

Неизвестный Бостон.

В период с 21 сентября по 12 октября 2014 г. 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 гг. 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 самолет Ли-2. В имеющемся у поисковиков списке авиакатастроф военных самолетов и самолетов Гражданского Воздушного флота подобная катастрофа в этом районе не значилась. Было предположение, что если самолет упал все-таки во время войны, а не в 1945-1946 гг. – 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 не удается найти поисковикам.

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 Свентицкий снова в Снежнице, теперь уже зная место катастрофы. Оказалось это совсем недалеко от места первого поиска. В траве – основные стойки шасси, помятый и разорванный взрывом маслбак. Метрах в тридцати обнаружили лобовую часть двигателя. Осмотрев детали, были сильно удивлены тому что это совсем не Ли-2, а опять 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 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 самолет ведомственной авиации. Дело в том, что в конце 1945 года в ведомственную авиацию из Военно-воздушных сил было передано несколько самолетов А-20, которые попали в авиаотряды Гидрометеослужбы и авиаотряды Главного управления геодезии и картографии при Совете Министров СССР. И по справочным сведениям, найденным в архиве, два самолета метеослужбы и два самолета геодезии потерпели катастрофы в 1946-1947 г. Но в этих сведениях не указаны ни точные даты, ни места катастроф, ни обстоятельства, ни фамилии экипажей.

12 октября 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 метеоборудования устанавливались именно в кабине стрелка, и на этом рабочем месте летал специалист – метеонаблюдатель. Подтвердился и год гибели экипажа - среди обгоревших остатков приборов были найдены металлические детали парашюта советского производства (чека, кольца, люверсы, замки, кнопки), пуговица от обмундирования и (!!!!!) пятикопеечная монета 1946 года выпуска.

Теперь главной задачей архивиста поисковиков Вячеслава Филиппова является поиск информации о катастрофе в архивах страны. А он будет непросто: придется искать где находятся ведомственные архивы Управления Гидрометеослужбы СССР и просматривать массу документов смежных ведомств. Поиск продолжается...