

Один день войны (Катастрофа на военном аэродроме деревни Слободка)

Алексенцев Сергей Николаевич

Ученик 7 класса МКОУ Данутинской СОШ Киржачского района

Силкина О.И. учитель истории

Содержание

1. Оглавление
2. Введение
3. Цель и задачи проекта
4. Основная часть исследования
5. Выводы
6. Список используемой литературы и электронных ресурсов

Введение

Великая Отечественная война советского народа против фашистской Германии длилась 1418 дней. Но я хочу рассказать лишь об одном дне войны, который связан с моей малой родиной, и который унес сразу две молодых жизни.

В нашем школьном музее бережно хранят память о защитниках Отечества. Одна из экспозиций посвящена летчикам, которые служили на военном аэродроме, расположенном в деревне Слободка. Шестеро из них погибли и были похоронены на небольшом сельском кладбище в деревне Смольнево. Я – член детско-юношеской организации «ЮНиК». С 2008 года мы ведем поисковую работу, направленную на выяснение судеб летчиков, поиск их родных. На кладбище находится братская могила, под которой покоятся пятеро воинов.

Здесь похоронены:

1. Дунаев Илья Николаевич, ст. лейтенант (род. 1917 – ум 27.07.1943 г.).
2. Еремин Александр Дмитриевич, лейтенант (род. 1917 – ум 08.01.1943 г.).
3. Полищук Аркадий Степанович, сержант, лет-наб (род 1922- ум 24.04.1943г.).
4. Костенников Михаил Алексеевич, рядовой (род. 1922 – умер 21.05.1943г.).
5. Востриков.

А невдалеке находится еще одна могила Савельева Виктора Васильевича (1922 - 24.04.43). Каждый год, когда мы проводим операцию «Обелиск», по благоустройству памятников павшим воинам в Великой Отечественной войне, ухаживая за этими могилами, я задавался вопросом, как же погибли эти летчики, ведь непосредственно у нас боевых действий не велось? И еще одна загадка встала передо мной: у двух погибших воинов (Савельева В.В. и Полищук А.С.) совпадали не только год рождения, но и дата смерти – 24 апреля 1943 года. Тогда почему они были похоронены в разных могилах?

Еще одним толчком, подтолкнувшим меня к расследованию, стал приезд поискового отряда «Контакт» из города Муром. Руководитель поисковиков - Константин Борисович Тыщенко рассказал нам, что целью их приезда стало желание почтить память их земляка - пилота 94 бомбардировочного авиаполка Савельева В.В. и возложить венок на его могилу. Он также сказал, что у него есть сведения о Викторе Савельеве, с которыми он хотел поделиться с нами.

Цель и задачи проекта

Цель моей работы – узнать, что произошло на военном аэродроме, расположенном в деревне Слободка Киржачского района 24 апреля 1943 года и как именно погибли летчики Савельев В.В. и Полищук А.С.

Для этого я должен был решить следующие задачи:

1. Послать запрос в архив военкомата Киржачского района.
2. Просмотреть документы по слободкинскому аэродрому, хранящихся в архиве школьного музея.
3. Проанализировать документы, которые нам предоставила делегация поисковиков из города Муром, под руководством Тыщенко К.Б и командир поискового отряда «Небо Родины» Агафонов Евгений.
4. Посетить деревню Слободка, где располагался бывший военный аэродром и установить место, связанное с катастрофой.
5. Сопоставив сведения, полученные из разных источников получить ответ на мой вопрос, что же случилось 24.04.1943 года.

Основная часть проекта

Сведения, взятые из архивов школьного музея

По совету моего руководителя, Силкиной О.И., я сначала обратился в военкомат Киржачского района. На мой запрос о военных захоронениях, расположенных в деревне Смольнево я получил копию дела № 4 за 1943 год, из которого следует, что летчик-сержант Савельев Виктор Васильевич и летчик-наблюдатель сержант Полищук Аркадий Степанович служили в 94 бомбардировочном авиаполку². Они погибли 24 апреля 1943 года.

В 2010 году члены ДЮО «ЮНиК» занимались поисковой работой, связанной с другим летчиком – Ереминым А.В. и делали запрос в центральный архив МО РФ как по нему, так и по всем летчикам, которые были похоронены на Смольневском кладбище. Из архивной справки № 4\92070 я узнал, что «в приказе 94 бомбардировочного авиационного полка № 31 от 24 апреля 1943 года значится: погребение погибших при исполнении служебных обязанностей – пилота сержанта Савельева Виктора Васильевича и стрелка бомбардировщика старшего сержанта Полещук Аркадия Степановича – произвести на кладбище деревни Смольнево в 10.00 25-го апреля 1943 года»⁴.

Что же мне известно сейчас об этих двух молодых летчиках?

Один из них, Савельев В.В. мой земляк - владимировец, уроженец города Муром. Это я установил из памятной таблички, на которой выгравировано «дорогому земляку от учащихся школы № 12 и общественности завода имени Орджоникидзе города Муром».

О Полищуке (Полещуке) А.С. из справки ЦА МО РФ, взятой из архива школьного музея, я узнал, что он окончил Челябинскую Военную авиационную школу стрелков-бомбардиров в августе 1941 г. Штурманская подготовка хорошая⁵. С фамилией Аркадия Степановича произошла метаморфоза, так как в одной справке он числится как Полищук, а в другой – Полещук. Так из архивной справки ЦА МО РФ № 11/92070 учета безвозвратных потерь сержантов и солдат СА установлено, что «старший сержант Полещук Аркадий Степанович, 1922 года рождения, уроженец Северо-Казахстанской обл., Ленинского района, с. Ильинка,

место призыва не указано, пропал без вести в июле 1943 года. Отец – Полещук Степан Порфирьевич проживал по адресу: г. Петропавловск, Северо-Казахстанской области. Учен в 1966 году по материалу Петропавловского РВК, так как сведений о его судьбе из в/ч не поступало⁶». Казалось бы, что речь идет об однофамильце, если бы не одно совпадение. Из этой же справки: «примечание – в донесении указано, что письменная связь с разыскиваемым прекратилась с мая 1943 года из в/ч 10210, условное наименование которой принадлежало 94 бомбардировочному авиаполку⁶». Таким образом, речь шла именно о летчике, Аркадии Степановиче, который связан с моим расследованием и был похоронен на кладбище в д. Смольнево.

Документы, предоставленные Муромскими поисковикам.

Константин Борисович передал нам документы, связанные непосредственно с гибелью экипажа самолета Пе-2, которые ему предоставил командир поискового отряда «Небо Родины» Агафонов Евгений. Как говорит сам Евгений Агафонов: *«Мы привыкли к тому, что наш регион называют тыловым, а значит, относительно спокойным местом, где не велись бои, не звучали взрывы бомб и снарядов, не горела земля, не проливалась солдатская кровь. Однако, это не совсем так. Война оставила неизгладимый след в нашем регионе. И не только госпитальные воинские погребения, не только памятники в сёлах и городах. На территории нашего региона, в относительно мирном небе часто разыгрывались трагедии, которые вели к гибели боевых машин и их экипажей. Речь идёт об учебных самолётах военно-воздушных сил Красной Армии.⁷»*.

По приблизительным данным на территории региона разбились 80 самолётов и погибли более сотни пилотов⁷.

Данные по катастрофе самолета Пе-2 экипажа Савельева В.В. , которые нам передали Муромские поисковики, содержат 30 печатных листов, которые Евгений Агафонов скопировал в Центральном архиве МО. Вначале идет историческая справка по 94 бомбардировочному авиационному

полку ВВС Красной Армии. Из нее я прочитал, что «13.03.1943 г. полк перебазировался из Ногинска на аэродром «Слободка» Киржачского района Ивановской области в количестве самолетов Пе-2 - 5 шт., У-2 - 2 шт., УСБ - 1 шт., согласно приказа по 94 БАП от 13.03.1943 г. № 22-а⁸».

До трагедии оставалось чуть более одного месяца.

А еще в материале, предоставленном Агафоновым Е., находились следующие документы:

1. Аварийный акт
2. Фотоснимки
3. Заключение по катастрофе
4. Медицинская карточка
5. Информационные сведения о состоянии погоды
6. Рапорта и пояснительные записки.

Итак, что же произошло 24 апреля 1943 года.

Экипаж самолета Пе-2 выполнял тренировочный аэродромный полет. Перед ним стояла конкретная задача – отработать взлет с последующим пристраиванием и строй ведомым в паре.

Кто же входил в экипаж самолета Пе-2, потерпевшего катастрофу 24.04.1943?

Исходя из архивных справок, предоставленных Агафоновым Е., для меня стало новостью то, что экипаж Пе-2 состоял не из двух, а трех человек. Это:
1) Сержант, пилот **Савельев Виктор Васильевич**, родился 21.03.1921 г., Горьковская обл., Вачский р-он, д. Крутец. Русский. Образование - 7 классов. Рабочий, штемпельно-гравировочный мастер.

В РККА с января 1940 г. Окончил Энгельскую военную авиационную школу пилотов в октябре 1942 г. В 94 БАП с 9 декабря 1942 г. Отец: Савельев Василий Степанович, проживал - Владимирская обл., г. Муром, Первомайская ул., д. 38. Погиб при катастрофе. Похоронен в д. Смольнево Киржачского района Владимирской обл. 25 апреля 1943 г.⁹.

2) Сержант, стрелок-бомбардир **Полищук (Полещук) Аркадий Степанович**, 1922 г.р., Северо-Казахстанская обл., Ленинский р-он, с. Ильинка. В РККА с августа 1940 г. Окончил Челябинскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров в августе 1941 г. В полку с 9 декабря 1942 г. Участвовал в Великой Отечественной войне на Сталинградском фронте, имел 4 боевых вылета. Отец: Полещук Степан Порфирьевич, Северо-Казахстанская обл., ул. Коммунистический косогор, 23. Погиб при катастрофе Пе-2 24.04.1943 г. Похоронен в д. Смольнево Киржачского района Владимирской обл. 25 апреля 1943 г.⁹.

3) Младший сержант, стрелок-радист, **Логинов Николай Тарасович**, 1920 г.р., Тюменская обл., г. Ялуторовск. При катастрофе самолета Пе-2 24.04.1943 г. был выброшен из своей кабины и получил ожоги лица и рук, сотрясение мозга и множественные ушибы. Направлен в госпиталь. После излечения вернулся в полк. 2 июня 1943 г. откомандирован в 8 Запасную авиационную бригаду в Казань по причине расформирования 94 БАП¹⁰. Как же так получилось, что двое из экипажа погибли, а третий выжил?

Данные по причинам катастрофы разнятся, что видно по документам, предоставленным Агафоновым Евгением и хранящимся в ЦА МО.

Так, из заключения по катастрофе командира 94 батальона майора Галаты следует, что: «24 апреля 1943 года в 8 часов 45 минут, во время производства аэродромных полетов на аэродроме Слободка, произошла катастрофа самолета Пе-2 №11/146, пилотирувавшегося пилотом I АЭ сержантом Савельевым В.В. Экипаж в составе: пилот сержант Савельев, стрелок-бомбардир сержант Полещук и стрелок радист младший сержант Логинов, выполняли задание – тренировочный полет парой, будучи правым ведомым, производил взлет по отрыву ведущего. Элементы взлета сержантом Савельевым были произведены хорошо. В момент перехода на набор высоты, на высоте 8-10 метров самолет начал крениться и разворачиваться влево. С высоты 10-15 метров начал снижение с подкальзывания на левое крыло. Вышел за границу аэродрома, ударился левой плоскостью о крышу здания клуба, развернулся на 50 градусов, упал на скотный

сарай, взорвался и загорелся. Пилот сержант Савельев и стрелок-бомбардир сержант Полицук погибли, стрелок-радист младший сержант Логинов получил тяжелые ушибы и ожоги. Самолет сгорел и ремонту не подлежит.

Летчик сержант Савельев, не своевременно заметивший прекращение тяги левого мотора и растерявшись, не принял мер к перетягиванию препятствия и посадки самолета в поле на фюзеляж»¹⁰. Из документа следует, что командир 94 батальона майор Галаты считает основным виновником катастрофы Савельева В.В. и его непосредственного начальника, командира I АЭ капитана Ситникова, не отработавшего у своих пилотов постоянной готовности к любым возможным осложнениям в полете.

У каждого самолета был прикреплен техник, который осматривал его перед полетом. Сразу же после катастрофы техник, который был закреплен на I авиационной эскадрильей, написал объяснительную записку, из которой следовало, что: «23.04.43 г. (за день до катастрофы), моторы были опробованы. Работа моторов, показания приборов были нормальными. После первого полета, совершенного лейтенантом Гомоном, последний обратил внимание на грубую работу левого мотора. Учитывая, что лейтенант Гомон летал на самолете Пе-2 впервые, я выпустил самолет на второй полет круг, после которого отказал манометр масла левого мотора. Причина оказалась в неисправности самого прибора. Заменяв манометр, мотор был еще раз опробован, работал хорошо, давление масла было в норме. После этого самолет пролетал еще 2 часа 51 минуту. Замечаний со стороны летного состава не поступило. Последний полет совершал капитан Ситников на пикирование. После полета замечаний не было, моторы осмотрены, дефектов не было. Утром 24.04 1943 моторы были опробованы мной, все было исправно. Принял самолет сержант Савельев, опробовал моторы, показал «большой палец», приказал убрать колодки и вырулил на старт. На старте моторы были выключены, летчик Савельев получил задание на полет в паре. Опробовал еще раз моторы путем дачи полного газа, зарулил на линию старта и, получив старт, взлетел вслед за ведущим. На взлете мотор работал хорошо, до момента удара не было слышно ни перебоев в работе

мотора, ни изменения выхлопа, что могло бы указать на отказ мотора»¹⁰. Таким образом, техник, хоть и не прямо, указывает на еще одну возможную причину катастрофы – неполадки в работе левого мотора.

Случай был непростой, связанный с гибелью людей и порчей военной техники, поэтому началось расследование военной прокуратурой.

Из рапорта военного следователя, старшего лейтенанта юстиции Бухаревича, от 3 мая 1943 года: «24 апреля 1943 года в 94 бомбардировочном авиаполку, на аэродроме Слободка, согласно плановой таблицы должны были проводиться тренировочные полеты по бомбометанию и стрельбе с пикирования. Но ввиду недостаточной высоты эти полеты командиром полка майором Галата были отменены и тут же, на аэродроме были намечены полеты строем в паре обеих эскадрилий без предварительной и предполетной подготовки в соответствии требованиями. Во время катастрофы самолета Пе-2 летчик Савельев и стрелок Полещук сгорели. В результате катастрофы возник пожар скотного двора колхоза имени Чапаева, Киржачского района, Ивановской области, куда упал самолет. Пожаром уничтожено: 9 лошадей, 13 штук крупного рогатого скота, 41 шт. овец, 13 станов скатов колес, 10 комплектов упряжи, 3 плуга, 1000 кг. семенного овса.

Произведенным по настоящему делу предварительным следствием установлено, что катастрофа самолета произошла по причине безответственного отношения к полетам и грубейшего нарушения НПП-38 (наставление по производству полетов) со стороны руководителя полетов, командира 1 АЭ капитана Ситникова Николая Иосифовича, который несмотря на то, что сержант Савельев является молодым летчиком и не имел достаточной подготовки, выпустил в полет без предварительной предполетной подготовки и тем более, что продолжительное время (примерно с февраля) полеты строем в паре не проводились. Савельев до этого всегда летал левым ведомым, а 24 апреля был выпущен правым ведомым. При взлете интервал между самолетами 1 эскадрильи (Савельев) и 2 эскадрильи (капитан Евдокимов) был не более одного размаха (17 метров) и дистанция не более 100 метров. В связи с тем, что между заключением

командира полка и материалами следствия о причинах катастрофы имеются существенные противоречия, считаю необходимым произвести судебно-техническую экспертизу»¹⁰.

А вот этот документ можно сказать, что расставляет если не все, то многие точки. Ведь действительно и Савельев В.В. и Полищук А.С. – совсем молодые летчики, которые только закончили военные училища. Если Аркадий Полищук окончил Челябинскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров в августе 1941 года, то Виктор Савельев Энгельскую военную авиационную школу пилотов окончил в октябре 1942 г. И выпускать его в полет без предварительной предполетной подготовки было грубейшим нарушением со стороны его начальства.

Читаю выводы, которые командир майор Галата: «1. Пилота сержанта Савельева, стрелка-бомбардира сержанта Полещук исключить из списка части как погибших при исполнении служебных обязанностей. Выслать семьям погибших документы для возбуждения ходатайства об установлении пенсии.

2. Командирам АЭ запланировать на май тренировку в технике пилотирования на одном моторе на УСБ с инструктором и в зоне на Пе-2.

3. За недостаточную предполетную подготовку и самоуспокоенность в деле воспитания молодого летного состава капитану Ситникову объявить выговор.

4. Предупредить старшего техника лейтенанта Лазарева об отсутствии должной воинской дисциплины у руководимого им техсостава и достаточного контроля с его стороны за работой подчиненных»¹¹.

По прошествии более 70 лет сложно сказать о действительной причине авиакатастрофы. Анализируя данные этих заключений, я могу лишь сказать, что действительно причин катастрофы Пе-2, могло быть несколько: от неопытности летчиков и небрежности их непосредственного командования до несовершенной конструкции самого самолета. Ведь, как я узнал из сайта, посвященного «пешке», как ласково прозвали летчики этот самолет, даже сам создатель пикирующего бомбардировщика Пе-2 авиаконструктор В.М. Петляков, погиб 12 января 1942

года, разбившись на одном из своих истребителей. В этой катастрофе все члены экипажа и сам В.М. Петляков сгорели в обломках разрушившегося бомбардировщика¹⁴. Такая же судьба постигла и летчиков 94 авиаполка. Единственный кто спасся в той катастрофе, был стрелок-радист. Почему? Скорее всего, дело было в их месторасположении в самолете. Два первых сидели в общей кабине в носовой части самолета, прикрытой прозрачным фонарем. Стрелок-радист находился в отдельной кабине в секции Ф-3 фюзеляжа. В свою кабину он попадал через нижний люк¹³. Как видно из фотографий ЦА МО РФ удар пришелся на носовую часть самолета, где находились погибшие летчик и штурман. Стрелок - младший сержант Логинов, хоть и получил тяжелые ушибы и ожоги, но выжил. На фотографиях, предоставленных поисковым отрядом из Муром, я увидел самого Николая Тарасовича Логинова, который в 70-х годах приезжал навестить могилы своих боевых друзей – Савельева В.В. и Полищук А.С.¹.

Сводя все ниточки моего небольшого исследования, связанного с одним днем Великой Отечественной войны я еще раз хочу привести слова человека, который уже много лет занимается поисковой работой военной авиацией во Владимирской области. У Агафонова Евгения есть статья, которая называется «Почему самолеты падали в тылу?». Вот строки из нее: «Масштаб небоевых потерь объясняется сразу несколькими обстоятельствами. Во-первых, у нас базировались авиационные полки дальнего действия: под Киржачом, под Ковровом, в Ундоле. Бомбардировщики нередко возвращались с боевых вылетов с повреждениями и не дотягивали до аэродромов. Во-вторых, через нашу область проходили воздушные трассы, по которым самолеты перегонялись с завода на фронт. И уже на этапе транспортировки случались отказы техники - двигатели в то время были не очень надежными. Среди причин аварий называются и ошибки экипажа, и внезапное ухудшение метеоусловий»¹⁵.

Читая сухие строки архивных справок, написанных под грифом «секретно», я решил, что надо посетить место трагедии. Со своим руководителем Силкиной О.И. и группой ребят мы посетили деревню Слободка, на окраине

которой расположилось поле, заросшее травой. Ничего не указывало на то, что более 70 лет назад, здесь находился военный аэродром, с которого взлетали самолеты. Прошли мы и по деревне, стараясь найти старожилов. Мы встретились с Барановой Клавдией Павловной. Вот что она нам рассказала: «Помню, что в один из дней мы слышали, что привезли летчиков, которые погибли на задании. Их положили в сельском клубе. Несмотря на то, что мы были маленькими, нам разрешили зайти в клуб и отдать дань памяти погибшим. Нам было страшно, но действительность была еще страшней. На сцене лежали два обгоревших, застывших тела, покрытых знаменем. Мы, затаив дыхание, смотрели на ту настоящую войну, которая гремела где-то вдалеке от нас, но чьи следы мы сейчас видели»³. Вполне вероятно, что это были Виктор Савельев и Аркадий Полищук. Местные жители показали нам дома, в которых располагался летный состав 94-авиаполка. Само же поле, бывшее аэродромом в 1941-1945 гг., до такой степени оказалось утрамбованным, что как потом не старались его распахать, ничего не получилось. Так и стоит этот бесхозный памятник войны, на котором нет никакой памятной доски, которая указывала бы на его героическое прошлое.

И еще одна загадка, связанная непосредственно с захоронениями. Почему получилось, что Савельев В.В. похоронен в индивидуальной могиле, а Полищук А.С. - в братской. Я обратился в сельскую администрацию к Смолиной О.А., ведающую делами воинских захоронений. Как она сказала, что, скорее всего, сначала могилы все были индивидуальные. Но в 70-х годах решили поставить единый памятник погибшим воинам, так как родных у них не было, кроме Виктора Савельева. Поисковый отряд из Муром, возглавляемый Тыщенко К.Б. предоставил нам фотографии 70-х годов, на которых запечатлен момент приезда делегации из города Муром на установку памятника Савельеву В.В. В делегацию входили мать Савельева В.В., стрелок-радист, Логинов Николай Тарасович, рабочие завода им. Орджоникидзе, учащиеся школы №12, которую заканчивал Виктор Савельев.

Выводы

Таким образом, своим небольшим исследованием я постарался ответить на поставленные вопросы.

Во-первых, я восстановил событие, которое произошло 24 апреля 1943 года на военном аэродроме деревни Слободка и связанное с гибелью экипажа Пе-2 В.В. Савельева и Полищук А.С..

Во-вторых, я понял, что и на моей малой родине, в Киржачском районе, несмотря на то, что непосредственных боевых действий не было, гибли люди. Война была повсюду и на фронте и в глубоком тылу.

В-третьих, я много узнал о технической стороне, связанной с самыми распространенными самолетами того времени – Пе-2.

В-четвертых, я понял, что имея различные исторические источники, можно аналитическим методом раскрыть многие исторические загадки.

Я думаю, что если каждый попытается узнать, что-нибудь о тех тревожных, но в то же время героических днях, то в нашей истории не останется белых пятен, а в нашей жизни не будет места для «Иванов, не помнящих родства».

И еще небольшое дополнение к моему рассказу.

Савельев Виктор Васильевич и Полещук Аркадий Степанович были похоронены в звании сержантов. Но в документах, которые нам передали поисковики, хранятся уже другие сведения. Судя по выписки из приказа войскам МВО по личному составу № 01326 от 22.05.1943 г. «присвоено звание «мл. лейтенант» летчику 94 БАП Савельеву В.В. и стрелку-бомбардиру 94 БАП Полещук А.С.»¹².

Вечная память героям ушедшей войны!

Список литературы

1. Архив семьи Савельева В.В.
2. Архив Киржачского РВК Владимирской области «Дело № 15 по охране памятника воинам, павшим в Великой Отечественной войне 1941-1945г
3. Воспоминания жителей деревни Слободка.
4. ЦА МО ф. 94 БАП, оп. 507929, д. 1, л. 34
5. ЦА МО РФ, оп.4013560, д.4,лл.21 (об), 26.
6. ЦА МО, дон. 210с-66 г.
7. <http://start33.ru/news/2014/02/02/poiskoviki>
8. ЦАМО, ф. 94 БАП, оп. 507929, д. 1, л. 24.
9. ЦАМО, ф. 94 БАП, оп. 401356, д. 2, л.л. 65-69.
10. ЦАМО, ф. ВВС МВО (135), оп. 12770, д. 290, л.л. 267-291.
- 11.ЦАМО, ф. 94 БАП, оп. 401356, д. 4, л. 10.
- 12.ЦАМО, ф. 94 БАП, оп. 401356, д. 2, л. 162.
- 13.http://hisofweapons.ucoz.ru/publ/rossija_ssr/aviacija_vtoroj_mirovoj_vojny/pikijushhij_bombardirovshhik_pe_2/46-1-0-173
- 14.http://www.telenir.net/transport_i_aviacija/aviacija_1999_02/p5.php
- 15.<http://www.vedom.ru/news/2013/07/24/10229-eho-go>