

Хроники пикирующих бомбардировщиков. История вторая. Перегон вслепую.

Лето 1943 года. 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 в сторону фронта. А фронт требовал новых и новых самолетов.

Ранним летним утром, 27 июля 1943года, командир Красноярского 9-го перегоночного авиаполка майор Табарчук был озабочен и взволнован. На сегодня 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 2 человек. В передней штурманской кабине была размещена целая батарея из 4 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 поражающую цель в незащищенный борт. В этот момент мощнейшая носовая установка А-20G своим огнем буквально сносила вражеских зенитчиков и их орудия.



Майор лично провел вчера 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 начались первые осложнения. Одна «кобра» вышла на круг с выпущенными шасси, летчик не смог справиться с ситуацией, и истребитель вернулся на аэродром. Остальные машины легли на курс и устремились на запад. Но уже через 10 минут перед истребителями встала стена сплошных облаков, нижняя кромка которых цеплялась за вершины сопки. 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 перелёта не соответствует полученному метеопрогнозу. Радиостанции истребителей были рассчитаны на ограниченный радиус действия и не имели возможности связи с аэродромом на значительных расстояниях.

Тем временем на аэродром Красноярска, где готовились к вылету «Бостоны», вернулся истребитель лейтенанта Кольцова с неубранными шасси.

Быстрый осмотр инженерной службой не выявил никаких неисправностей в истребителе, оказалось, что летчик неправильно установил кран уборки шасси.

Поняв свою ошибку, лейтенант Кольцов просит разрешения продолжить перелет вместе с бомбардировщиками. Получив разрешение, лейтенант не знал, что этим определил свою дальнейшую судьбу...

В 7-38 утра группа из девяти «Бостонов» и одной «Аэрокобры» произвела взлет и построилась в строй «клин звеньев» на высоте 460 метров.

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 Фортышев, правым - лейтенант Ермолов. Левее командира полка шло звено под управлением его заместителя майора Логинова.

В 7-49 группа легла на курс для выполнения перелета. 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. Зелеево, нижняя граница облачности опускается еще ниже, до 180 метров.

Звено командира снижается под кромку облачности и переходит на бреющий полет, в лошине, 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 перегонная 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 Табарчук, командира второго звена Жамкова и его левого ведомого Фортышева, 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...

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 м. 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 в 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 землей, 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. Его нашли на следующий день, и похоронили там же, рядом с разбитым самолетом...

Левого ведомого командира полка, младшего лейтенанта Порохина, не нашли на следующий день. Не нашли его и через неделю, и через месяц.

Несколько дней вели воздушную разведку инструктора школы штурманов на самолетах Р-5, прочесывали окрестные сопки курсанты и НКВД-шники, результата не было.

Самолет нашел в середине сентября 1943 года начальник блок-поста «Водораздел» совсем не в том месте, где видели его последний раз.

Как «Бостон» оказался восточнее места, где вошел в облачность, почти на 15 км остается загадкой до сих пор. Тем более, что место падения в настоящее время снова забыто и ждет своих исследователей.

Но самой большой загадкой в этой истории является судьба лейтенанта Кольцова и его «Аэрокобры». Его не нашли в 1943 году. И после войны, когда на всей территории проводились рубки и освоение земель. И в 70-90-е годы, когда обе стороны железной дороги покрылись дачами и дорогами. Его не нашли до сих пор. Тайга так и не раскрыла этой тайны.

А вот найти самолет лейтенанта Ермолова удалось. Вернее то, что от него осталось, после многих лет систематического разграбления местными жителями и охотниками за металлом.

Поиск вела группа Красноярского Подводного Центра.

Основой для поиска послужили материалы расследования катастроф 9 перегонного авиаполка, найденные в Центральном Архиве Министерства обороны. В Акте было указано: « место катастрофы: в 4 км северо-западнее ст. Зелеево, в 400 метрах севернее километрового знака «685»». Все очень понятно, если конечно, знать, где в 1943г. 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 километровый отметки. Выезд на место и осмотр старой вырубке 50-х годов не обнаружили на поверхности не единого следа. Но разведка местности с металлоискателем сразу показала верность всех теоретических расчетов. Обломки были на глубине 10-15см, скрытые в толще лесной подстилки.



Был обнаружен последний след «Бостона» на земле, усеянный обломками фюзеляжа и место окончательного разрушения.

С наступлением весны поиск будет продолжен, есть надежда найти могилу пилота.

Сейчас недалеко от места падения, по инициативе Красноярских поисковиков силами школьников из Зелеево установлен памятный знак с именем пилота, в виде звезды, похожей на падающий самолет.



И всё же, история давнего неудачного перегона все еще не завершена. Ждут своего открытия места падения «Бостона» Порохина и «Аэрокобры» Кольцова и значит, исследования будут продолжены.



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 ползать.

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. Но это уже другая история.

Катастрофа 27 июля 1943 г. унесла четыре жизни:

- Командир звена лейтенант Ермолов Михаил Павлович.
- Летчик младший лейтенант Порохин Михаил Иванович.
- Стрелок-радист старший сержант Брюньковский.
- Летчик лейтенант Кольцов Аркадий Дмитриевич.



К сожалению, есть только одна фотография – лейтенанта Михаила Ермолова.

Поиск вели: Александр Матвеев, Сергей Свентитский, Олег Микешин. Весь архивный поиск, как и всегда, проведен Вячеславом Филипповым.