



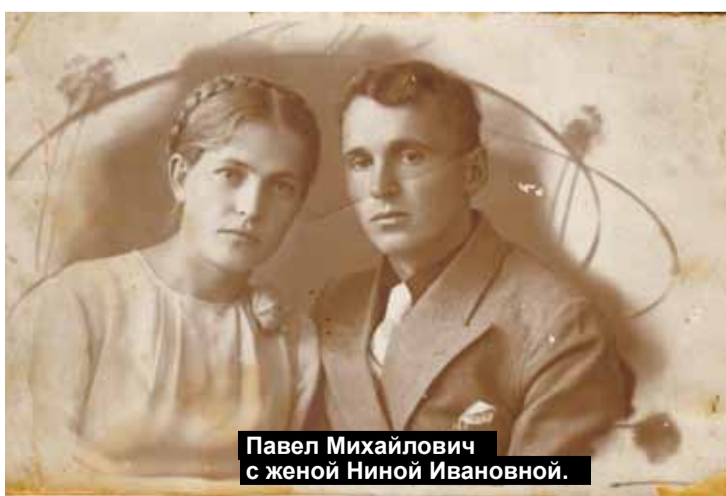
Раскопки на болоте.



Ил-4.



Павел Коновалов.



Павел Михайлович с женой Ниной Ивановной.

КАК ЭТО БЫЛО

Весенняя гроза 1943-го, или Как внуки нашли деда

В Петропавловке (Ирбейский район) 28 и 29 июля побывали внуки Павла КОНОВАЛОВА. Он возглавлял экипаж Ил-4, который в 1943-м спас деревню ценой своих жизни. О том, что произошло в тот день, местные жители помнят до сих пор, поэтому Александр и Роман КАШЛАКОВЫ, сыновья единственной дочери пилота, стали для петропавловцев дорогими гостями...

Экскурс в историю

Многие знают о Красноярской воздушной трассе и о 1-й перегоночной авиадивизии знаменитого полярного лётчика Героя Советского Союза Ильи Павловича Мазурика. Менее известно, что примерно тем же маршрутом через Красноярский край на фронт перегонялись советские бомбардировщики, изготовленные на авиазаводах Комсомольска-на-Амуре и Иркутска.

Ещё до начала строительства аэродромной сети Красноярской воздушной трассы через местный аэропорт с июля 1941 года полным ходом шли новые советские дальние бомбардировщики ДБ-3Ф, перегоняемые в Москву с авиазавода № 126 Комсомольска-на-Амуре, и бомбардировщики Пе-2 и СБ с авиазавода № 125 Иркутска (с 8.12.1941 г. – авиазавод № 39). Позднее по этому же маршруту переправляли Ил-4, Пе-3 и Ер-2.

Основным аэродромом сибирского региона, задействованным в обеспечении перегона на фронт самолётов-бомбардировщиков с авиазавода № 126 и авиазавода № 39, был военный аэродром на станции Белая под Иркутском.

Перегон самолётов с авиазаводов осуществляли специально созданные авиационные соединения. В частности, с июля 1941 по май 1943 года этим занимались пилоты 12-й Особой авиагруппы Гражданского воздушного флота (ОАГ ГВФ) под командованием майора Михаила Руднева, которая базировалась в Новосибирске.

Учитывая достаточную дальность полёта бомбардировщиков от Комсомольска-на-Амуре до Иркутска промежуточных аэродромов на случай вынужденной посадки было всего два: Куйбышев-Восточная и Чита. Также предусматривались обязательные посадки на обслуживание и дозаправку в гражданских аэропортах Красноярска, Новосибирска, Омска, Свердловска и Казани. Конечная точка – аэродром Кратово и Остафьево в Москве.

Как и в случае перелётов по трассе Аляска – Сибирь, здесь тоже не обошлось без потерь. Причины те же: сложные метеоусловия, отказы техники. Погибли не только пилоты 12 ОАГ ГВФ, но и те экипажи, что прибывали за бомбардировщиками прямо на заводы. Поэтому уже в ноябре 1942 года из-за сложности и протяжённости маршрута перегон из Комсомольска-на-Амуре запретили. Самолёты со 126-го авиазавода стали отправлять только по железной дороге, упакованными в деревянные ящики. Таким образом, с декабря 1942 года 12-я Особая авиагруппа ГВФ массово перегоняла самолёты только из Иркутска.

В 1943-м на базе 12-й ОАГ ГВФ была сформирована 73-я вспомогательная авиадивизия авиации дальнего действия (73 ВАД АДД) с задачей: перегон американских самолётов с аэродрома в Красноярске и советских бомбардировщиков с заводов в Иркутске и Комсомольске-на-Амуре. В состав подразделения вошли 104-й и 105-й вспомогательные (перегонные) авиаполки (по 30 экипажей в полку) и 89-й транспортный авиаполк. Командиром дивизии был назначен заместитель главного инженера АДД по военной приёмке инженер-полковник Никита ЗАХАРОВ, совмещавший эти две должности всю войну. Техническое обслуживание перегоняемых судов возлагалось на заводские бригады ГВФ по трассе. С июня 1943 года дивизия перегоняла Ли-2, Ил-4, В-25 «Митчелл», А-20 «Бостон», С-47 «Дуглас» из Иркутска, Комсомольска-на-Амуре, Красноярска, Ташкента, Баку.

Всего за период с июня 1941 года по май 1943-го 12-й особой авиагруппой ГВФ доставлен в действующие части АДД 561 бомбардировщик. Результатом работы 73-й авиадивизии с мая 1943 по март 1945 года – 3067 самолётов, оказавшихся на фронте.

При этом и 12-я авиагруппа, и 73-я дивизия с июня 1941 по июль 1945 года понесли серьёзные потери при перегоне воздушной техники. За это время

произошло 34 катастрофы, в которых погибли 60 пилотов и бортмехаников.

Крутое пики

Теперь перейдём непосредственно к событиям 30 мая 1943 года. В тот день ровно в полдень по московскому времени 1-я эскадрилья 104-го авиаполка 73-й вспомогательной (перегонной) АДД вылетела под командованием старшего лейтенанта Павла Коновалова по маршруту Иркутск – Красноярск. По метеообводке погода соответствовала минимуму для перелётов. Полёт шести бомбардировщиков вначале проходил нормально, но в районе Канска эскадрилья встретила мощные грозовые облака. Комэска решил их обойти, изменив курс с 270° на 240°. Но это не помогло – на подлёте к Петропавловке они всё же попали в грозу с сильными разрядами. Причём машины Коновалова и Соболева вошли в неё в разных направлениях. Бомбардировщик Соболева резко изменил курс на 170-180° и отлетел от деревни на 1,5-2 километра на высоте 800-900 метров, мгновенно загорелся, а после взрыва бензобака с пикированием в 90° упал на землю с ещё работающими моторами. Самолёт Коновалова над самой деревней с высоты 800-900 метров под действием турбулентности, связанной с грозой,

также вошёл в пикирование. Уже на высоте 250-300 метров Ил-4 несколько выровнялся (с правым разворотом в 90-100°) и, отклонившись от деревни на 400-500 метров, вновь резко вошёл в отвесное пикирование. Местные жители с ужасом наблюдали за происходящим. Самолёт должен был упасть на деревню, но лётчик, хоть и с трудом, выровнял его. Коновалов смог в последний момент повернуть вправо от деревни, к болоту, и, задев крышу крайнего дома и пройдя по макушкам деревьев, с огромной силой врезался в болото. Взрыва не было, только тяжёлый удар, всколыхнувший землю. Зато два дня не смолкали взрывы за деревней там, где на поле разбился первый самолёт... К машине Павла Коновалова, врезавшейся в болото, жители Петропавловки долго не решались подойти. Уже позже они увидели, что бомбардировщик почти полностью затоплен, из болота торчали только хвост и часть крыла.

Ил-4 № 5153911 с четырьмя членами экипажа – командиром эскадрильи Павлом Михайловичем Коноваловым, штурманом Валентином Петровичем Бакулиным, бортмехаником Григорием Андреевичем Чиграем, бортрадистом Григорием Петровичем Ревой так и остались здесь на долгие годы. Что касается второго бомбардировщика, то от него нашли лишь мелкие фрагменты, всё остальное сгорело. Останки пилота Константина Диевича Соболева, борт-

механика Михаила Георгиевича Ерохина и бортрадиста Валентина Михайловича Кизенкова жители Петропавловки похоронили на местном кладбище.

В одной могиле

Попытки вытащить из болота Ил-4 предпринимались не единожды. В 1987 году силами РОВД и райкома ВЛКСМ пытались достать самолёт Коновалова с помощью трактора, но лишь оторвали хвостовое оперение и кусок крыла. Шли и по другому пути, пытаясь откачивать и вычерпывать воду, но особого эффекта это не принесло. Правда, удалось добраться до кабины стрелка и вытащить парашют, пулемёт, а также сумку с инструментом. Потом находки где-то затерялись, а бомбардировщик так и остался в болоте.

Когда в 1994 году пришёл ответ из архива, стали известны имена погибших лётчиков. В итоге останки экипажа Соболева перенесли с сельского кладбища на мемориал, а на могильной плите указали все семь фамилий. В июле 2007 года из Красноярска в Петропавловку приехал поисковый отряд лиц № 11 и средней школы № 148 под руководством директора школьного музея Ольги ПОДБОРСКОЙ. Ребята расспрашивали старожилы, побывали на месте падения Ил-4. Вернувшись в Красноярск, поисковики обратились в военкомат и в МЧС, чтобы поднять бомбардировщик Коновалова, но

в итоге ни к чему это не привело.

В начале марта 2011-го за дело взялись местные жители. Депутат райсовета, старожил Петропавловки Дмитрий СМУРАГА обратился к своим коллегам-депутатам и получил поддержку. Самое главное – местный предприниматель Василий СОКОЛОВСКИЙ предоставил современный экскаватор со стрелой-манипулятором, с помощью которого и удалось из ледяной воды, смешанной с грязью, буквально выгрести останки лётчиков и разорванные на мелкие фрагменты детали самолёта, моторов, шасси. Три недели жители Петропавловки во главе с Дмитрием Смурагой и его старшим сыном Алексеем работали в ледяной воде, находясь по пояс в грязи на глубине четырёх метров. То, что ковшом доставлялось на поверхность, люди перебрали вручную. Затем все фрагменты были отмыты и рассортированы. Оружие сдали в милицию, останки пилотов – в судмедэкспертизу.

Нашли и документы. Большинство – негодные, с поспывшими чернилами, растворившимися фотографически. Но на одной из бумаг сохранилась карандашная надпись – это оказался продольственный аттестат на имя командира корабля Павла Коновалова. Весна и начало лета 2011-го прошли в заботах по разборке фрагментов воздушного судна, судмедэксперты работали с останками пилотов.

Ну а 28 августа решено было торжественно захоронить и эти останки на мемориале в Петропавловке – в одной могиле с экипажем Соболева. В тот день в деревню приехали боевые лётчики Канского авиаполка, кадеты Канского морского кадетского корпуса и т.д. Хоронил героев весь Ирбейский район, были посланцы и от других территорий.

Летом мемориал особенно красив. Его украшением является танк Т-34 и составленный из фрагментов бомбардировщик старшего лейтенанта Коновалова с загнутыми лопастями винтов...

Остались планшет и шлемофон

Но вернёмся к тому, с чего начал этот материал. Родственники погибших лётчиков ещё в 1970-х начали искать учителя Петропавловской школы, шефствующей над могилой. Сильно помог тогда краевед и журналист Владимир АМОСОВ. Сам участник войны – бывший матрос Тихоокеанского флота, он ещё в те годы вёл активную переписку с матерью бортрадиста Валентина Кизенкова Ларисой Михайловной и женой Павла Михайловича Коновалова

– Ниной Ивановной. Написал хорошие статьи в газету «Ирбейская правда». Лариса Кизенкова не раз приезжала в Петропавловку. К сожалению, её сейчас уже нет в живых.

После репортажей на телевидении в 2011 году откликнулась двоюродная внучка Григория Ревы – Лариса Геннадьевна, она прислала фотографию Григория Петровича. Как оказалось, родственники бортрадиста из «похоронки» поняли, что он погиб и похоронен в Петропавловске-Камчатском, и брат погибшего испал много лет его могилу там...

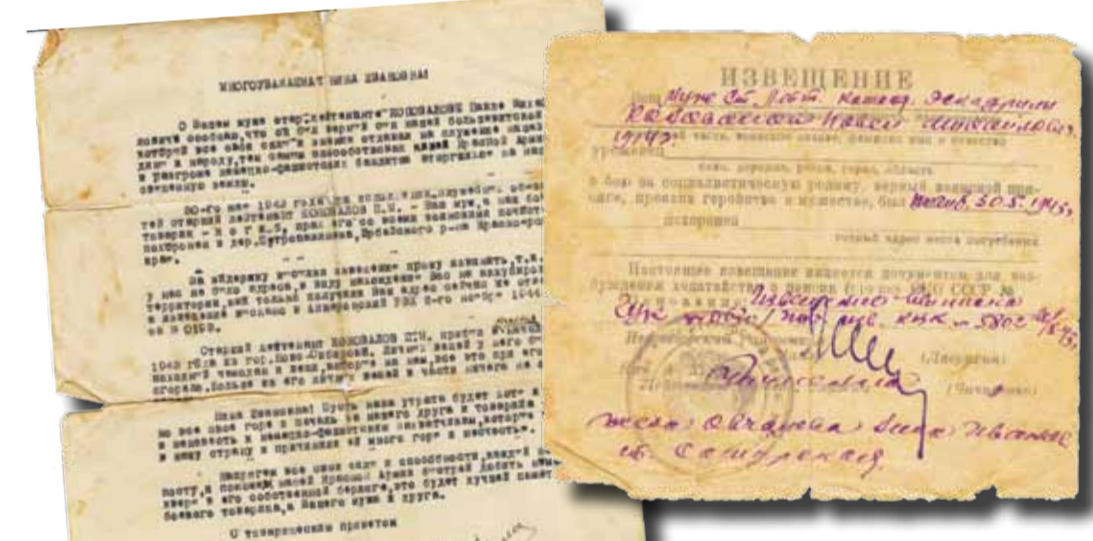
Отец приехавших в этот раз родственников старшего лейтенанта Павла Коновалова, Александра и Романа Кашлаковых – тоже лётчик. Сегодня Александр живёт в Краснодарском крае, а Роман аж в Канаде. Как они говорят, встреча в Петропавловке с Дмитрием Смурагой «переввернула им душу». Молодые крепкие мужчины, совсем не сентиментальные по виду, замерев у памятника погибшим лётчикам, с выбитыми злотом фамилиями и цветной гравюрой летящего Ил-4, потемнели лицом и не скрывали слез. Их дед погиб, когда был моложе, чем они сейчас.

В их семье Павла Михайловича помнили всегда. Его документы, фотографии и вещи сначала хранила бабушка Нина Ивановна, потом мама, теперь всё это перешло к Александру, затем отойдёт следующим поколениям семьи (у Александра трое сыновей, у Романа – двое сыновей и дочь). Гости вспоминали, что дедовы планшет и шлемофон, в котором он летал ещё до войны, были у них в детстве любимыми игрушками.

Так ещё одна семья погибшего защитника Отечества вместе с могилой, где покоятся останки, обрела душевный покой.

У деревни Петропавловка 30 мая 1943 года погибли:

1. Старший лейтенант Павел Михайлович КОНОВАЛОВ. Родился в 1914 году в пос. Общиренский Краснодарского края. Окончил в 1938 г. Батайскую школу пилотов. С 1 мая 1943 г. – командир 1-й эскадрильи 104 ВАП. Жена Нина Ивановна Овчарова.
2. Лейтенант Константин Диевич СОБОЛЕВ. Родился в 1914 году на руднике Коминтерн Шахтинского района Ростовской области. Окончил в 1938 г. Балашовскую школу пилотов ГВФ. С 22 июня 1941 г. – пилот Прибалтийской ОАГ ГВФ Северо-Западного фронта. С 1942 г. – командир экипажа 12 ОАГ ГВФ. С 1 мая 1943 г. – командир экипажа 104 ВАП. Награждён орденом Красной Звезды (28.05.1942). Жена Лидия Михайловна Соболева (проживала в Свердловске – ныне Екатеринбург).
3. Борттехник Григорий Андреевич ЧИГРАЙ. Родился в 1908 году в с. Чиграй Красногорского района Смоленской области. Жена Татьяна Николаевна Базурова (проживала по адресу: колхоз «Краснострой» Зайковского района Свердловской области).
4. Борттехник Михаил Георгиевич ЕРОХИН. Родился в 1912 году в с. Весимосшевитанск Нижнетагильского района Свердловской области. Холост. Мать – Анна Степановна Ерохина (проживала в Свердловске).
5. Старший лейтенант Валентин Петрович БАКУЛИН. Родился 1 апреля 1914 года в г. Подольск Московской области. В РККА с 1935 года – в пехоте, артиллерии. Окончил 9 ВАШ-Лилл (11.1937 – 12.1938). С января 1936 г. – преподаватель Харьковской ВАШСБ. С декабря 1937 г. – инструктор-лётнаб, старший преподаватель по воздушной навигации Харьковской ВАШСБ. С октября 1941 г. – преподаватель воздушной навигации Канской ВАШСБ. С октября 1942 г. – штурман 999 НБАП г. Бердск Новосибирской области. С ноября 1942 г. – штурман эскадрильи 15 ЗДРАП г. Петровск Саратовской области. С мая 1943 г. – штурман полка 104 ВАП. Жена Ксения Дмитриевна Бакулина и сын Валерий 1938 г.р. (проживали в Подольске).
6. Стрелок-радист Валентин Михайлович КИЗЕНКОВ. Родился в 1925 году в Пензе. Окончил курсы радистов. Холост. Мать – Лариса Михайловна Кизенкова (проживала по адресу: г. Красноярск, ул. А. Лебедевой, 96, кв. 8).
7. Стрелок-радист Григорий Петрович РЕВА. Родился в 1915 году в г. Троицк Степного района Актюбинской области. С июля 1941 г. – бортрадист МАГОН. С декабря 1941 г. – стрелок-радист 12 ОАГ ГВФ. С мая 1943 г. – стрелок-радист 104 ВАП. Холост. Мать – Пелагея Дмитриевна Рева (проживала в Актюбинске).



Похороны экипажей, август, 2011 год.