчики и члены экипажей также должны были иметь при себе медальоны, на то они и военнослужащие РККА. Для отдельных, неверующих «Фом» я сделаю об этом отдельную публикацию.



Специалист Центра современной истории Сергей Катков демонстрирует обнаруженный фрагмент мотора самолета с номером



Фрагмент мотора М105 –ПА №135-117

Но как узнать, нужный ли у Вас номер или нет? Ведь на самолете огромное количество различных технологических, сборочных и других цифр и номеров? Это тоже тема отдельного разговора, и понимание этого приходит с опытом. Так что еще и не все номера «одинаково полезны». Но, например, по номерам технологических клейм можно установить с точностью завод-изготовитель самолета. Нюансов очень много.

А что касается именно этого самолета, то нам удалось с точностью установить и подтвердить все наши версии и предположения, объединив все результаты работ за эти годы.

И так, что мы имеем:

1) Номер 135-117 на фрагменте мотора. Да, это именно нужный нам номер с поршневого V-образного 12-цилиндрового модифицированного двигателя жидкостного охлаждения М-105ПА. Наши предшественники до этого находили аналогичный номерок, так, что у нас есть дубль, и сомнений в номере мотора этого самолета нет.

2) В первых наших экспедициях мы обнаружили шильду с номером 12-15. Мы предположили, что это может быть номером самолета, хотя очень сильно сомневались. Вроде бы и сходится: 12-номер серии, 15 номер самолета в серии. То есть 15 самолет в 12 серии.



Участники семинара-практикума «Небо Родины»
12 февраля 2022 г.

Также наши предшественники находили лючок с нацарапанной на нем информацией в виде «15 ПР». Ну, как бы дубль. ПР-лючок ставился при сборке в правой части. А сейчас, при отмывке железа выскочила половина номера, выбитого на уголке. Может и совпадение, но выглядит это как «12 - ...». Что уже, как версия- близко к истине. Итак, с долей сомнения, но номер самолета тоже есть.

3) Технологические клейма также подтвердили, что наш самолет был выпущен заводом №301 Народного комиссариата оборонной промышленности СССР в Химках.

4) Клейма на остатках боекомплекта от ШКАСа и ШВАКа говорят нам, что заряжался самолет боекомплектом 1941 года. (Кстати по клеймам на гильзах можно также узнать завод-изготовитель боеприпасов).

5) По особенностям элементов конструкции и вышеупомянутой информации, с моделью самолета также определились.

6) Немного сложнее обстоит вопрос с точным типом самолета. Как известно Як-7 – это переделка двухместного учебно-тренировочного истребителя Як-7УТИ в одноместный боевой истребитель.

Переделка производилась на заводе №301 в подмосковных Химках силами заводских бригад и бригады ОКБ Яковлева под руководством ведущего инженера К.Б. Синельникова. Из задней кабины были убраны кресло и органы управления; установили бронеспинку, старые бензобаки заменили проектированными с установкой системы заполнения баков углекислотой из баллона; установили мотор-пушку ШВАК с боекомплектом 120 снарядов и еще один пулемет ШКАС. Боекомплект пулеметов довели до 1500 патронов; под крыльями установили направляющие для пуска РС-82 плюс оснастили электрооборудованием для пуска снарядов. В результате после двух постановлений ГКО и двух дублирующих приказов НКАП самолет стали выпускать серийно сразу на двух заводах: в Химках на заводе №301 и в Новосибирске на заводе №315. Но что интересно, на нашем самолете были установлены стойки шасси, схожие с конструкцией стоек самолетов Як-7Б.



Дорога домой

Здесь мы можем предположить, что имеем дело с некой переходной, опытной или пробной ранней собранной моделью Як-7А. С толку сбивает характерное для первых самолётов завода № 153 ушко для буксировки на стойке шасси, которое сняли с 15-й серии Як-7А. Близкие, обнаруженные в архивах номера машин нашлись в 72-й ИАП (Як-7А № 1209) и в 12-м ГИАП ПВО (один из двух «Новосибирских комсомольцев» 14-й серии 1415335, 1415336). Еще пара Як-7А 13-03 и 13-08 нашлись в документах 172-го ИАП. Они столкнулись в воздухе 18.10.41 г. при перелете из Химок в Каширу. Если брать по номеру мотора, то самый близкий известный на данный момент ПА 135-111. Это учебный двухместный Як-7 № 07-13, выпущенный в августе 1941 года.

Итак, мы сделали предварительный вывод, что у нас советский истребитель Як-7А №12-15 с мотором ПА 135-117, выпущенный в 1941 году заводом № 301.

Интересная информация о заводах-изготовителях и модернизации самолетов Як была обнаружена в книге «Як-7. Истребитель тотальной войны» под авторством Сергея Кузнецова:

«Идея перевооружения Як-7, вероятно, появилась практически сразу после начала войны. Это следует из постановления ГКО № 185сс от 17 июля 1941 г. (дублирующий приказ НКАП № 716сс от 19.7.41 г.), по которому завод № 81 в Тушино в объединении с московским заводом № 156 должен был произвести подготовку и начать выпуск истребителя Як-3 с неразъемным деревянным крылом (после эвакуации в г.Омск на завод № 166 и параллельно с постановкой там производства бомбардировщика «103» А.Н. Туполева). Такое изменение конструкции, при тех же что и у истребителя Як-1 вооружении и моторе (с 13 мая на серийных Як-3 разрешили устанавливать обычный мотор М-105П), несомненно, подтолкнуло проектировщиков пойти дальше по пути упрощения производства истребителя, и вместо пристыковки к фюзеляжу Як-3 крыла от Як-7 использовать планер последнего целиком, произведя минимальные доработки. По распоряжению А.С. Яковлева, как заместителя наркома авиапромышленности, в июле 1941 года завод № 301 переоборудовал одну из учебных машин (№ 0411) в вариант истребителя, установив на самолет мотор-пушку с боекомплект и бронеспинку в передней кабине.

Машина оказалась удачной, и, согласно постановлению ГКО № 482сс от 14.8.41 г. (дублирующий приказ НКАП № 863сс от 15.8.41 г.), на выпуск истребителя Як-1 (с отъемной моторамой, увеличенным диаметром колес и с радиостанцией, т.е. в варианте Як-7), параллельно с выпуском истребителей ЛаГГ-3, нацелили завод № 153 в г.Новосибирске. По государственному заданию этот завод, носящий имя В.П. Чкалова, должен был выпустить в 1941 году 20 истребителей Яковлева (пять в ноябре и 15 в декабре) и довести их количественный выпуск



Книга «Як-7. Истребитель тотальной войны». Сергей Кузнецов

к апрелю 1942 года до шести самолетов в сутки. При этом программа ЛаГГов в четвертом квартале 1941 г. увеличивалась до 383 машин, и к концу декабря заводу следовало обеспечить суточный выпуск 7 самолетов данного типа. Кроме увеличения производственного задания постановление ГКО наметило пути решения транспортной проблемы завода № 153, организовав реконструкцию шоссе и линии трамвая (строительством второго пути) из города до завода. Девятью днями позже постановлением ГКО № 567сс от 23.8.41 г. (дублирующий приказ НКАП № 913сс от 26.8.41 г.) завод № 153 обязали увеличить выпуск самолетов типа Як-1 до 100 штук в 1941 году за счет сокращения программы ЛаГГ-3. Этими же документами заводу № 301 поставили задачу прекратить с 15 сентября выпуск учебных самолетов, перейдя на производство Як-7 только в боевом варианте.

Выпустив в сентябре и октябре 1941 года 52 боевые машины Як-7, завод в Химках 10 октября начал демонтаж, вывоз и погрузку оборудования, а 11 октября в Новосибирск отправился первый эшелон. Благодаря усилиям военной приемки, возглавляемой военинженером 3-го ранга А.П. Федосеевым, порой уговорами мастеров и рабочих, к имеющимся на аэродроме 23-м удалось прибавить еще 12 машин Як-7, находившихся на момент выхода приказа об эвакуации в сборочном цехе в разных степенях готовности. К 16 октября завод № 301, за исключением рембазы, полностью эвакуировали.