

Министерство образования и науки Российской Федерации
Сибирский федеральный университет
Институт физики и радиоэлектроники
Военно-инженерный институт

*70-летию Победы
в Великой Отечественной войне
посвящается*

Красноярская воздушная трасса Аляска – Сибирь

Материалы научно-практической конференции
«50 лет радиотехническому образованию в Красноярске»,
4 декабря 2015 года, г. Красноярск (историческая секция)

Красноярск
СФУ
2016

УДК 94(470+571)«1941/1945»:629.7
ББК 63.3(2)622-35
Ф534

Руководитель исторической секции: сотрудник музея Военно-инженерного института ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет» подполковник запаса *Филиппов Вячеслав Викторович*.

Секретарь исторической секции: инженер-исследователь Института нефти и газа ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет»
Матвеев Александр Валерьевич

Ф534 Красноярская воздушная трасса Аляска – Сибирь : материалы науч.-практ. конф. (4 декабря 2015 года, Красноярск) / сост. В.В. Филиппов. – Красноярск : Сиб. федер. ун-т. – 2016. – 76 с.

В данном издании представлены материалы работы исторической секции научно-практической конференции «50 лет радиотехническому образованию в Красноярске», проходившей 4 декабря 2015 года в г. Красноярске, отражающие историю развития Красноярской воздушной трассы. Приведены результаты поиска мест катастроф военных самолетов, произошедших на территории Красноярского края в период 1941–1945 годов, а также увековечения памяти погибших летчиков в военный период.

Предназначены всем интересующимся историей развития Красноярской воздушной трассы Аляска – Сибирь в период 1941–1945 годов.

**УДК 94(470+571)«1941/1945»:629.7
ББК 63.3(2)622-35**

Программа исторической секции

Доклады (сообщения):

Филиппов Вячеслав Викторович, сотрудник музея Военно-инженерного института ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет».

Поиск мест катастроф военных самолетов, произошедших на территории Красноярского края в 1941–1945 гг. Анализ работы поисковой группы Военно-инженерного института Сибирского федерального университета по увековечению памяти погибших летчиков Красноярской воздушной трассы на территории Красноярского края в 2013–2015 гг.

Липатова Ксения Юрьевна, ведущий архивист отдела использования и публикации документов КГКУ «Государственный архив Красноярского края».

Красноярский аэропорт в годы Великой Отечественной войны (по документам КГКУ «ГАКК» в рамках сотрудничества с Военно-инженерным институтом СФУ по подготовке сборника «Авиация Красноярского края в документах архивов, публикациях и фотографиях, 1925–1950 гг.»).

Аксельрод Серафима Семеновна, заведующая народным музеем «Память» МБОУ «Средняя школа № 19» г. Красноярск, руководитель поисковых отрядов Красноярского края.

«Вахта Памяти» как федеральный патриотический проект. Обзор 25-летней работы поисковых отрядов Красноярского края.

Каминский Анатолий Георгиевич, член историко-краеведческого клуба «Наше наследие», консультант поисковых отрядов (групп, кружков) Нижнеудинского района Иркутской области.

Сотрудничество регионов (Иркутской области и Красноярского края) в расследовании авиационных катастроф времен Великой Отечественной войны и проведении мемориальных мероприятий на примере поисковых отрядов (групп, кружков) Нижнеудинского района.

Загидулина Татьяна Андреевна, ассистент кафедры общего язык КГПУ им. В.П. Астафьева, аспирантка.

Источники формирования представлений о Красноярской воздушной трассе в документалистике и кинематографе.

Касаткин Василий Анатольевич, корреспондент газеты «Красноярский рабочий».

История Красноярской воздушной трассы в газетных и журнальных публикациях. Освещение в СМИ хода и результатов поисковых и исследовательских работ.

Демченко Александр Петрович, учитель истории и обществознания школы № 50 г. Красноярск, руководитель районного музея Боевой Славы участников боевых действий и локальных конфликтов.

Военно-исторический туризм как инновационная форма воспитания Гражданина, Патриота.

Матвеев Александр Валерьевич, инженер-исследователь Института нефти и газа ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет».

Некоторые приемы поисковой работы с архивными данными при помощи информационных технологий.

Михайлов Павел Яковлевич, директор Музея фотографии г. Красноярск.

Филиппов Вячеслав Викторович, сотрудник музея Военно-инженерного института ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет».

Красноярская воздушная трасса в почтовых конвертах и открытках.



Вячеслав Викторович Филиппов

Военно-инженерный институт СФУ,
сотрудник музея

Поиск мест катастроф военных самолетов, произошедших на территории Красноярского края в 1941–1945 гг. Анализ работы поисковой группы Военно-инженерного института Сибирского федерального университета по увековечению памяти погибших летчиков Красноярской воздушной трассы на территории Красноярского края в 2013–2015 гг.

При организации и обеспечении перегона полученной по ленд-лизу из США импортной авиационной техники и самолетов советского производства, произведенных на авиазаводах г. Иркутска и г. Комсомольска-на-Амуре, по Красноярской воздушной трассе на фронт, переучивании фронтовых полков на новую авиатехнику на базе запасных и учебных авиационных частей в г. Красноярске, к сожалению, не обходилось без гибели летных экипажей.

Сейчас достоверно известно, что на маршруте от Аляски до Красноярска за три года в 1-й перегоночной авиадивизии произошла 81 авиакатастрофа. Потери – 115 человек погибших. Все, кроме одного, самолеты найдены, состав погибших летчиков экипажей и места захоронений известны за исключением лишь одного летного происшествия с самолетом Р-39 «Аэрокобра», который вел капитан *Григорий Чуйко*. Из Нижнеилимска (Иркутская область) истребитель вылетел, а до Красноярска не долетел. Местонахождение его неизвестно до сих пор, хотя поисками самолета в разные годы занимались несколько экспедиций, и ни одна из многочисленных версий об обстоятельствах этой катастрофы так и не нашла подтверждения.

О катастрофах на территории Красноярского края и западнее его долгое время ничего не было известно. Несмотря на почти полный информационный вакуум, нам, хотя мы – не организация, не общественное движение, просто заинтересованные и неравнодушные люди, удалось собрать данные обо всех катастрофах, произошедших с 1941 по 1945 гг. на территории Красноярского края и Хакасии и о 123 погибших летчиках. Источники

разные – региональные архивы и Центральный архив Министерства обороны, наши единомышленники из других регионов, поисковые работы, редкие свидетели катастроф и еще реже – сохранившиеся в семьях пилотов фотографии и письма.

Самолеты терпели крушения рядом с железнодорожным мостом, на самом аэродроме, на маршруте полета. Крючково, Снежница, Зеледеево, Злобино, Бугач, Кача, Красная горка у Солонцов – все это места гибели пилотов, которые так и не добрались до фронта.

Работа в тылу на перегоне самолетов не была легкой. Причины катастроф разные: слабость навигационного, радиосвязного и метеообеспечения, сложные метеоусловия, отказы авиатехники, ошибки при пилотировании, недостаточный опыт пилотов (а иногда и переоценка своих способностей).

В Красноярском крае на декабрь 2015 года не найден всего лишь один пропавший без вести самолет Р-39 «Аэрокобра» лейтенанта *Аркадия Кольцова*. Однако, как ни парадоксально, погребены не все пилоты. Причины разные, но, скорее, это обычная невнимательность людей, работавших на месте катастрофы. Ничем другим нельзя объяснить тот факт, что при записи в акте «экипаж сгорел вместе с самолетом», мы при проведении детальных раскопок на месте происшествия через 70 лет находим фрагменты тел летчиков.

В архивных документах часто нет данных, похоронен погибший экипаж или нет. До родственников доходили похорожки без указания места гибели, в лучшем случае дата и слова «...погиб при исполнении служебных обязанностей».

На территории края до сих пор еще можно найти обгоревшие фрагменты самолетов времен Великой Отечественной войны, а также известно, что остаются захороненными останки пилотов, которые гнали эти самолеты на фронт, где они были так необходимы.

Самая крупная авиакатастрофа в г. Красноярске произошла 17 ноября 1942 года. После взлета на красноярском аэродроме разбился самолет Ли-2, на борту которого находилось более 20 человек – летчики и техники 5-го перегонного авиаполка, а также члены их семей, направлявшиеся в Киренск. Экипаж и пассажиры Ли-2 погибли. То, что осталось от погибших, захоронили в Красноярске, на Троицком кладбище в братской безымянной могиле. Имена погибших летчиков были восстановлены и появились на памятнике лишь в годовщину гибели 17 ноября 2007 года благодаря усилиям поисковиков музея «Моя малая Родина» лица № 11 г. Красноярска (руководитель О.Л. Подборская) и В.В. Филиппова.

Всего, по найденным в ЦАМО РФ сведениям, в 1941–1945 гг. на территории Красноярского края при перегоне по Красноярской воздушной трассе, переучивании на новую авиатехнику, обучении в авиашколах и межокружных перелетах в 60 авиакатастрофах погибло 123 человека из числа летных экипажей (летчики, штурманы, бортмеханики, бортрадисты, авиамеханики) и один летчик на самолете Р-39 «Аэрокобра» считается пропавшим без вести.

В числе этих 60 катастроф 32 катастрофы, происшедшие в учебных полетах при обучении курсантов в эвакуированных в Красноярский край военных авиационных школах и межокружных перелетах. Потери составили 49 человек и 32 самолета: 4 – Як-7, 2 – Як-9, 1 – И-16, 2 – СБ, 3 – У-2, 2 – УТ-2, 9 – УТИ-4, 4 – Р-5, 2 – Р-Z, 1 – тип неизвестен.

Кроме того, из этих 60 авиакатастроф 21 катастрофа произошла при перегоне самолетов американского производства и переучивании фронтовых летчиков на территории Красноярского края. Потери составили 21 самолет и 52 человека:

1. Погибли при перегоне из Киренска в Красноярск, возвращении в Киренск, перегоне из Красноярска в Новосибирск – Омск – 37 человек. Потеряно в авиакатастрофах 11 самолетов: 1 – Ли-2, 4 – А-20, 6 – Р-39.

2. Погибли при переучивании на американскую технику в Красноярске – 15 человек. Потеряно в авиакатастрофах 10 самолетов: 4 – А-20, 6 – Р-39.

Кроме того, при перегоне самолетов советского производства с авиазаводов Иркутска и Комсомольска-на-Амуре потери составили 22 человека и 7 самолетов: 3 – Пе-2, 4 – Ил-4.

От Красноярска до фронта был почти такой же долгий путь. При перегоне самолетов из Красноярска на фронт каждый этап перегона тоже отмечен звездочками на могилах погибших экипажей.

В Новосибирской области потеряно в авиакатастрофах при перегоне 6 самолетов: 3 – А-20, 1 – Р-39, 1 – Р-63, 1 – В-25. Погибших 10 человек.

В Омской области потеряно в авиакатастрофах на перегоне 7 самолетов: 3 – А-20, 2 – Р-39, 1 – Р-63, 1 – С-47. Погибших 12 человек.

На маршруте Свердловск – Казань потеряно в авиакатастрофах 16 самолетов: 2 – А-20, 1 – В-25, 13 – Р-39. Погибших 24 человека.

Самым трагическим днем в истории красноярских перегонщиков (летчиков 9-го перегонного авиаполка ВВС Сибирского военного округа) стал день 11 февраля 1944 года. В этот день на участке перегона Свердловск – Казань, на подлете к Казани, при нулевой видимости и сильной облачности разбились экипаж самолета-лидера А-20В и 7 истребителей Р-39

9-го перегонного авиаполка – погибла целая эскадрилья красноярских перегонщиков. Вместе с ними потерпели катастрофу и 5 летчиков морской авиации, перегонявших самолеты из Красноярска после переучивания.

Многие летчики, несмотря на имеющиеся акты расследования катастроф, по документам ЦАМО РФ до сих пор числятся пропавшими без вести. До 2007 года из пропавших без вести летчиков на территории Красноярского края в 1982 году был найден только один (В.С. Мошкой), который похоронен в г. Железногорске. Причем инициатива по погребению была проявлена не государственными органами, а как обычно простыми неравнодушными гражданами – работником предприятия «НПО ПМ им. акад. М.Ф. Решетнева» и его товарищами.

С 2005 по 2012 год поиском погибших летчиков занималась инициативная группа красноярцев – офицер запаса В.В. Филиппов и учителя красноярских школ: О.Л. Подборская, Л.А. Коршунова, Т.А. Боковикова, В.А. Погудин, при активном содействии руководителя Красноярского регионального общественного молодежного патриотического объединения «Вечный огонь» Серафимы Семеновны Аксельрод. В результате на основании архивных документов был составлен полный список авиакатастроф, произошедших на территории Красноярского края в 1941–1945 гг., проведен ряд экспедиций со школьниками на места гибели летчиков. На мемориале памяти погибших летчиков на Троицком кладбище г. Красноярска были установлены мемориальные плиты с именами погибших, захоронены останки членов экипажа капитана Степанова, подняты из болота и захоронены на мемориале в д. Петропавловка Ирбейского района останки членов экипажа старшего лейтенанта Коновалова, установлены мемориал на могиле экипажа младшего лейтенанта Калигина (г. Зеленогорск), памятная плита на месте гибели экипажа лейтенанта Бондарева (Манский район), памятные знаки на местах гибели лейтенанта Ермолова (с. Зелеево), экипажа капитана Степанова (ст. Крючково).

С 2013 года по настоящее время работой по поиску мест гибели летчиков занимается поисковая группа Военно-инженерного института Сибирского федерального университета (ВИИ СФУ) под руководством В.В. Филиппова совместно с Красноярским подводным центром. Поисковая группа ВИИ СФУ проводит работу в архивах, организует экспедиции на места гибели летчиков, поиск и захоронение останков членов экипажа, установку памятных знаков.

В 2013–2015 гг. силами поискового отряда ВИИ СФУ установлены памятные знаки на местах гибели старшего лейтенанта Самарцева (п. Кононо-

во), сержанта Костина (п. Солонцы), экипажей младшего лейтенанта Прибыткова (с. Зеледеево), младшего лейтенанта Порохина (ст. Крючково), старшего сержанта Косоговского (с. Миндерла), младшего лейтенанта Разумного (с. Старцево). Найденные в сентябре 2014 года на месте катастрофы останки младшего лейтенанта Порохина и старшего сержанта Бруньковского торжественно захоронены на мемориале памяти погибших летчиков на Троицком кладбище г. Красноярска 22 июня 2015 года.

В с. Миндерле красная звезда, похожая на падающий самолет, и небольшая черная табличка с именем экипажа 30 апреля 2015 года в преддверии празднования 70-летия Победы были установлены курсантами ВИИ СФУ на месте гибели 15 февраля 1943 года экипажа самолета Р-5 № 5726 Харьковской военной авиашколы стрелков-бомбардиров, в годы войны находившейся в эвакуации в Красноярске. И это символично – курсанты 2015 года отдали долг памяти курсантам 1940-х годов. Памятный знак был поставлен по инициативе администрации Сухобузимского района. После установки нами памятного знака старшему лейтенанту Самарцеву в Кононово сухобузимцы, зная о «курсантской» катастрофе, сами попросили, если это возможно, поставить памятный знак погибшему экипажу в с. Миндерле. Такая «инициатива снизу» нас особенно радует. Шефствовать над знаком будет местный профессионально-технический колледж.

На митингах, посвященных установке памятных знаков всегда собирается много местных жителей. Равнодушных не бывает, значит, мы делаем нужное дело.

Поиски погибших самолетов и информации о летчиках, многие из которых до сих пор считаются пропавшими без вести, продолжаются. Это огромная работа. И небыстрая. Установка памятного знака предшествует кропотливой исследовательской работе в архивах, работа с картами, поиск и опрос возможных очевидцев, экспедиции в предполагаемый район катастрофы, исследование места и найденных артефактов и, наконец, – поиск родственников погибших пилотов.

Интернет не всемогущ. На самом информативном уважаемом и официальном сайте ОБД «Мемориал» на чистоту отсутствует информация о тех, кто вошел в наш список из 123 погибших летчиков. Все потому, что погибли они, если рассуждать с формальной точки зрения, в тылу, а не на фронте. Сведений о таких погибших в базе данных нет.

Поисковые работы – дело сложное. Самолеты, потерпевшие крушение по разным причинам, не стоят посреди тайги в целостности и сохранности и не ждут, пока их отыщут. Крупные детали давно растащили охотники

за цветным металлом; очень редки крупные фрагменты: шасси, части двигателя, в основном остается «мелочь», к которой нужно присматриваться: небольшие фрагменты обшивки, мелкие обломки деталей. Лежащие на поверхности крупные остатки от самолета Порохина (стойки шасси, маслобаки, крупные куски обшивки) были найдены с помощью местных садоводов, а многие мелкие, но характерные и важные для идентификации детали обнаружили только с помощью металлоискателей – они залегали в слое почвы на глубине 15–20 сантиметров.

Планов у поисковиков много. В районе ст. Снежницы не найдена еще «Аэрокобра» лейтенанта Кольцова и «Бостон» сержанта Сметухина.

«... 3 марта 1943 г. в 10 км юго-западнее ст. Снежница потерпел катастрофу самолет А-20В «Бостон» 507-го бомбардировочного авиаполка:

Летчик – сержант Сметухин Василий Викторович.

Штурман – сержант Печерин Капитон Афанасьевич.

Стрелок-радист – старший сержант Часных.

Обстоятельства происшествия: Учебный полет при переучивании в 45-м ЗАП. С высоты 1500 м в районе ст. Минино самолет свалился в штопор, на выходе из него из-за нехватки высоты ударился в землю. Самолет разбит, экипаж погиб и похоронен на месте катастрофы».

Так что «покой нам только снится». Поиск будет продолжен. Появятся в таежной глуши и на открытых полях новые красные звезды в память о погибших летчиках Красноярской воздушной трассы. Это то, немногое что мы, вечно занятые своими повседневными делами и заботами, можем сделать для них, чтобы в очередной праздник Победы с чистой совестью сказать: «Мы помним вас, мы никого не забыли».



Ксения Юрьевна Липатова

КГКУ «ГАКК», ведущий архивист
отдела использования и публикации документов

***Красноярский аэропорт в годы Великой Отечественной войны
(по документам КГКУ «ГАКК» в рамках сотрудничества с Военно-инженерным институтом Сибирского федерального университета по подготовке сборника «Авиация Красноярского края в документах архивов, публикациях и фотографиях, 1925–1950 гг.»)***

В Государственном архиве Красноярского края на хранении находится фонд «Енисейская авиационная группа Управления полярной авиации при Главном управлении Северного морского пути». На основании документов этого фонда в основном и проводится работа по составлению сборника документов «Авиация Красноярского края в документах архивов, публикациях и фотографиях (1925–1950 гг.)», которая проходит в сотрудничестве КГКУ «ГАКК» с Военно-инженерным институтом Сибирского федерального университета (ВИИ СФУ) на протяжении последних двух лет. Значительный пласт документов, вошедших в сборник, относится к периоду 1941–1945 гг. В год 70-летия Победы в Великой Отечественной войне актуально освещение темы работы Красноярского аэропорта в годы войны.

Красноярский аэропорт Гражданского воздушного флота (ГВФ) ведёт свою историю с 1929 года как аэропорт воздушно-почтовой магистрали Москва – Иркутск.

Уже в октябре 1941 года аэродром в Красноярске заняло эвакуированное в наш город Харьковское авиационное училище, которому также был передан двухэтажный дом, принадлежавший Красноярскому аэропорту ГВФ [1].

Красноярский аэропорт укомплектовывался офицерским составом за счёт резерва кадров СибВО, рядовым – через пересыльный пункт Красноярского крайвоенкомата и вольнонаёмным – за счёт набора по собственному желанию [2].

По состоянию на 30 января 1944 года Красноярский аэропорт ГВФ считался аэропортом 1-го класса, располагался северо-восточнее Красноярска в 5 км от города и в 2,7 км от юго-западной окраины Иннокентьевского поселка, в 7 км от железнодорожной станции. Аэропорт представлял собой: летное поле – размером 2 000x2 000 м – обеспечивало старт во всех направлениях; две бетонированных полосы размером 1 000x80 м (первая – с востока на запад, вторая – с северо-востока на юго-запад). На территории аэропорта имелось бензохранилище открытого типа на 12 цистерн общей ёмкостью 300 м³. Своей водомаслогрейки у аэропорта не было, пользовались принадлежащей Харьковской военной авиашколе ёмкостью на 1 200 л. Здания ангара и аэровокзала были каменными, также имелось одно служебное каменное здание, технический, продовольственный и вещевой склады. Жилых зданий было 3 общей площадью 1 362 м². На аэродроме имелся телефон, телеграф, радиосвязь, метеостанция, Связь осуществлялась через телефонную радиостанцию РАФ, 11АКА, РСБ-М-бис, пеленгатор, радиомаяк, телефонную станцию на 50 номеров. Аэродром действовал круглый год [3].

18–23 декабря 1942 года Красноярский аэропорт подвергся проверке комиссией начальника Главного Управления Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ). По результатам проверки «за хорошую организацию работы в аэропорту и чёткое обслуживание пролетающих самолетов» начальнику Красноярского аэропорта Иванову Серафиму Фёдоровичу была объявлена благодарность, и он был награждён золотыми часами [4].

В марте 1943 года начальник Красноярского аэропорта А.Е. Пелипенко в докладной записке начальнику воздушной магистрали Москва – Уэлькаль генерал-майору Авсеевичу сообщал о том, что Красноярский аэропорт является узловым портом, имеющим по сравнению с другими портами этой магистрали те особенности, что в нём сходятся две воздушных трассы: Москва – Уэлькаль (северная) и Москва – Хабаровск – Владивосток (южная), в связи с чем поток пассажиров и грузов как в военное время, так и в мирное будет больше, чем в других портах. Пелипенко отмечал, что уже на тот момент пропускная способность так велика, что со своими задачами порт справлялся с трудом, ещё не взяв на себя главной задачи – обеспечения перегонки боевой продукции. Порт был совершенно не устроен, не приспособлен к этой задаче. Среди недостатков начальник Красноярского аэропорта отмечал то, что порт имеет только одну радиосвязь Новосибирск – Киренск, телеграфной и телефонной связи даже с соседними портами не было, внутренней связи тоже не было «совершенно никакой». Проблемы

были также с жилым фондом, переданными от ГВФ и от Наркомата обороны. Штат Красноярского аэропорта не мог обеспечить всего объёма работы как в людях, так и в технике. Совершенно не было никаких удобств для обеспечения пассажиров: размещать их было негде, лимитов на питание не было [5].

Также к марту 1943 года относятся первые документы о транспортировке материальной части на фронт [6]. В докладной записке командующего ВВС СибВО генерал-майора авиации Шелухина секретарю Красноярского крайкома ВКП(б) И.Г. Голубеву от 21 июля 1943 года говорится о том, что к 25 июля должны быть отгружены 32 самолета и до конца месяца всего 100 самолетов. Там же говорится о том, что ежемесячно планируется отгружать по 100 самолетов. В приложении к документу – расчёте потребного количества упаковочного материала для отправки самолетов – приводится наименование этих самолетов – «аэрокобра» [7]. В докладной записке заместителя командующего ВВС СибВО по тылу полковника Нарица секретарю Красноярского крайкома ВКП(б) Захарову указывается на то, что самолёты типа «аэрокобра» прибывали из Америки [8].

Между тем, несмотря на то, какие задачи были поставлены перед Красноярским аэропортом, а также на то, что 11 июля 1943 года на основании приказа ВВС Красной армии комиссия ГУ ГВФ под председательством генерал-майора авиации А.К. Одвола приняла от начальника Харьковской военной авиационной школы И.К. Смурова объекты Красноярского авиагарнизона [9] с передачей их Красноярскому аэропорту до 23 августа 1943 года. Как видно из докладной записки начальника Красноярского аэропорта Пелипенко начальнику воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль Семёнову, так и не были переданы жилой и служебный фонды от Харьковской авиашколы. В связи с этим аэропорт испытывал большие трудности в подготовке к зиме, прибывающий начальствующий состав на укомплектование порта размещался в гостинице, пассажиры были вынуждены ходить ночевать в город [10].

19 августа 1943 года на основании приказа Аэрофлота от 12 августа 1943 года и приказа генерал-майора авиации Семёнова был составлен акт о передаче Красноярского аэропорта 1-го класса в состав воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль [11]. 25 августа 1943 года приказом начальника воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль Семёнова Красноярский аэропорт 1-го класса с личным составом был принят в состав воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль. Начальником аэропорта был подполковник Пелипенко Афанасий Елисеевич [12].

Красноярский аэропорт обеспечивал самолеты Aviации дальнего следования (АДД) В-25 и С-47 техническим осмотром, мелким ремонтом, зарядкой портом и передавал летчикам АДД под контролем военпреда. К июлю 1944 года от 1-й перегонной авиационной дивизии (ПАД) было принято самолётов В-25 – 220 и С-47 – 269. Самолёты принимались техническим составом аэропорта в присутствии военпреда от лётчиков по документам к осмотру технического состояния машины и всего имущества, находящегося в нём. Расписку о приёмке самолёта давал военпред, он забирал формуляры и сообщал в Москву номера принятых самолётов. Были не единичными случаи, когда самолёты приходили с трассы не укомплектованными или имели неисправности, тогда такой самолёт военпред не принимал. Однако гнать его обратно было нецелесообразно, поэтому Управление трассы 1-й ПАД давало приказание принять такие самолёты порту под охрану. Заказанные детали к самолётам Якутск не обеспечивал, их приходилось изыскивать на месте. Все регламентные работы на каждом самолёте, пришедшем из Америки, занимали в среднем 70–90 часов и производились техническим составом порта. На трассе никаких регламентных работ не проводилось, а если они и были, то отметок в формулярах об этом не делалось. Вследствие этого прибывающие лётчики АДД для приёмки самолетов предъявляли требования осмотра фильтров, смены масла, производства всех регламентных работ и чистоты машины, так как с трассы самолёты приходили в грязном состоянии. Всю эту большую работу производил порт техническим составом, который положен штатом и которого явно не хватает при отсутствии ремонтной бригады (4 техника, 3 авиамоториста, 2 сменных инженера). Случаев несвоевременного выпуска самолетов не было, хотя технического состава на аэродроме не доставало [13].

По состоянию на 1 апреля 1944 года технический состав был разбит на две бригады по пять человек. Одна бригада, возглавляемая сменным инженером инженер-капитаном Т.И. Григором, принимала и сдавала самолёты В-25, а также устраняла дефекты и выполняла регламентные работы. Вторая бригада сменного инженера инженер-капитана П.М. Сенина обслуживала самолеты С-47, а также транспортные самолёты [14].

Красноярский аэропорт обслуживал все транспортные самолёты, принадлежащие частям трассы; принимал, обеспечивал ремонтом, обрабатывал и сдавал частям АДД все самолёты, поступавшие от частей трассы для фронта (В-25, С-47), самолёты, идущие с отечественных заводов для фронта, перегоняемые частями АДД (Ил-4 и Пе-2), все транспортные самолёты частей АДД и 1-й ПАД ГВФ (С-47, Ли-2), а также самолёты всех типов, идущих по

линии ГВФ и Наркомата Авиационной промышленности (НКАП) через Красноярский аэродром.

За 1944 год Красноярский аэропорт принял, обработал и передал перегонным экипажам для доставки фронтовым частям 1061 боевых и транспортных самолётов, из которых импортных С-47 – 257, импортных В-25 – 654, отечественных Ил-4 – 112. Всего было обслужено 2395 самолётов всех типов. В среднем ежедневно аэропортом выпускалось 7–10 самолётов, были дни, когда их количество достигало 25–40. В этот период вся техническая служба и порт в целом работали с исключительным напряжением своих сил и средств. Материальную часть самолётов изучали в процессе работы. Из-за недостатка технического состава при большом скоплении самолётов одновременно на каждого техника и механика приходилось по 15 самолётов.

Красноярский аэропорт был конечным для трассы, где происходила сдача и приём перегоняемых самолётов. Вследствие того, что самолёты пролетали большой путь, накапливалось множество всевозможных дефектов, поэтому, чтобы сдать самолёт экипажам, необходимо было устранить их силами аэропорта, были нужны свои хорошие мастерские, способные производить ремонт. Запасные части для импортных самолётов поступали военпредству.

Отдел перевозок на начало 1945 года по своему штату был рассчитан на обеспечение только пассажирских перевозок и груза в объёме воздушного движения на линии ГВФ. Однако в 1944 году отдел занимался транспортировкой импортных грузов фронту. Всего за 1944 год было перевезено различных грузов 1 171 087 кг, из этого количества отправлено в Москву – 1 001 087 кг. Часть грузов перегружалась и отправлялась железнодорожными вагонами, самолётами, выдавалась на месте промышленным организациям. За этот же период через Красноярский аэропорт прошло пассажиров 10 700 человек [15].

Ещё с июля 1943 года к Красноярскому аэропорту были временно прикомандированы два экипажа Западно-Сибирского управления ГВФ – самолёт Р-5 для зондирования атмосферы с экипажем из трёх человек и санитарный самолёт У-2 с экипажем из двух человек. В докладной записке от 7 марта 1945 года начальника Красноярского аэропорта начальнику воздушной трассы Москва – Уэлькаль генерал-лейтенанту авиации Авсеевичу говорится о том, что настроение у членов этих экипажей «очень аморальное, работать не хотят, мотивируя тем, что они вне штатов и что о них нет заботы». Также Пелипенко просил ввести эти экипажи в штат порта, органи-

зовать из них санитарное звено, для чего пополнить летным составом и материальной частью или передать обратно Новосибирскому управлению ГВФ [16].

В итоговом докладе о работе и боевой подготовке Красноярского аэропорта за 1944 год начальник аэропорта писал: «Тот безупречный и самоотверженный труд людей, работающих на обеспечение фронта боевой техникой, в этом году заслуживает наравне со всеми частями нашей трассы высокой оценки. Личный состав возложенные на него задачи, зачастую даже непосильные, в прошедшем году выполнил. Способен также выполнить будущие задачи в 1945 году» [17].

Красноярский аэропорт выполнил все поставленные перед ним задачи, не допустив ни одного летного происшествия по своей вине за все годы войны.

1 июня 1944 года были представлены к правительственным наградам:

- ордену Красной Звезды: комендант Красноярского аэропорта капитан Мацынович Пётр Васильевич и сменный инженер инженер-капитан Сенин Пётр Михайлович;
- ордену «Знак Почёта»: начальник приёмного центра связи Красноярского аэропорта техник-лейтенант Калинин Анатолий Владимирович;
- медали «За трудовое отличие»: техник авиационный Красноярского аэропорта младший техник-лейтенант Ларионов Дмитрий Дмитриевич, диспетчер Красноярского аэропорта Туговиков Григорий Иванович, шофёр 3-й категории вольнонаёмный Борисов Иван Петрович [18].

В списке офицерского состава Красноярского аэропорта, представленных к правительственной награде за выслугу лет в РККА на 16 января 1945 года представлены к награждению:

- орденом Красного Знамени: начальник аэропорта Пелипенко Афанасий Елисеевич, начальник МТО майор Каган Лазарь Михайлович;
- орденом Красной Звезды: заместитель начальника аэропорта по политчасти майор Каданцев Михаил Иванович, начальник аэронавигационной службы майор Найдено Александр Григорьевич, сменный инженер инженер-капитан Григор Трофим Иванович, инженер по ремонту инженер-капитан Павловский Георгия Вячеславович, начальник отдела техснабжения старший техник-лейтенант Смирнов Леонид Степанович, комендант аэропорта старший техник-лейтенант Колесников Фёдор Антонович;

- орденом Ленина: начальник технической эксплуатации аэропорта подполковник Лапшин Владимир Алексеевич [19].

Многие работники Красноярского аэропорта военных лет уже после передачи аэропорта в 1946 году Красноярскому территориальному управлению ГВФ долгие годы продолжали работать в составе Красноярского управления.

Список использованных источников:

1. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1386. Оп.4. Д.41. Л.314;
2. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.5. Л.102;
3. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. д.8. Л.1;
4. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.5. Д.3. Л.24, 26;
5. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.1. Л.6;
6. КГКУ «ГАКК». Ф.П-26. Оп.4. Д.16. Л.41;
7. КГКУ «ГАКК». Ф.П-26. Оп.14. Д.16. Л.143, 144;
8. КГКУ «ГАКК». Ф.П-26. Оп.4. Д.16. Л.21;
9. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.3. Д.39. Л.5, 6об;
10. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.1. Л.2, 3;
11. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.3. Д.39. Л.25;
12. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.2. Л.37, 37об;
13. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.5. Л.65;
14. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.5. Л.25;
15. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.5. Л.104-106;
16. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.5. Л.19;
17. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.5. Л.120, 121;
18. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.6. Л.91-97;
19. КГКУ «ГАКК». Ф.Р-1421. Оп.4. Д.13. Л.2.



Серафима Семёновна Аксельрод

заведующая народным музеем «Память»

МБОУ «Средняя школа № 19» г. Красноярска,

руководитель поисковых отрядов Красноярского края

«Вахта Памяти» как федеральный патриотический проект. Обзор 25-летней работы поисковых отрядов Красноярского края

Поисковое движение – деятельность организаций и отдельных энтузиастов, направленная на поиск пропавших без вести солдат и их последующую идентификацию на основе *смертных медальонов* и архивных документов.

Поисковое движение, прежде всего, следует рассматривать как специализированное археологическое изучение истории прошедшей войны. Помимо розыска захороненных останков советских воинов, поиск, в первую очередь, – это комплексное и систематическое изучение истории Великой Отечественной войны [4].

Участники поискового движения обладают особым отношением к истории войны и ее участникам. Это отметил на торжественном открытии Всероссийской акции «Вахта Памяти-2015» в городе Старая Русса Новгородской области Президент России Владимир Владимирович Путин: «Члены поисковых отрядов собирают людей, молодёжь вокруг действительно важных, определяющих ценностей, показывают, что такое настоящий патриотизм, что на деле означает знать и уважать родную историю, гордиться родной страной и ратной славой предков. Активная гражданская позиция, сопричастность к судьбе Родины – в самом характере поисковиков. Но уверен, что неравнодушию, преданности, упорству вы научились, конечно, у старшего поколения» [5].

Поисковое движение в России начало формироваться после окончания Великой Отечественной войны. Первоначально поиск вели родственники погибших или пропавших без вести во время войны, обращаясь в ме-

стные военкоматы и государственные архивы. Процесс увековечения памяти погибших развивался последовательно. В конце 1940-х – начале 1950-х годов государство проводило работы по упорядочению захоронений военнослужащих, погибших в годы войны. На новых отведенных для этого местах выросли воинские мемориалы с выбитыми на табличках именами [2], но останки солдат-защитников продолжали лежать на местах боев.

Поиск останков вели юные следопыты в рамках Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой Славы советского народа, штаб которого возглавляли в разное время маршалы Советского Союза И.С. Конев, И.Х. Баграмян, маршал авиации С.И. Руденко. Летом 1981 года по решению ЦК ВЛКСМ в рамках Всесоюзного похода началась Всесоюзная поисковая экспедиция «Летопись Великой Отечественной». Эта экспедиция дала импульс продолжению поиска и стала очередным и важным этапом увековечения памяти погибших во Второй мировой войне [3].

Очередным этапом в развитии поискового движения страны стал состоявшийся 13 марта 1988 года в городе Калуга 1-й Всесоюзный сбор поисковых отрядов, на котором был создан Всесоюзный координационный Совет поисковых отрядов (ВКС) во главе с ветераном войны, журналистом Юрием Михайловичем Иконниковым [4].

В апреле-мае 1989 года у деревни Мясной Бор Новгородской области была проведена первая Всесоюзная Вахта памяти при поддержке Министерства обороны и ЦК ВЛКСМ.

Несмотря на события 1991 года, когда поисковые отряды оказались разделены государственными границами, поисковое движение продолжало развиваться. Закон РФ от 14 января 1993 года «Об увековечении памяти погибших при защите Отечества» придал поисковым мероприятиям статус государственных, они стали поддерживаться из федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ.

Важное значение имеет принятый 26 мая 1995 года Федеральный закон «О государственной поддержке молодежных и детских общественных объединений», в котором были определены основные направления и формы господдержки молодёжных и детских объединений, к числу которых относились поисковые отряды. На сегодняшний день этот закон является основным по финансированию работы молодёжных поисковых объединений [3].

Новым этапом в поисковом движении стало принятие 16 февраля 2001 года государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2001–2005 годы». В этой программе, как и в

последующих, предусматривается проведение поисковых экспедиций «Вахта памяти».

В 1995 году, в год 50-летия Победы в Великой Отечественной войне, Правительство Российской Федерации официально закрепило за Союзом поисковых отрядов России выполнение поиска захороненных советских солдат в рамках Закона «Об увековечении памяти погибших защитников Отечества». Тем самым впервые официально была признана роль и значение поискового движения России [4].

13 апреля 2013 года образовано Общероссийское общественное движение по увековечению памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России» [5]. По предложению Минобороны РФ профильная рабочая группа Российского организационного комитета «Победа» определила ООД «Поисковое движение России» уполномоченной общественной организацией на проведение поисковой работы в Российской Федерации. Поисковые работы могут проводить только организации, которые входят в ООД «Поисковое движение России». В любом другом случае проведение поисковых работ является незаконным [5].

Партнёром ООД «Поисковое движение России» является Российское военно-историческое общество (РВИО) [7].

В настоящее время сотни и тысячи поисковых формирований ежегодно ведут поисковые работы на «фронтовых» территориях России, растёт количество воинских захоронений, число перезахороненных исчисляется сотнями и тысячами. Только на территории Новгородской области, где с 1991 года работают поисковые отряды, за годы деятельности поисковой экспедиции «Долина» и Красноярского края захоронены и перезахоронены останки около 110 тысяч военнослужащих. Однако количество установленных и увековеченных имен значительно меньше и такое положение дел наблюдается практически во всей России на всех поисковых захоронениях.

Казалось бы, напрашивается вопрос, – есть ли смысл тревожить прах наших предков, чтобы, грубо говоря, выкопать их из одного места и закопать в другом [1]? Поисковые отряды знают ответ на этот вопрос. Во-первых, при проведении поисковых работ всегда есть надежда найти медальон или другие предметы, которые позволят установить новые имена погибших бойцов. Во-вторых, подавляющее большинство преподавателей видят места бывших сражений, прежде всего, как воспитательный полигон, а поисковую работу – как способ воспитания патриотизма у детей и подростков. Поиск даёт ребятам возможность проверить себя в необычных условиях, так как поисковые экспедиции в какой-то степени приближены к экс-

тремальным условиям, а также соприкоснуться с «живой» историей, которую невозможно рассказать на уроке в школе.

Красноярская молодёжь впервые узнала о поисковом движении в 1989 году, когда в газете «Комсомольская правда» напечатали результаты Первой Всесоюзной поисковой экспедиции «Вахта памяти». Первый поисковый отряд был сформирован в г. Красноярске. Инициативу молодёжи поддержал секретарь горкома партии Василий Васильевич Куимов, финансовую поддержку – краевое отделение Фонда мира.

В апреле-мае 1990 года поисковый отряд «Красноярец» участвовал во Всесоюзной Вахте памяти в Сычевском районе Смоленской области, где приняла свой первый бой красноярская 119-я стрелковая дивизия. Первый отряд возглавили учителя школы № 19 Серафима Семеновна Аксельрод и Сергей Степанович Ежак.

В последующие годы поиск был связан с Новгородской областью. Выбор места работы для красноярских поисковиков определил Сергей Котилевский, в 1989 году председатель Совета командиров поисковой экспедиции «Долина», который передал большой список красноярцев, найденных на территории Новгородской области и опознанных по солдатским медальонам. Найти такой солдатский медальон – самое важное и самое сложное в поисковой работе. В черный эбонитовый пенал вкладывался листок, где боец записывал все данные о себе и родственниках, чтобы в случае гибели по адресу можно было послать похоронку. Однако иногда в сложной военной обстановке просто некому было хоронить и родным приходило извещение «пропал без вести», а в этом листочке – судьба и честь солдата.

В переданном Сергеем Котилевским списке были имена бойцов 374-й, 378-й, 382-й стрелковых дивизий и 140-й отдельной стрелковой бригады, которые погибли в Новгородской области, у деревень Мясной Бор, Спасская Полисть, Дымна и Лезно. Все бойцы по документам числились как без вести пропавшие.

По просьбе поисковых отрядов, благодаря поддержке журналистки Викторины Дмитренко, каждую субботу утром по краевому радио стали читаться эти списки. Первая же программа вызвала большой интерес: люди звонили, приходили с просьбой помочь найти место гибели своего родного человека, а кто-то, услышав имя родственника, просил уточнить место захоронения. Так и определилось основное место поиска – Новгородская область.

В 1991 году в Чудовском районе Новгородской области нашими ребятами были найдены медальоны красноярцев, в их числе и медальон Семёнова Андрея Елизарьевича, рядового 378-й стрелковой дивизии [6]. После

возвращения в Красноярск данные о бойцах были зачитаны по радио и напечатаны в газетах. Откликнулись родственники погибших. В ноябре 1999 года активисты музея «Память» школы № 19 вместе с племянницей А.Е. Семенова Гузовской Галиной Ильиничной и ее внучкой побывали на могиле ее дяди в д. Лезно Чудовского района.

В 1997 году около д. Лезно были найдены останки и медальон Мирнова Филиппа Павловича, бойца 378-й стрелковой дивизии [6]. Его сын и внучка приехали в музей «Память» на встречу с поисковиками 21 июня того же года. Отец Виктора Филипповича 54 года числился без вести пропавшим. Осенью 2000 года сын и внучка погибшего солдата смогли поклониться могиле родного человека [6]. Среди участников «Вахты памяти» всегда бывают внуки и правнуки погибших или воевавших на Новгородской земле бойцов.

С 2000 года основным районом поиска стал юг Новгородской области. Там, под Старой Руссой, воевала наша Красноярская 44-я отдельная стрелковая бригада (осбр), переброшенная из-под Москвы в январе 1942 года. Совместно с местным военкоматом и поисковым отрядом «Память» из г. Старая Русса (с 1988 года – командир Владимир Александрович Егоров) были установлены места захоронения бойцов 44-й отдельной стрелковой бригады и 312-го стрелкового полка 26-й стрелковой дивизии в д. Давыдово Старорусского района Новгородской области. Установлено место захоронения командира 44-й осбр Шишиморова Г.П.

В марте 1999 года была образована и зарегистрирована Красноярская региональная общественная молодёжная патриотическая организация (КРОМПО) «Вечный огонь». Президент КРОМПО «Вечный огонь» – Андрей Владимирович Аксельрод, ветеран боевых действий в Афганистане. Активистами организации установлены боевые пути 44-й отдельной стрелковой бригады и 365-го стрелкового полка, которые формировались в Красноярске.

Результатом совместной работы КРОМПО «Вечный огонь» и Совета ветеранов стало открытие на проспекте Мира, 86 г. Красноярска мемориальной доски в память о бойцах 44-й отдельной стрелковой бригады. На воинском мемориале в г. Ржев Тверской области поисковики установили мемориальную плиту в память о красноярцах, погибших на Ржевской земле.

С годами количество отрядов увеличивалось, расширилась и география поиска:

- 1990, 2013, 2015 – Смоленская область, Сычевский, Ярцевский районы;
- 1991–2008 – Новгородская область, Чудовский район;
- 2000–2015 – Новгородская область, Старорусский, Парфинский районы;

- 2003, 2012, 2015 – Синявинские высоты – Ленинградская область, Гатчинский и Кировский районы;
- 2007–2015 – Волгоградская область, Городищенский район;
- 2010–2015 – Тверская область, Ржевский, Бельский районы;
- 2012, 2013 – Курская область, Поныровский район.

В год 70-летия Великой Победы с 10 по 25 августа на «Невском пятачке» в Ленинградской области Российским военно-историческим обществом проведён Международный военно-исторический лагерь «Волховский фронт», участниками которого были поисковики Красноярского края.

Всероссийская акция «Вахта памяти» проводится при финансовой поддержке агентства по реализации программ общественного развития и молодежных проектов администрации Красноярского края и управления молодежной политики администрации г. Красноярска.

В 2013 году образовано Красноярское региональное отделение Общероссийского общественного движения «Поисковое движение России». Руководитель – Бодиков Борис Алексеевич.

В составе КРО ООД «Поисковое движение России» входят 9 поисковых отрядов:

- г. Красноярск, ПО «Витязь», руководитель Мазницин А. А.
- г. Красноярск, ПО «Енисей», руководители Углов В. А., Сильванович И.В.
- г. Красноярск, ПО «Енисей-Л», руководитель Филимонова С.Н.
- г. Красноярск, ПО «Красноярец», руководители Бодикова С.Б., Демченко А.П.
- г. Красноярск, ПО «Орлёнок», руководитель Криволицкий А.О.
- Манский район, ПО «Кедр», руководитель Тулимонас Н.Г.
- г. Зеленогорск, ПО «Сибирь», руководитель Коршунова Л.А.
- п. Козулька, ПО «Сибирь», руководитель Толмачева М.Н.
- Козульский район, ПО «Феникс», руководитель Шаповалов Е.В.

За 25 лет в поисковых экспедициях «Вахта памяти» приняло участие более 1 200 человек из 18 территорий Красноярского края. Подняты и захоронены останки около 3 200 советских воинов, найдено 190 солдатских медальонов, 18 бойцов перезахоронены в Красноярском крае.

В результате работы с документами Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации поисковиками Красноярского края были установлены имена более 1 500 воинов-красноярцев, числившихся без вести пропавшими.

Несмотря на отдаленность от фронта поисковые работы проводятся и на территории Красноярского края. При перегоне самолетов по Красно-

ярской воздушной трассе (известной как трасса «Аляска-Сибирь») происходили авиакатастрофы. Задача поисковых отрядов в данном направлении работы – найти разбившиеся самолеты и останки членов экипажа, установить их имена и захоронить. В настоящее время выявлены 60 катастроф, установлены имена 123 погибших летчиков.

Результаты поисково-исследовательской работы отражены в книгах «Книга Памяти Красноярского края», «Имена из солдатских медальонов», «Красноярск-Берлин», «По зову сердца», на сайте музея «Мемориал Победы» г. Красноярска (memorial24.ru) и школы № 19 (sc19.ru).

Значимость поисковой работы ребята осознают, когда встречаются с родственниками погибших, слышат слова благодарности, ездят вместе на места захоронений. Ребята учатся уважительному отношению к старшему поколению.

В апреле внуки и правнуки солдат опять соберут рюкзаки и пойдут в поиск по окопам той Великой войны, потому что есть семьи, которые до сих пор помнят и ждут «весточку от солдата».

Список литературы

1. Котилевский, С.С. Теория и практика поисковых работ / С.С. Котилевский. – Казань, 2004. – 230 с.
2. Садовников, С.И. Чтоб не распалась связь времен... Оpoznаны по боевым наградам / С.И. Садовников. – М., 2005. – 297 с.
3. Степанов, В.В. К вопросу об истории поискового движения в СССР // Военно-историч. архив. – 2006. – № 12. – С. 182–184.
4. Цуканов, И.П. История поискового движения в России в конце XX – начале XXI века: на материалах Курской области : дис. канд. ист. наук: Цуканов Игорь Павлович; [Место защиты: Кур. гос. ун-т]. – Курск, 2007. – 237 с.
5. Поисковое движение России [Электронный ресурс]. – www.rf-poisk.ru
6. Обобщённый банк данных МО РФ [Электронный ресурс]. – obd-memorial.ru
7. История России – федеральный портал. История РФ [Электронный ресурс]. – <http://histrf.ru/ru/rvio>



Анатолий Георгиевич Каминский

*член историко-краеведческого клуба «Наше наследие»,
консультант поисковых отрядов (групп, кружков)
Нижнеудинского района Иркутской области*

Сотрудничество регионов (Иркутской области и Красноярского края) в расследовании авиационных катастроф времен Великой Отечественной войны и проведении мемориальных мероприятий на примере поисковых отрядов (групп, кружков) Нижнеудинского района Иркутской области.

На территории Нижнеудинского района Иркутской области в настоящее время имеются данные о восьми авиакатастрофах и двух летных происшествиях, произошедших в Нижнеудинском районе (на границе Нижнеудинского района с Тайшетским и Тулунским районами) при перегоне на фронт самолетов, изготовленных на авиазаводах, и при переучивании на новую авиатехнику в запасных частях в период 1941–1945 гг.

Подтвержденные авиационные катастрофы:

1. Дата: 31 августа 1942 года.

Место: северо-восточнее г. Нижнеудинска в 55 км, у д. Зенцово.

Самолет: Пе-2 № 2833920 выпуск 27.06.1942 г.

Экипаж 46-й бап:

- пилот сержант Володарский Яков Самуилович 1919 г. р., окончил Балашовскую ВАШП в 1939 г.;
- стрелок-бомбардир младший лейтенант Сатановский Соломон Григорьевич, окончил Харьковскую ВАШСБ в 1940 г., имел 6 боевых вылетов;
- стрелок-радист старшина Дерябин Михаил Иванович, 1923 г. р., д. Подлипное Великодворского сельсовета. Призван Тотемским РВК 12 марта 1942 г., был отправлен город Балашов Саратовской области (п/я 113), окончил Балашовскую ВАШП;
- механик самолета техник-лейтенант Богачев Петр Андреевич, 23.06.1915 г. р., уроженец г. Астрахани.

Обстоятельства: 31 августа 1942 г. северо-восточнее г. Нижнеудинска в 55 км, у д. Зенцово. Дневной перелет Белая – Красноярск. Звено в районе г. Нижнеудинска попало в плохие метеоусловия. Пилот пошел по течению реки Уда на высоте до 100 м, зашел в облака и, задев за вершины деревьев, врезался в землю. Экипаж погиб.

Место захоронения: на кладбище д. Зенцово. В 2004 г. на месте захоронения установлен обелиск. В 2013 г. в Широково установлены памятные плиты с именами погибших летчиков.

2. Дата: 31 августа 1942 года.

Место: в 7 км южнее ст. Алзамай.

Самолет: Пе-2 № 3133911 выпуск 2.08.1942 г.

Экипаж 46-й бап:

- пилот сержант Кисляков Василий Николаевич 1919 г. р., окончил Балашовскую ВАШП в 1941 г.;
- стрелок-бомбардир младший лейтенант Смирнов Иван Федорович, окончил Харьковскую ВАШСБ в 1940 г.;
- стрелок-радист сержант Любимов Петр Григорьевич 1921 г. р., окончил училище связи в г. Брянске;
- механик самолета техник-лейтенант Ходаков Михаил Григорьевич 1917 г. р., уроженец с. Городок Минусинского р-на Красноярского края.

Обстоятельства: дневной перелет Белая – Красноярск. Звено в районе г. Нижнеудинска попало в плохие метеоусловия. Пилот зашел в облака и, задев за вершины деревьев, врезался в землю в направлении Нижнеудинск – Тайшет. Экипаж погиб.

Место захоронения: неизвестно.

3. Дата: 28 мая 1943 года.

Место: в районе пос. Тагур (так в документе), расположенного в 115 км от г. Нижнеудинска (на границе Тайшетского и Нижнеудинского р-нов, на р. Тагул).

Самолет: Ил-4 №5143911 (найдена табличка «Завод №39 09.04.43г.»).

Экипаж 105-го вап:

- командир отряда 1-й эскадрильи 105-го вспомогательного авиационного полка лейтенант Никитин Александр Алексеевич;
- бортмеханик Сидоров Илья Трофимович;
- бортрадист Щекин Василий Григорьевич.

Обстоятельства: Звено Ил-4 12 ОАГ под командованием Никитина в 10.30 московского времени вылетело из г. Иркутска на г. Красноярск. На участке Зима – Тайшет был дым от лесных пожаров, ухудшавших видимость до 2 000–4 000 м. Подходя к району г. Нижнеудинска, попали в облачность,

машина стала резко планировать. Никитин изменил курс на 270. Проходя пос. Тагур, на реке Тагул в 115 западнее г. Нижнеудинска, поверх облачности, самолет резко вошел в пике с сильным толчком в сторону. Самолет резко подбросило вверх, башню стрелка-радиста Щекина Василия Григорьевича сорвало, его самого выбросило потоком воздуха из кабины: спасся на парашюте. Пилот лейтенант Никитин Александр Алексеевич пропал без вести, бортмеханик Сидоров Илья Трофимович погиб. На большой скорости самолет под углом 90 градусов врезался в землю и сгорел.

Место захоронения: 30.09.2005 г. останки летчика (борттехника Сидорова Ильи Трофимовича), найденные на месте катастрофы, захоронены в п. Чуна.

4. Дата: март 1942 года.

Место: в районе д. Даур (гора Синяя).

Самолет: Пе-2.

Экипаж: три летчика – один погиб, двое пытались спастись на парашютах.

Обстоятельства: не известны.

Место захоронения: в 1959 г. останки одного летчика захоронены на кладбище в г. Нижнеудинске. 7.12.2006 г. на месте захоронения установлен памятник без указания фамилии.

5. Дата: 7 сентября 1945 года.

Место: ст. Будаково (так в тексте – А.К.), Восточно-Сибирской жел. дор. (Иркутская обл., Нижнеудинский р-н, ст. Будагово).

Самолет: Як-9.

Экипаж: старший летчик 1-й эскадрильи 272-го иап младший лейтенант Нор Валентин Васильевич, 1923 г. р., уроженец Харьковской обл., с. Малиновка, в РККА с 1941 г., призван добровольно из аэроклуба г. Ростова-на-Дону.

Обстоятельства: Перелет восьми самолетов Як-9 272-го иап (истребительного авиаполка) 12-й Воздушной Армии по маршруту Красноярск – Белая. Один Як-9, пилотируемый летчиком Нор, потерпел катастрофу.

Место захоронения: Иркутская обл., г. Нижнеудинск 15 сентября 1945 года (гражданское кладбище).

Подтвержденные авиационные происшествия в Нижнеудинском районе:

1. Дата: 12 августа 1942 года.

Место: аэродром Нижнеудинск (в действительности место падения самолета в районе д. Даур – А.К.).

Самолет: УСБ № 2719.

Экипаж: летчики 602-го бап:

- командир звена младший лейтенант Харченко Иван Григорьевич.

Обстоятельства авиационного происшествия: самолет после взлета при отказе мотора перешел в падение. При ударе о землю загорелся. Самолет разбит, экипаж жив. (ЦАМО РФ. Фонд 35. Опись 11321. Дело 277. Лист 2–18).

Неподтвержденные авиакатастрофы:

1. Дата: в 1944–45 г.

Тип и марка самолета: самолет По-2.

Обстоятельства катастрофы: не выяснены.

Место падения самолета: вблизи ст. Алзамая в 2 км от ж/д и в 300 м от Московского тракта, ближе к Нижнеудинску.

ФИО летчиков и пассажира не установлены: двое мужчин и одна женщина.

Место захоронения летчиков: Летчики и пассажирка похоронены на месте падения самолета. В настоящее время могила утрачена. Недалеко от места катастрофы в 2004 г. установлен обелиск.

2. Дата: неизвестно.

Тип и марка самолета: неизвестно.

Место: катастрофа самолета в районе Нижней Гутары (стала известна из воспоминаний родственников учениц школы №10 Дунаевой Жанны и Суценко Оли, которые слышали от родственников, что в Тофаларии охотником в свое время был найден самолет, который не может относиться к трагедии Ил-4 на реке Тагул). В кабине охотник видел планшетку с документами, а главное, пулемет. Эти факты говорят о том, что после катастрофы военная комиссия на месте трагедии не работала. Ни один военный человек не оставит, без внимания, документы и оружие.

3. Дата: неизвестно.

Тип и марка самолета: неизвестно.

Место: катастрофа самолета в районе д. Порог (стала известна из письма Сошиной С.И.).

4. Дата: неизвестно.

Тип и марка самолета: неизвестно.

Место: в районе Поперечной тайги по дороге из г. Нижнеудинска на Ягу (место называется Кошачья тропа) в болоте лежит самолет По-2 (из воспоминаний Богатырева).

Работа по изучению авиационных катастроф, установление личности, погибших летчиков и увековечение их памяти

Работой по изучению авиационных катастроф, установлению личности погибших летчиков и увековечению их памяти занимались многие не-

равнодушные жители г. Нижнеудинска на протяжении многих лет. Первыми начали работу по сбору информации ребята из школы № 10 под руководством Нины Иннокентьевны Протасовой. Преподаватель школы № 10 Сенникова Людмила Ивановна организовала полевые работы в районе гибели самолета близ д. Зенцово. Объединенный поисковый отряд школ города и школы из поселка Широково под руководством Зверевой Светланы Семеновны, Леоновой Нины Николаевны, Белолипецовой Инги Викторовны и Павлова Виктора Михайловича провел полевые работы в районе Синей горы и д. Зенцово.

Каминским Анатолием Георгиевичем было налажено взаимодействие с Вячеславом Викторовичем Филипповым в результате которого были:

- установлены обстоятельства катастроф и имена погибших летчиков в районе Алзамай, Зенцово, Будагово и в Куйтуне;
- установлено, что катастрофы, произошедшие на территории Нижнеудинского района, не имеют никакого отношения к перегоночной трассе «Аляска – Сибирь».

Данные для установления личности летчиков, погибших на территории Нижнеудинского района, были обобщены в «Аналитических записках», которые были переданы для дальнейшей работы всем поисковикам Нижнеудинского и Тулунского районов.

Проведение мемориальных мероприятий.

Установлены памятники (обелиски, памятные плиты) в местах захоронения погибших летчиков:

- на старом кладбище д. Зенцово на месте захоронения летчиков Володарского, Сатановского, Богачева и Дерябина, погибших в авиакатастрофе самолета Пе-2 в районе д. Зенцово, – памятник;
- в д. Широково погибшим летчикам – памятные плиты;
- на городском кладбище г. Нижнеудинска на месте захоронения летчика, погибшего в авиакатастрофе самолета Пе-2 в районе Синей горы, – памятник;
- вблизи места захоронения трех летчиков, погибших в авиакатастрофе самолета в 1 км от ст. Алзамай, – обелиск.

Проведение работы по розыску родственников летчиков погибших экипажей.

Получены ответы:

- из Военного комиссариата Республики Марий Эл (найден сын двоюродного брата Смирнова И.Ф.);
- из Комитета по образованию г. Барнаула (приступили к розыску родственников Сатановского С.Г.);

- от главы администрации городского сельсовета (в г. Минусинске проживает внучка Ходакова Г.П., в семейном альбоме есть фотография Ходакова М.Г.);
- от НО ВКСО по г. Аткарск, Аткарскому и Екатериновскому району (данных на родственников Кислякова А.Н. нет, письмо переслано в отдел ВК по Саратовской области в г. Балашов);
- от администрации г. Астрахани (наш запрос по розыску летчика Богачева П.А. передан в Астраханскую областную общественную организацию по патриотическому, правовому и физическому развитию молодежи).

Проведение полевых работ в местах падения самолетов.

В 2014–2015 гг. проведены полевые работы по поиску места захоронения летчиков на месте падения самолета Пе-2 в 7 км от Алзамая:

1. Найдена пластина из дюралюминия с остатками коричневой грунтовки.
2. На местности определено место падения самолета.
3. Из-за отсутствия металлоискателя, сложности рельефа, бурелома точное место захоронения летчиков пока на месте катастрофы не обнаружено.

В 2015 г. проведены полевые работы по поиску места падения самолета в районе д. Даур. Члены поисковой группы «Стриж» Шебертинской школы нашли фрагменты корпуса военного самолета. По маркировке на деталях и обломках корпуса с активной помощью поисковиков Красноярского края установлена марка самолета: УСБ.

Задачи на перспективу:

1. Работа в архивах по установлению личности летчиков, погибших в авиакатастрофе самолета Пе-2 в районе Синей горы.
2. Найти место захоронения летчиков, погибших в авиакатастрофе самолета Пе-2 в 7 км от станции Пе-2.
3. Сбор информации по неизученным катастрофам в Нижнеудинском районе:
 - в 1 км от ст. Алзамай (летчики захоронены на месте катастрофы);
 - в районе д. Порог (летчик захоронен на въезде в деревню с правой стороны от дороги).
4. Розыск места захоронения летчика, погибшего в районе ст. Будагово.
5. Продолжить работу по розыску родственников летчиков, погибших на территории Нижнеудинского района в период Великой Отечественной войны.

Представление обобщенных данных по проделанной работе на конкурсах и слетах.

В 2014 г. на научно-практическую конференцию старшекласников «Шаг в будущее» представлено исследование «Летели Илы на войну». Работу выполнил ученик 10 «А» класса МКУ СОШ № 10 Мамаев Александр (поисковый отряд «Дань Памяти»). Эта работа получила высокую оценку и была представлена на Всероссийскую конференцию поисковых отрядов в «Океане», где работа получила Диплом за 2-е место. В работе использован материал, предоставленный Каминским А.Г.

В 2015 г. поисковый отряд «Дань памяти» МКУ СОШ № 10 г. Нижнеудинска занял 1-е место на конкурсе, объявленном Законодательным собранием Иркутской области.

Ежегодно на слете поисковых отрядов Иркутской области «Закрытие вахты Памяти» поисковый отряд «Дань памяти» МКУ СОШ № 10 представляет отчет о проделанной за год работе.

Таким образом, поисковая работа отрядов (групп, кружков) Нижнеудинского района Иркутской области продолжает активную деятельность благодаря тесному сотрудничеству с поисковиками Красноярского края. Особой благодарности с нашей стороны заслуживают Филиппов Вячеслав Викторович и Матвеев Александр Валерьевич.

Большую помощь нашим поисковым отрядам (группам, кружкам) оказывают директор РЦНТид Кострикина Юлия Викторовна и начальник отдела военного комиссариата Иркутской области в г. Нижнеудинске и Нижнеудинском районе Минаков Игорь Викторович.



Татьяна Андреевна Загидулина

ассистентка кафедры общего языкознания
КГПУ им. В.П. Астафьева, аспирантка

Источники формирования представлений о Красноярской воздушной трассе в документалистике и кинематографе

«Структура глобального мира не может быть создана усилием одного человека, одной партии или одной нации. Обязательно мир должен стоять на основе взаимодействия всего мирового сообщества.»

Франклин Делано Рузвельт, 1 мая 1945 г.

(слова на памятнике русским и американским лётчикам в Фербенксе, США)

Почему важно исследовать историю Красноярской воздушной трассы? Почему важно увековечивать память тех, кто в нечеловеческих условиях перегонял самолеты по новому самоубийственному пути? Почему в последние 15–20 лет этому вопросу уделяется особое внимание? Может быть, потому, что создание этой трассы было чем-то немислимым для того уровня развития техники. Или потому, что вопрос об однополярности/биполярности цивилизованного мира остается до сих пор открытым. А возможно, что из простого, но далеко не праздного интереса к истории своей страны.

Нельзя сказать, что материалов, посвященных изучению истории трассы мало, нет, это не так.

В 1962 г. опубликована книга «Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах». Примечателен следующий эпизод, который имеет место в данном труде: «Кроме того, имеется возможность определить качественный и количественный состав импортных типов самолетов, удельный вес которых в составе советской авиации был незначительный. К началу контрнаступления под Москвой удельный вес их в составе авиации фронтов составлял 0,83 %, а с лета 1942 г. до конца 1943 г. увеличился до 6–7 %. В связи с низкими боевыми качествами импортных

самолетов и большими потерями летного состава данные самолеты обычно направляли в тыловые части истребительной авиации ПВО. С лета 1942 до 1 января 1944 года количество импортных самолетов в составе истребительной авиации ПВО увеличилось с 401 до 1 122, в том числе было не менее 95 % устаревших типов (Харрикейн, Томагаук, Киттихаук)» [2]. Однако, как известно из более поздних текстов, ситуация с импортной техникой и ее боевыми качествами была далеко не столь плачевной: к началу 1944 г. доля импортной и советской техники, исходя из данных, опубликованных здесь же, была примерной равной (отечественные – 1 258, иностранные – 1 122).

В 1978 г. была опубликована книга И.П. Мазурука, первого начальника трассы «Воздушный мост «Аляска – Сибирь».

Одним из первых исследователей истории трассы был Иван Негенбля, историк авиации Севера и Арктики, автор более 30 книг об истории северной авиации, один из авторов книги «Трасса мужества».

Опубликованы воспоминания летчиков-перегонщиков – М.А Лайфмана, А. Уранова и др.

В 1995 г. выходит книга «Небо без границ» (пожалуй, первая книга, где подробно и достаточно полно описаны интересующие нас события и персоналии), посвященная красноярским летчикам. Одна из двух глав о перелете называется «Красноярская секретная трасса». В этой главе собраны публицистические материалы разных авторов – В. Цеюкова, В. Ярославцева, П. Виноградова, Е. Кутакова, В. Сломнюка и др. Эта небольшая подборка, однако, даёт достаточно целостное представление о трассе «Аляска – Сибирь», быте перегонщиков, политической ситуации той эпохи в контексте ситуации ленд-лиза и взаимоотношений с США, которые были далеко неоднозначными.

Примечательно, что в книге описаны не только моменты, связанные с военной историей, в ней уделяется внимание и хозяйственному значению трассы, улучшению логистической ситуации на севере Советского союза, дипломатическому ее значению (по военным меркам трасса считалась безопасной).

Всестороннее и достаточно объективное описание работы трассы и непосредственно перегона не обошлось без политической ноты: передано ощущение страха, которое испытал первый начальник трассы И.П. Мазурук при встрече с Л.П. Берией. Ведомство Л.П. Берии подозревало начальника трассы в несанкционированных договоренностях с американскими коллегами. Там же приводятся сведения о том, что, например, рабсилой трассу на некоторых ее участках обеспечивало ГУЛАГ НКВД.

Казалось бы, говорить об этом сейчас неуместно, но именно такие факты позволяют увидеть полную картину, судить о событии в контексте.

Тем не менее, Сталин оставался в глазах, например, И.П. Мазурука непрекращаемым авторитетом, символом патриотизма.

В книге «Красноярск – Берлин. 1941–1945. Историко-публицистическое краеведческое издание, посвященное 65-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне», вышедшей в Красноярске в 2010 г., истории перегона посвящена отдельная небольшая глава.

В 2012 г. по телевидению (на телеканале «Россия») транслировался документальный фильм «АлСиб. Секретная трасса», достаточно эмоциональное и романтизированное преподнесение фактов истории перегона. Однако важны не только и не столько эмоции, важно осознать значение трассы в историческом процессе, в истории Второй мировой войны, в истории сложных взаимоотношений Советского Союза и США.

Гораздо более фактографичен вышедший в 2012 г. документальный фильм «Аляска – Сибирь. Хроника мужества», в котором описана история создания воздушной трассы, а ветераны свидетельствуют о большой роли и материальном участии в строительстве трассы американских союзников.

Северная трасса могла бы стать социальным мифом, случись она в однополярном мире, но... с 1940-х до начала 1980-х об этой трассе, как и о мужестве летчиков-перегонщиков, практически никто не вспоминал (хотя есть свидетельства о северных «находках» того времени – самолетах, потерпевших крушение).

Анатолий Клёва, ветеран журналистики, в прошлом корреспондент газеты «Известия», в своей статье «Мне сказали: об этом печатать нельзя» описывает свой опыт погружения в тему северной трассы: он не приводит статистических данных, однако ёмко описывает бытовые детали перегона и рассказы участников. Особо примечательны рассказы о личных взаимоотношениях американской и советской стороны: «Надежным фильтром за океаном стала и миссия полковника М. Мачина. Его службы делали все, чтобы не пропустить неисправные самолеты, выискивали самые непредвиденные предпосылки к ЧП. Ведь были у союзников и те, кто не скрывал своей вражды к нашей стране. Такие устраивали на базе всяческие провокации, поначалу запугивали: вам, мол, не перепрыгнуть на истребителях через своенравное море. Подсовывали в истребители дымовые шашки. Были попытки склонить наших людей к предательству.

7 декабря 1942 года в Фербенксе в результате диверсии погиб москвич Борис Кисельников. Но никто не струсил, не изменил» [3].

Материалы этой статьи использованы в документальном фильме телеканала «Россия».

Художественный фильм «Перегон» 2006 г., во-первых, художественный, а уже во-вторых – «о перегоне». Документальные факты даны здесь в достаточно вольной интерпретации, однако к художественному фильму и не предъявляются требования документального. Фильм «Перегон» – один из инструментов формирования большого постсоветского социального мифа о войне, которому присуща некоторая идеологизация.

В сети интернет опубликовано огромное количество статей об истории трассы, но часто бывает, что принципиально новой информации в этих статьях нет.

Цель любых научных изысканий – поиск истины, любой научный путь – это путь к объективному знанию. Изыскания, помимо прочего, предполагают некоторую оценку исторических фактов и событий: чем была для Советского Союза Красноярская воздушная трасса, почему её история представлена в искусстве и документалистике так, а не иначе? На эти вопросы еще предстоит найти ответы историкам войны, исследователям в области истории авиации и культурологии.

Список литературы

1. Небо без границ. Очерки, воспоминания : Красноярским летчикам посвящается. К 50-летию победы (1945–1995 гг.) . – Красноярск : КОА «Русская энциклопедия», 1995 . – 350 с.
2. Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах. – М., 1962.
3. Клёва, А. Мне сказали: об этом печатать нельзя / А. Клёва. – URL: <http://dkw-rus.narod.ru/kleva.html>



Василий Анатольевич Касаткин

корреспондент газеты «Красноярский рабочий»

История Красноярской воздушной трассы в газетных и журнальных публикациях. Освещение в СМИ хода и результатов поисковых и исследовательских работ

Как и в книгоиздании, в печатной прессе, на телевидении тема Красноярской воздушной трассы более-менее заметно зазвучала только в последние годы. От отрывочных и редких заметок, коротких телесюжетов повествование трансформируется в большие новостные ролики, документальные фильмы, крупные публикации с фотографиями, занимающие порой газетные полосы, а иной раз и целые развороты. Во многом это заслуга не столько журналистов, сколько самих поисковиков, вышедших сегодня из своего прекрасного мира, наполненного романтикой археологических открытий подполья, к обществу с богатой коллекцией результатов. Результатов очень большого и напряжённого, лучше даже сказать самоотверженного труда, в результате которого не только стираются белые пятна в истории воинского подвига наших военных поколений. Не менее важно, что таким образом передаются молодёжи во многом уникальные знания. Молодых ребят поисковики-наставники привлекают к исследовательскому делу, воспитывают их в правильной системе ценностей, в духе не показного, а истинного патриотизма.

Опираясь на собственный опыт участия в некоторых поисковых экспедициях, скажу – необыкновенно яркими остаются впечатления, когда сам натыкаешься взглядом на затерянные в сибирских лесах обломки самолётов, за которыми целые судьбы – авиаторов и их родных. Какие незабываемые эмоции рождаются, когда видишь, что найденные куски обшивки, личных вещей, останки членов экипажа возвращают имена, как это выливается слезами благодарности у родных и близких, порой уже и не надеявшихся узнать что-то о членах своих семей, оказавшихся в рядах «пропавших без вести». Плотное взаимодействие активистов поискового движения с крас-

ноярской журналистикой приносит практическую пользу: общество узнаёт об истории своего родного края, телерепортажи и газетные статьи, заметки нередко вызывают живой отклик у людей. Кто-то таким образом находит своих родных, кто-то желает поделиться своими воспоминаниями и дарит поисковикам бесценные свидетельства, ориентируясь на которые удаётся поднимать из-под тлена времени новые исторические факты. Не так давно вице-премьер Дмитрий Rogozin в одном интервью говорил о том, что сегодня, поднимая военно-космическую промышленность, развивая мирные космические технологии, мы не должны забывать о том, что нужно возрождать в стране идеологию романтики космоса, некогда бытовавшую в нашем обществе (когда каждый второй ребёнок хотел быть или лётчиком, или космонавтом). Именно так и передается эстафета поколений, историческая память. Думаю, подобные аналогии актуальны и для поискового движения. Благодаря журналистике не только узнаются новые факты, но и передается молодым уважение к подвигу.

Теперь конкретнее: Деловое творческое сотрудничество газеты «Красноярский рабочий» с такими энтузиастами своего дела, как Вячеслав Викторович Филиппов, Александр Валерьевич Матвеев, началось около года назад и теперь становится всё более плотным и результативным. В течение года на страницах газеты прошла целая серия публикаций – достаточно больших, хорошо проиллюстрированных – по теме Красноярской воздушной трассы (трассы «Аляска – Сибирь»). И в других читаемых изданиях, популярных у читателя, упомянутая тема звучала широко. Недавний тому пример – публикация в газете «Аргументы и факты». Несколько публикаций появилось на страницах газеты «Красная звезда» – главного печатного издания Министерства обороны РФ.

Есть несколько пожеланий в отношении развития такого сотрудничества:

1. Поисковикам не следует стесняться освещать события, связанные с поиском, а нужно привлекать к сотрудничеству журналистов.

2. Совместно работать над точностью публикуемых фактов, чтобы искоренять мифы, и показывать подлинную историю.

3. Грамотно анализировать роль помощи союзников в войне.

Не буду претендовать на историческую непогрешимость в деталях, скажу о главном. С одной стороны, было бы ошибочно считать, будто Советский Союз мог свободно обойтись без ленд-лиза. В критический момент, когда враг стоял под Москвой и каждый танк, каждая стрелявшая винтовка, банка тушёнки в Красной Армии были на вес золота, именно зарубежная помощь сыграла исключительно важную роль. И нам удалось сломать хре-

бет фашизму. Конечно, думаю, что в конце концов в любом случае мы бы одолели врага, как некогда прогнали надолго задержавшихся у нас татаро-монголов, однако эта победа над гитлеровцами далась бы нам ещё более дорогой ценой, а война могла бы растянуться не на 4 года, а длиться гораздо дольше. Вместе с тем, наверное, не стоит возводить западную помощь в некую степень. В политическом отношении Запад играл в свои игры и защищал прежде всего собственные интересы. Сначала Европа проигнорировала инициативу Москвы о своевременном создании антигитлеровской коалиции, нацеленную задушить фашизм в зародыше. К слову, об этом недавно вновь напомнил и президент Путин в своём Послании Федеральному собранию.

Накануне II Мировой войны Запад попытался отгородиться от угроз со стороны гитлеровской Германии пактами о ненападении. Мы подписали подобный документ последними – вынужденно, убедившись, что союза с западными странами не получается. Оттянуть же войну, отодвинуть её от своих границ нам было необходимо. Потом, когда большая часть Европы была завоёвана и угроза нависла над Британией и даже далёкой Америкой (историки могут многое рассказать о планах Гитлера атаковать США и о конкретных действиях Третьего Рейха в этом направлении), Западу стало ВЫГОДНО помогать Советскому Союзу – чтобы прежде всего защитить самих себя. Со временем второй фронт был даже усилен – не в последнюю очередь из опаски, что Красная Армия дойдёт до Ла-Манша.

Оценивая вклад стран-союзниц в Победу над фашизмом, не стоит забывать, что в годы Второй Мировой на восточном фронте были сосредоточены, пожалуй, самые значительные силы Вермахта. Против СССР использовался людской и промышленный потенциал оккупированной Европы, в то время как война западных стран с фашизмом носила куда более скромный характер. Кстати, не только ведь из-за океана шла помощь. Например, Монголия снабжала нашу армию тушёнкой и тулупами. А после войны Запад намеревался испросить своего рода «контрибуцию» с СССР за оказанную помощь – требовал вернуть дееспособную военную технику или заплатить за неё золотом. Буквально сразу после войны Черчилль изобрёл план «Невозможное» – о массивной атаке СССР ядерным оружием. Стратегию военного давления на Советский Союз попробовали и американцы, отбомбившись атомными бомбами по Японии в 1945, а также в войне в Корее в начале 1950-х. Хороши союзники. Поэтому встреча на Эльбе, эскадрилья Нормандия – Неман, подвиг лётчиков-перегонщиков – и советских, и американских – это одно, а большая политика – несколько иное.

Повторение хитрой политики Запада мы можем наблюдать и сегодня, когда Россия успешно борется с международным терроризмом в Сирии, а так называемая Западная коалиция пританцовывает рядом и плетёт свои интриги, окружает Россию натовскими базами, разжигает очередной виток холодной войны. Желает не столько помогать, сколько пробует в очередной раз украсть наши победы.

Ну и пару слов о русской благодарности за поставки по ленд-лизу. Ведь это именно мы позволяли военным стран-союзниц маршировать в парадах по Красной Площади в Москве, приглашали их на 70-летие Великой Победы, т. е. оказали всё возможное уважение и благодарность за поддержку в военные годы. К сожалению, сегодня Европа и США ведут себя неподобающе. На днях прошла информация о том, что в начале следующего года в Германии намерены переиздать книгу Адольфа Гитлера «Майн кампф» («Моя борьба») тиражом в 4 тысячи экземпляров. Впервые за 70 лет ... Комментарии излишни.

Подытоживая, хочется подчеркнуть, что трасса «Аляска – Сибирь» – это прежде всего безграничное мужество лётчиков-перегонщиков, авиа-техников, трудившихся в почти нечеловеческих условиях. Именно с такой точки зрения, думается, и стоит освещать события и факты, связанные с работой Красноярской воздушной трассы.



Александр Петрович Демченко

*учитель истории и обществознания школы № 50 г. Красноярска,
руководитель районного музея Боевой Славы
участников боевых действий и локальных конфликтов*

Военно-исторический туризм как инновационная форма воспитания Гражданина, Патриота

В настоящее время в стране происходят коренные изменения во всех сферах жизни, переоцениваются все ценностные установки. В условиях поликультурности появилось большое количество различных точек зрения на события прошлого в истории нашей страны. Переход к новым экономическим условиям, политические ориентиры современного общества требуют скорого решения вопроса о воспитании гражданской активности прежде всего у молодого поколения.

Государство адекватно реагирует на меняющуюся ситуацию, поставив перед наукой и школой задачу формирования гражданина нового государства: «Образование должно быть направлено на решение задач преодоления духовного вакуума национального унижения народа великой державы, построения гражданского общества, воспитания гражданина новой России – свободной самостоятельной личности, способной к осознанному выбору». Один из важнейших вопросов, который стоит сегодня перед школой – это возрождение духовных традиций страны с очень четкой фиксацией в сознании ребенка таких понятий, как Родина, Отечество, Отчизна, Родной край, Гражданин, Патриот, Герой. Образованному человеку и гражданину России знание ее истории, духовных истоков и традиций очень важно для понимания всех происходящих сегодня в стране событий. Обеспечить то, что русский философ В. Соловьев назвал нерасторжимой связью поколений, поддерживающих друг друга в прогрессивном исполнении общего дела, – ведущая задача учителя школы. Важная цель уроков истории – способствовать социализации вступающего в жизнь человека, пониманию им своего места в обществе, своих исторических корней. Важная задача

школьного исторического образования – воспитать гражданина своей страны, активного, способного к творчеству, принципиального, ответственного за судьбу своей страны.

Все больше становится людей, которые не помнят войну, все больше детей, которые совсем ничего не знают о войне, но помнить людей, отстоявших нашу Родину в те суровые годы, обязательно нужно, чтобы сохранить связь поколений, не разорвать ту нить, которая связывает прошлое с настоящим. И это осуществить в современных условиях может лишь школьный музей. Школьный музей, как окно в прошлое и окружающий мир, тесно связан с изучением истории родного края и школьным краеведением, дает мощный стимул для формирования и развития личности ребенка, усиливает отдельные грани воспитания и значительно расширяет диапазоны взаимодействия личности с обществом, формируя механизмы самостоятельной зрелой оценки неизвестных ранее ценностей иной культуры, исторических пластов духовного опыта человечества.

В нашей школе № 50 Ленинского района г. Красноярска действует как самостоятельное подразделение районный Музей Боевой Славы участников боевых действий и локальных конфликтов, а при музее образован историко-патриотический клуб «Енисейские Патриоты». В школе создано особое уникальное образовательное пространство, где реализуют специальные музейно-образовательные программы, экскурсионно-выставочную и клубную работу, используют музейно-педагогические технологии в рамках организационной структуры учебно-воспитательного процесса общеобразовательной школы I, II и III ступени, обеспечивая решение важнейших целей и задач:

- воспитательные – формирование активной гражданской позиции учащихся, воспитание гордости за свою страну, школу, формирование социальной активности, толерантности и коммуникабельности;
- познавательные – приобщение учащихся к исследовательской и проектной творческой деятельности на основе историко-краеведческого материала; овладение основами журналистики и социального анализа;
- развивающие – развитие навыков исследовательской и проектной работы, обработки статистических и анкетных материалов, интервьюирования; развитие профессиональных склонностей, оказывающих влияние на выбор учеником сферы профессиональной деятельности.

Основные направления работы:

1. Увековечение памяти событий Великой Отечественной войны на территории Красноярского края и Российской Федерации:

- Участие во «Всероссийской Вахте Памяти» в Ленинградской, Смоленской, Новгородской областях (весна, лето), в составе городского поискового отряда «Красноярец».
- Ухаживание за могилами, обелисками, памятными знаками.
- Исследовательская работа в Подольском архиве Министерства обороны Российской Федерации.
- Участие в создании Книги Памяти Красноярского края.
- Составление летописи поискового движения Красноярского края.
- Поиск семей и поддержание отношений с ними.
- Проведение поисковых работ на территории Красноярского края.
- Сбор информации о боевом прошлом ветеранов Великой Отечественной войны, армии и флота, воинах-интернационалистах, проживающих и проживавших в микрорайоне школы, о тружениках тыла, героях трудового фронта в военное и мирное время, оформление выставок, презентаций, экскурсий.

2. Просветительская работа, проведение встреч, мероприятий по материалам поисковой работы на основе созданных выставок, презентаций.

«Вахта Памяти» – поднятие и захоронение останков солдат, оставленных на полях боев во время Великой Отечественной войны. Изучение исторических событий войны, выявление забытых и неучтенных захоронений погибших воинов, расстрелянных мирных граждан, установление имен и судеб, поиск родственников погибших.

Участие во «Всероссийской Вахте Памяти», жизнь в полевых условиях требуют хорошей физической подготовки и особых навыков и умений. В период между поездками ребята – члены клуба и актив музея – изучают историю Красноярского края и, в частности, – историю секретной авиационной трассы АЛСИБ, совершают полевые выходы к местам авиакатастроф, приобретая на практике технику полевых поисковых работ, туристских навыков и навыков туристского быта.

Секретная авиационная трасса АЛСИБ (Красноярская воздушная трасса ВВС Красной Армии) – это трасса, по которой с 1942 по 1945 год наши летчики перегоняли американские самолеты. Воздушный мост от Аляски до Москвы протянулся на тысячи километров: вся протяженность трассы – Аляска, через Берингово море, над Чукоткой и Якутией, через Восточную и Западную Сибирь, Урал – это тысячи километров бескрайней

тайги, болот, гор, сопок. В тяжелейших условиях не выдерживала техника, гибли пилоты, но трасса продолжала действовать, обеспечивая будущую Великую Победу.

По всей Сибири лежат обломки самолетов и останки летчиков. За время работы трассы на ее части, обслуживаемой советской стороной, произошло 279 летных происшествий, из них 39 катастроф, 49 аварий, 131 поломка и 60 вынужденных посадок. Погибло 115 человек.

Во время войны в Красноярске был учебный авиационный центр, где переучивали фронтовых летчиков на американские самолеты, на которых они улетали прямо на фронт. Несовершенство техники, отсутствие опыта и времени нередко приводили к катастрофам и гибели как самолетов, так и летчиков. Таким катастрофам и посвящены наши полевые выходы, которые помогут каждому мальчику и девочке успешно открывать страницы истории, каждому найдется интересная работа.

В настоящее время на государственном уровне предусматривается осуществить ряд мероприятий по формированию совершенно нового направления в патриотическом воспитании школьников – это детский культурно-познавательный, военно-исторический туризм.

1 июня 2012 года Президентом Российской Федерации Владимиром Владимировичем Путиным была утверждена «Национальная стратегия действий в интересах детей на 2012–2017 годы», в рамках которой уделяется особое внимание вопросам патриотического воспитания подрастающего поколения. Стратегия в части создания современных программ гражданско-патриотического воспитания направлена на формирование российской гражданской идентичности, готовности к защите Отечества и позитивного отношения у молодых людей к службе в рядах Вооруженных Сил. Министерству культуры Российской Федерации, Федеральному агентству по туризму и Российскому военно-историческому обществу было дано поручение Президента РФ по разработке совместного туристско-образовательного проекта, который был запущен 28 октября 2014 года – Всероссийская патриотическая программа «Дороги Победы» – программа развития детского культурно-познавательного, военно-исторического туризма.

Программа «Дороги Победы» предоставляет возможность юному поколению лучше узнать историю родной страны и ее культурное наследие. В рамках программы проводятся серии бесплатных экскурсий в музеи и мемориалы Славы, посещение мест боев и сражений Великой Отечественной войны.

Для увековечения Памяти о Победе советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. особое внимание уделяется просвети-

тельской работе, знакомству подрастающего поколения с подвигом, который совершили наши предки. Школьники получили возможность ознакомиться с объектами культурного наследия России и могут оценить вклад, который сделала наша страна в историю Великой Победы, на практике прикоснуться, увидеть собственными глазами места кровопролитных боев. Воспитание патриотических чувств у современных школьников, пробуждение у них интереса к изучению культурно-исторического наследия нашей страны, формирование гражданской сознательности – основная цель Всероссийской образовательной патриотической программы «Дороги Победы».

Создание интерактивной карты Красноярской воздушной трассы и мест авиакатастроф на территории Красноярского края будет способствовать развитию детского культурно-познавательного, военно-исторического туризма в Красноярском крае, что на данный момент является наиболее востребованным и актуальным в современном российском обществе и как нельзя лучше отвечает образовательному стандарту второго поколения – Концепции духовно-нравственного развития и воспитания личности гражданина России.

Список литературы

1. Государственная программа «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2011–2015 годы».
2. Государственная программа «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2016–2020 годы». Проект.
3. Героико-патриотическое воспитание в школе: детские объединения, музеи, клубы, кружки, поисковая деятельность / авт.-сост. Т.А.Орешкина. – Волгоград, 2007.
4. Касимова, Т.А. Патриотическое воспитание школьников : метод. пособие / Т.А. Касимова, Д.Е. Яковлев. – М. : Айрис-пресс, 2005.
5. Концепция духовно-нравственного воспитания гражданина Российской Федерации.
6. Концепция патриотического воспитания граждан Российской Федерации.
7. Отдых и оздоровление детей и подростков: сб. нормативных документов. – М., 2002.
8. Организация деятельности общественного объединения в школе: метод. рекомендации. – М., 1999.
9. Черногоров А. Воспитание детей на лучших образцах гражданственности и патриотизма // Народное образование. – 2007. – № 3. – С 24–32.
10. Ушинский, К.Д. Избранные педагогические сочинения : в 2 т. – М., 1974.



Александр Валерьевич Матвеев

инженер-исследователь Института нефти и газа СФУ

Некоторые приемы поисковой работы с архивными данными при помощи информационных технологий

Предлагаемые материалы обобщают результаты нескольких поисковых мероприятий, проводимых на территории Красноярского края в течение последних трех лет. Задачей этих мероприятий был поиск мест падения самолетов, потерпевших катастрофы в годы Великой Отечественной войны при перегоне на фронт и обучении экипажей.

Особенность этого поиска заключается в том, что первичным и основным источником информации для поисковой работы служили документальные данные, полученные из различных архивов.

Традиционные пути получения информации, такие как опрос свидетелей, прочесывание местности, использовались в качестве вторичных или уточняющих.

Архивные данные (донесения об авариях и происшествиях, аварийные акты, схемы места катастроф, фотографии, медицинские заключения, отчеты аварийных комиссий и т. д.) обладают некоторыми важными преимуществами в сравнении с другими источниками информации. Они не подвержены изменениям и искажениям с течением времени, более подробны и технически правильны, содержат показания нескольких свидетелей происшествия, а также привязку к местности, основанную на графических материалах.

При активной работе с архивными материалами возникали некоторые сложности и специфические задачи:

1. Многие ориентиры, к которым привязывались места катастроф, в настоящее время утрачены на местности или изменили название и обозначение.

2. Схемы и карты мест аварий из архивных документов не имеют топографической привязки, позволяющей совмещать их с современными картами и снимками.

3. В отличие от европейских регионов многие районы и населенные пункты Красноярского края не имеют достаточно детальных карт 1940-х годов или они труднодоступны.

4. Некоторые схемы исполнены ориентировочно, с искаженными пропорциями и указанием только отдельных, наиболее значимых ориентиров.

5. Указанные в описаниях расстояния до объектов часто не соответствуют реальным: разница варьируется в пределах от 10–15 до 30 %.

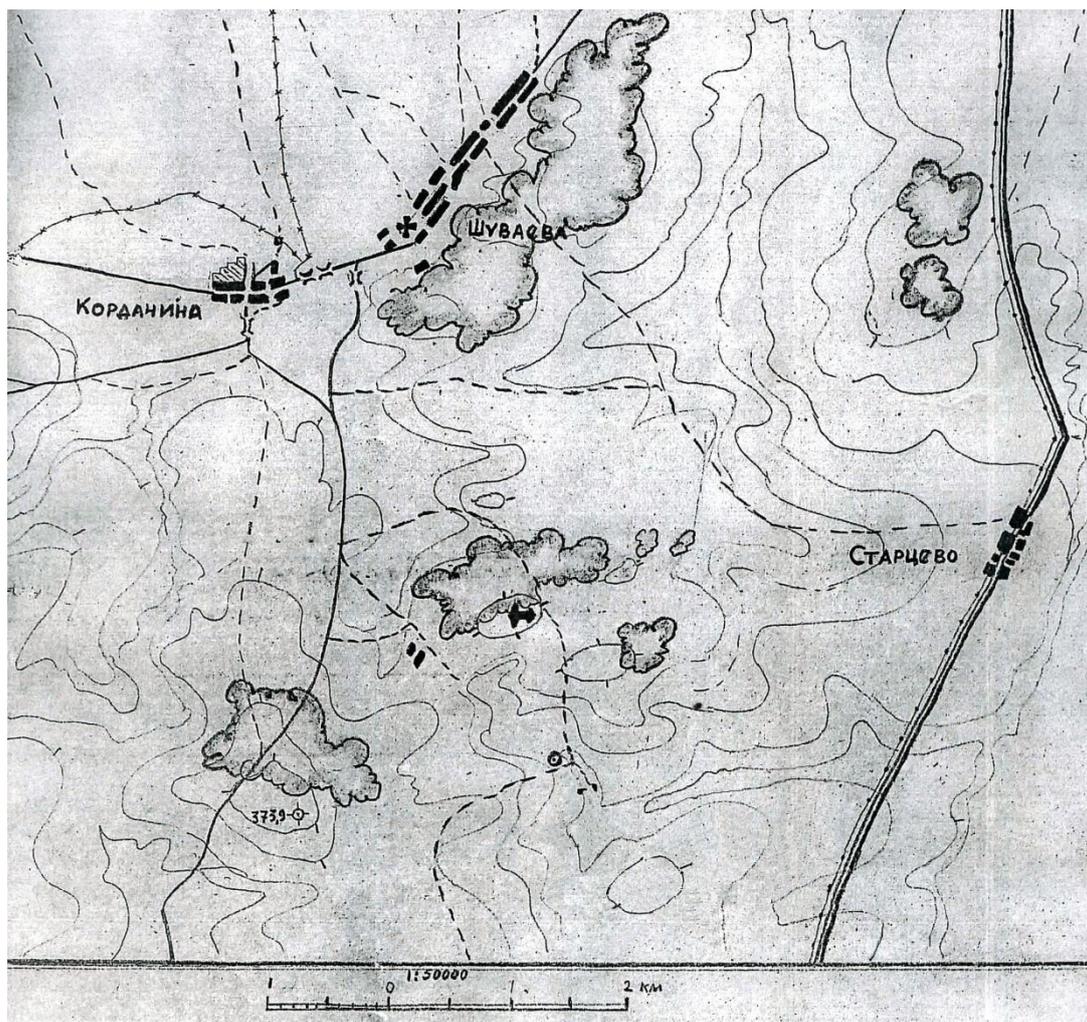


Рис. 1. Пример схемы места катастрофы 1943 г.

Успешно справиться с некоторыми из обозначенных проблем позволило использование компьютера и специального программного обеспечения, возможности которого оказались очень полезными в практической работе поисковиков.

Для работы мы использовали широко известный сервис *Google Earth* (*Планета Земля*).

Google Earth – проект компании Google, представляющий специальную программу, открывающую доступ через интернет к большому количеству спутниковых или аэрофотографий, изображающих всю земную поверхность. Фотографии некоторых регионов имеют беспрецедентно высокое разрешение. Эта программа была куплена компанией Google, которая в 2005 г. сделала программу общедоступной. Существуют версии *Google Earth Plus* и *Google Earth Pro*, отличающиеся поддержкой GPS навигации, средств презентаций и повышенным разрешением распечатки. С 20 января 2015 года лицензию на использование *Google Earth Pro* можно получить бесплатно.

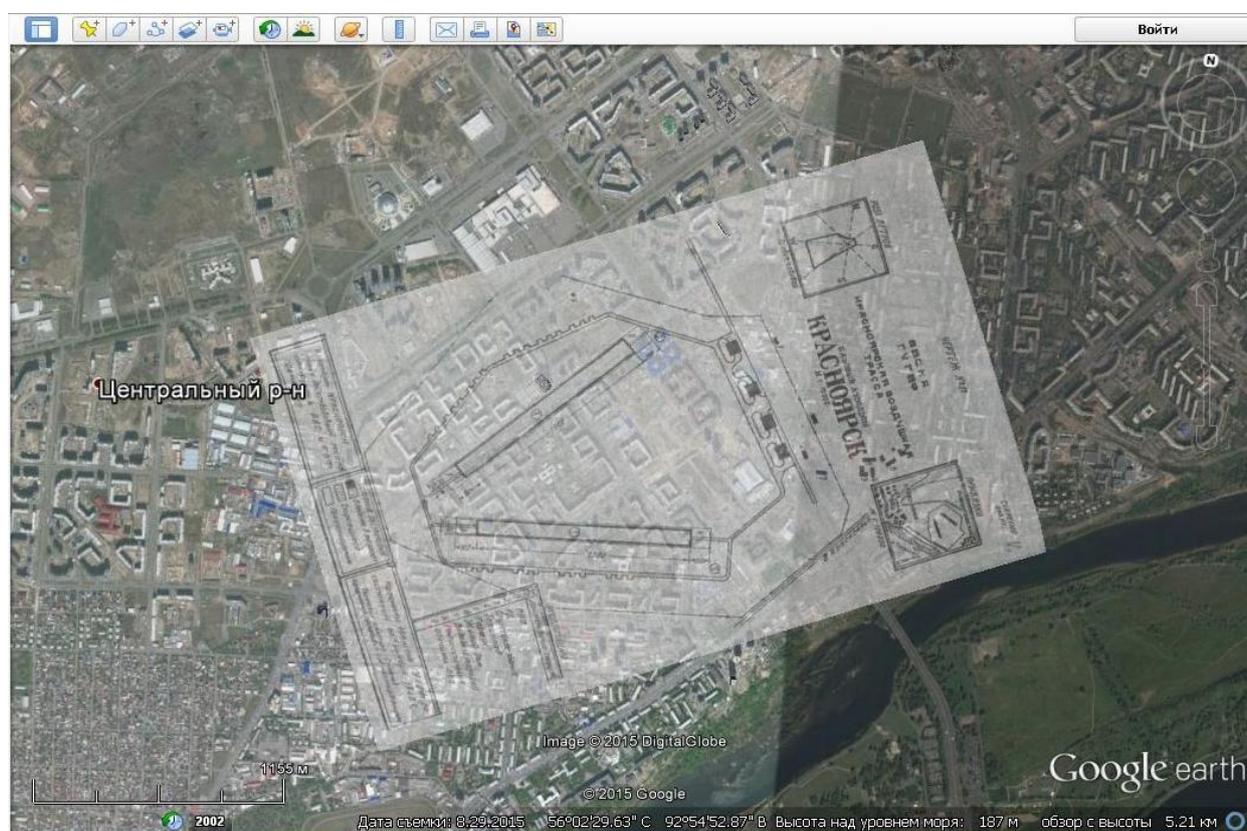


Рис. 2. Пример реконструкции (наложение схемы 1942 г. на современный снимок местности)

Применяемые для работы с архивными документами возможности Google Earth следующие:

1. Наложение на снимок графических изображений.

С помощью инструмента «наложение графического изображения» схема места катастрофы, отсканированная из архивных материалов, накладывалась на спутниковую фотографию современного рельефа местности.

Совмещение объектов производилось по характерным точкам рельефа (ущелевшие здания, перекрестки дорог, русла рек и ручьев, отдельные участки растительности). При наложении имеется возможность трансформировать накладываемое изображение, меняя ориентацию и геометрические размеры. Это позволяет исправлять исходные искажения в масштабе или расположении объектов, что часто встречается при составлении планов при помощи глазомерной съемки.

В некоторых случаях успешного результата удавалось добиться, используя двойное наложение. В этом случае исходная схема 1943 г. накладывалась на промежуточное изображение, представляющее собой карту или аэрофотоснимок более позднего времени (1960–1970 гг.), а промежуточное изображение – на современный рельеф. Такой прием позволяет получить большее количество характерных точек, а также использовать в качестве привязки рельеф местности, отраженный на промежуточном изображении-карте. Результатом такой работы, разумеется, является не конкретная точка на местности, а участок, небольших размеров, обследование которого проводится традиционным способом.

2. Измерение расстояний между объектами.

При всей внешней простоте задачи работа с измерением расстояний, полученных из архивных источников, как оказалось, имеет некоторые особенности. В результате анализа нескольких уже известных и зафиксированных мест катастроф и сравнения их с документальными привязками по расстоянию и известными объектами было подмечено, что довольно часто расстояния, указанные в документах, превышают реальные, измеренные при помощи инструментов программы. Превышение зависит от величины расстояния. При расстоянии в несколько сотен метров оно незначительно. При расстоянии в несколько километров может достигать 15–20 %. Обратной картины (уменьшения фактического расстояния, по отношению к документальному) не наблюдалось. Возможно это объясняется приближенным определением исходного расстояния при передвижении по пересеченной местности или зафиксировано со слов проводника. В связи с этим более полезным для поиска является измерение расстояний не по прямой, а с учетом реальной топографии рельефа местности и пройденного маршрута (движение по тропам, вдоль ручьев и речек, огибая преграды). Для таких измерений наиболее удобным является инструмент «путь», позволяющий наносить на планшет трассу произвольной формы с высокой точностью и последующим автоматическим определением расстояний и превышений.

3. Визуализация рельефа.

В некоторых случаях для уточнения характера местности в зоне предполагаемых поисковых работ или более точной привязки документальных данных к современной обстановке по характерным элементам рельефа (овраги, берега рек) чрезвычайно полезно точное определение на спутниковых фотографиях местоположения этих элементов рельефа. Непосредственное считывание рельефа со спутниковых снимков иногда достаточно затруднительно. В этом случае очень удобным является инструмент «построение рельефа», позволяющий отстроить профиль высот по любому выбранному направлению или непосредственная 3D-визуализация рельефа.

4. Экспорт данных с устройств GPS навигации.

Важной задачей при долговременной поисковой работе на конкретном участке является точная фиксация осмотренных участков и маршрутов, исключающая пропуски и вторичный осмотр участков. При отсутствии четких ориентиров на местности (таежные, болотистые ландшафты) эффективным средством ориентирования являются носимые навигационные средства GPS. Маршруты, зафиксированные навигаторами, позволяют точно смыкать районы поиска, проводить поисковые мероприятия на продолжении нескольких выходов и даже нескольких сезонов.

Необходимое условие для такого поиска – надежное хранение и совместное использование промежуточных данных, полученных на разных этапах работы или разными группами при одновременной работе. Эта задача также эффективно решается при помощи используемой программы. Экспорт данных из навигационных устройств и хранение их на компьютере или внешних носителях увеличивает их сохранность. Наложение на один планшет результатов работы нескольких экспедиций позволяет координировать параллельную работу различных групп.

5. История, метки, области, маршруты, настройки координат.

Несколько менее значительных, но очень удобных опций, используемых в повседневной работе:

- Библиотека программы может содержать от двух до более десяти фотографий одного места, снятых в различное время, в разные времена года, при различных разрешениях. Переключение таких «слоев» позволяет очищать местность от новейших изменений, проследивать по зимним ландшафтам реки и дороги, определять характер леса на определенных территориях.
- Возможность установки на планшетах меток различного цвета, снабженных описаниями и точными координатами, позволяет пе-

реносить координаты из навигационных устройств в «ручном» режиме и облегчает перенос объектов при использовании нескольких слоев графических изображений.

- Выделение на местности областей произвольной формы, обозначенных различными цветами, позволяет визуализировать районы поиска, распределять очередность и актуальность.
- Предварительная прокладка маршрутов с определением протяженности, с учетом рельефа и особенностей местности позволяет оценить трудоемкость и время будущего поиска, оценить возможность применения транспорта.
- Используя вкладку «настройки» можно активировать очень полезное свойство *Google Earth*. Переключателем «Показать широту/долготу» можно производить конвертацию координат из различных систем отображения. Эта процедура позволяет быстро переводить координаты точек из старой системы координат (градусы, минуты, секунды) в более современную, применяемую на планшетах и навигаторах (градусы с десятичными долями).

Таким образом, сервисные возможности, предоставляемые программой *Google Earth*, могут успешно применяться при работе с документами, картами, схемами, используемыми в поисковой работе, позволяют планировать места будущих работ, уточнять и сужать размеры исследуемых областей, сохранять промежуточные результаты работ в различной форме.

В результате поисковых работ, проводимых с использованием возможностей программы, было обнаружено два места падения самолетов, зафиксировано более 10 известных ранее и обнаруженных другими способами объектов. Намечено к дальнейшей работе 7 районов.



Павел Яковлевич Михайлов

директор Музея фотографии г. Красноярск

Вячеслав Викторович Филиппов

сотрудник музея Военно-инженерного института СФУ

Красноярская воздушная трасса в почтовых конвертах и открытках

В 2014–2015 годах плодотворное сотрудничество Музея фотографии с музеем Военно-инженерного института СФУ привело к появлению нескольких серий коллекционных почтовых конвертов и открыток, посвященных Красноярской воздушной трассе. Наиболее интересным в этих сериях было то, что фотографии, карты, тексты, использовавшиеся при дизайне этих серий, были исключительно оригинальными. Первоисточниками послужили документы государственных и ведомственных архивов: Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Центрального архива Министерства обороны РФ (ЦА МО РФ), ведомственного архива Росавиации. Уникальность найденных в архивах документов и фотографий позволила исправить ошибки, повторяющиеся в СМИ и на интернет-сайтах, и показать описываемые события или личности в точных и проверенных характеристиках (дата, место, фамилии и т. д.), вплоть до номеров самолетов и фотографий и биографических данных летчиков, ими управлявших.

Первая серия из четырех конвертов и открытки, выпущенная к 9 Мая 2015 года, посвящена 70-летию Победы в Великой Отечественной войне и эскадрилье самолетов P-39 «Аэрокобра», получившей название «Красноярский комсомолец» и переданной в Красноярске 6 мая 1943 года летчикам 21-го гвардейского авиационного полка, прошедшим переучивание в Красноярске на новую американскую технику. Один из самолетов был приобретен на личные средства жительницы Красноярского края Кристины Шумковой и вручен командиру полка гвардии подполковнику Николаю Соболеву. Уникальность серии в том, что были найдены исторические фото красноярского фотографа С.О. Малобицкого с момента передачи самолетов в Крас-

ноярске и на этих фотопоказаны все варианты надписей на бортах самолетов «Красноярский рабочий», «Красноярский комсомолец» и «Красноярский колхозник». Есть и два фото гвардии подполковника Соболева с Кристиной Шумковой у именного самолета. На оборотной стороне конвертов и открытки – история именной эскадрильи.

Вторая серия – почтовый конверт и открытка – была выпущена к 4 августа 2015 года – к моменту посадки в Красноярске самолетов ДС-3 (С-47) международного исторического перелета «Аляска – Сибирь 2015», организованного и проведенного по маршруту легендарной Красноярской воздушной трассы ООО «Русавиа» и американской некоммерческой организации «Фонд «BRAVO 369» при поддержке Правительства РФ.

Третья серия – пять конвертов и три открытки – была выпущена к 11 ноября 2015 года в честь памятной даты начала перегона по Красноярской воздушной трассе – именно 11 ноября 1942 года на Красноярский аэродром совершила посадку первая группа перегоночных самолетов из США – самолет-лидер А-20 «Бостон» и четыре истребителя Р-40 «Киттихаук». Наиболее ценным является историческая точность – известны номера самолетов, фамилии пилотов и даже есть их фотографии.

Три открытки посвящены руководителям Красноярской воздушной трассы Илье Павловичу Мазуруку и Марку Ивановичу Шевелеву и человеку, принимавшему решение о создании трассы в 1941 году, – начальнику Главного управления ГВФ Герою Советского Союза Василию Сергеевичу Молокову.

Все серии почтовых конвертов и открыток выпущены ограниченным тиражом (не более 100 экземпляров) и имеют коллекционную ценность. Выпуски согласованы с ФГУП «Почта России» и в каждом случае проводилось специальное гашение конвертов фирменным почтовым штемпелем.

Главной целью нашего совместного проекта является популяризация еще одной героической страницы истории нашего региона, в том числе и в такой оригинальной форме, как почтовые конверты и открытки.

Итоги поисковых работ с 2005 по 2015 год

Итоги нашей 10-летней архивной и поисковой работы следующие:

Всего, по найденным в ЦА МО РФ сведениям, в 1941–1945 гг. на территории Красноярского края при перегоне по Красноярской воздушной трассе, переучивании на новую авиатехнику, обучении в авиашколах и выполнении межокружных перелетов в 60 авиакатастрофах погибло 123 человека из числа летных экипажей (летчики, штурманы, бортмеханики, бортрадисты, авиамеханики) и один летчик на самолете

Р-39 «Аэрокобра» считается пропавшим без вести.

В числе этих 60 катастроф – катастрофы в учебных полетах при обучении курсантов в эвакуированных в Красноярский край военных авиационных школах и выполнении межокружных перелетов. Потери составили: 49 человек и 32 самолета: 4 – Як-7; 2 – Як-9; 1 – И-16; 2 – СБ; 3 – У-2; 2 – УТ-2; 9 – УТИ-4; 4 – Р-5; 2 – Р-Z; 1 – тип неизвестен.

В числе этих 60 авиакатастроф – катастрофы, произошедшие при перегоне самолетов американского производства и при переучивании фронтовых летчиков на территории Красноярского края. Потери составили 21 самолет и 52 человека:

1. Погибли при перегоне из Киренска в Красноярск, возвращении в Киренск, перегоне из Красноярска в Новосибирск – Омск – 37 человек.

Потеряно в авиакатастрофах 11 самолетов: 1 – Ли-2; 4 – А-20; 6 – Р-39.

2. Погибли при переучивании на американскую технику в Красноярске – 15 человек. Потеряно в авиакатастрофах 10 самолетов: 4 – А-20; 6 – Р-39.

Кроме того, при перегоне самолетов советского производства с авиазаводов Иркутска и Комсомольска-на-Амуре потери составили 22 человека. Потеряно 7 самолетов: 3 – Пе-2; 4 – Ил-4.

Многие летчики, несмотря на имеющиеся акты расследования катастроф, по документам ЦАМО РФ до сих пор числятся пропавшими без вести. До 2007 года из пропавших без вести летчиков на территории Красноярского края в 1982 году был найден только один (В.С. Мошкой), который похоронен в г. Железногорске. Причем инициатива была проявлена не государственными органами, а как обычно – простыми неравнодушными гражданами – работником НПО ПМ и его товарищами.

С 2005 по 2012 год поиском погибших летчиков занималась инициативная группа красноярцев: В.В. Филиппов, О.Л. Подборская, Л.А. Коршунова, Т.А. Боковикова, В.А. Погудин, при активном содействии руководителя

Красноярского регионального общественного молодежного патриотического объединения «Вечный огонь» Серафимы Семеновны Аксельрод. В результате на основании архивных документов ЦАМО РФ был составлен полный список авиакатастроф, произошедших на территории Красноярского края в 1941–1945 гг., проведен ряд экспедиций со школьниками на места гибели летчиков. На мемориале памяти погибших летчиков на Троицком кладбище г. Красноярска установлены мемориальные плиты с именами погибших, захоронены останки членов экипажа капитана Степанова, подняты из болота и захоронены на мемориале в д. Петропавловка Ирбейского района останки членов экипажа старшего лейтенанта Коновалова, установлен мемориал на могиле экипажа младшего лейтенанта Калигина (г. Зеленогорск), установлены памятная плита на месте гибели экипажа лейтенанта Бондарева (Манский район), памятные знаки на местах гибели лейтенанта Ермолова (с. Зеледеево), экипажа капитана Степанова (ст. Крючково).

С 2013 года по настоящее время работой по поиску мест гибели летчиков занимается поисковый отряд «Трасса» Военно-инженерного института СФУ под руководством В.В. Филиппова совместно с Красноярским подводным центром. Поисковый отряд «Трасса» ВИИ СФУ проводит работу в архивах, организует экспедиции на места гибели летчиков, поиск и захоронение останков членов экипажа, установку памятных знаков.

В 2013–2015 гг. установлены памятные знаки на местах гибели старшего лейтенанта Самарцева (п. Кононово), сержанта Костина (п. Солонцы), экипажей младшего лейтенанта Прибыткова (с. Зеледеево), младшего лейтенанта Порохина (ст. Крючково), старшего сержанта Косооговского (с. Миндерла), младшего лейтенанта Разумного (с. Старцево). Найденные в сентябре 2014 года на месте катастрофы останки младшего лейтенанта Порохина и старшего сержанта Бруньковского торжественно захоронены на мемориале памяти погибших летчиков на Троицком кладбище Красноярска 22 июня 2015 года.

Вся необходимая информация для поисковых работ уже найдена в архивах и систематизирована. Работа по розыску мест катастроф и установке памятных знаков продолжается.

В 2016 году курсантами ВИИ СФУ будут установлены памятные знаки на местах гибели гвардии лейтенанта Н.Н. Сергеева в районе ул. Судостроительной в Свердловском районе г. Красноярска и экипажа самолета А-20 Новосибирского аэрофотосъемочного отряда (командир корабля А.А. Прилепко) в районе ст. Снежница.



Приложение



На память родным младшего лейтенанта
Михаила Порохина



Памятник в Фербенксе, Аляска США



Книги о трассе



В музее ВИИ СФУ



Начало работы секции



В.В. Филиппов



Доклад А.В. Матвеева



К.Ю. Липатова, О.Л. Подборская, А.П. Демченко, С.Б. Бодикова



А.В. Матвеев, С.М. Свентитский, В.А. Касаткин



А.В. Матвеев, С.М. Свентитский, В.А. Касаткин, С.А. Василькевич



Александр Матвеев
на месте гибели экипажа Порохина



Александр Матвеев. И снег поиску не помеха



Воронка на месте крушения самолета



Вроде бы глубокий тыл, а война-то рядом...



Курсанты ВИИ в гостях у ветерана. Установка мемориала



Большая семья Порохиных в Красноярске




70 лет ПОБЕДЫ **К.С. ШУМКОВА, Н.Г. СОБОЛЕВ**

FIRST DAY COVER
 КОНВЕРТ ПЕРВОГО ДНЯ
 PREMIER JOUR D'EMISSION **0 4 0**

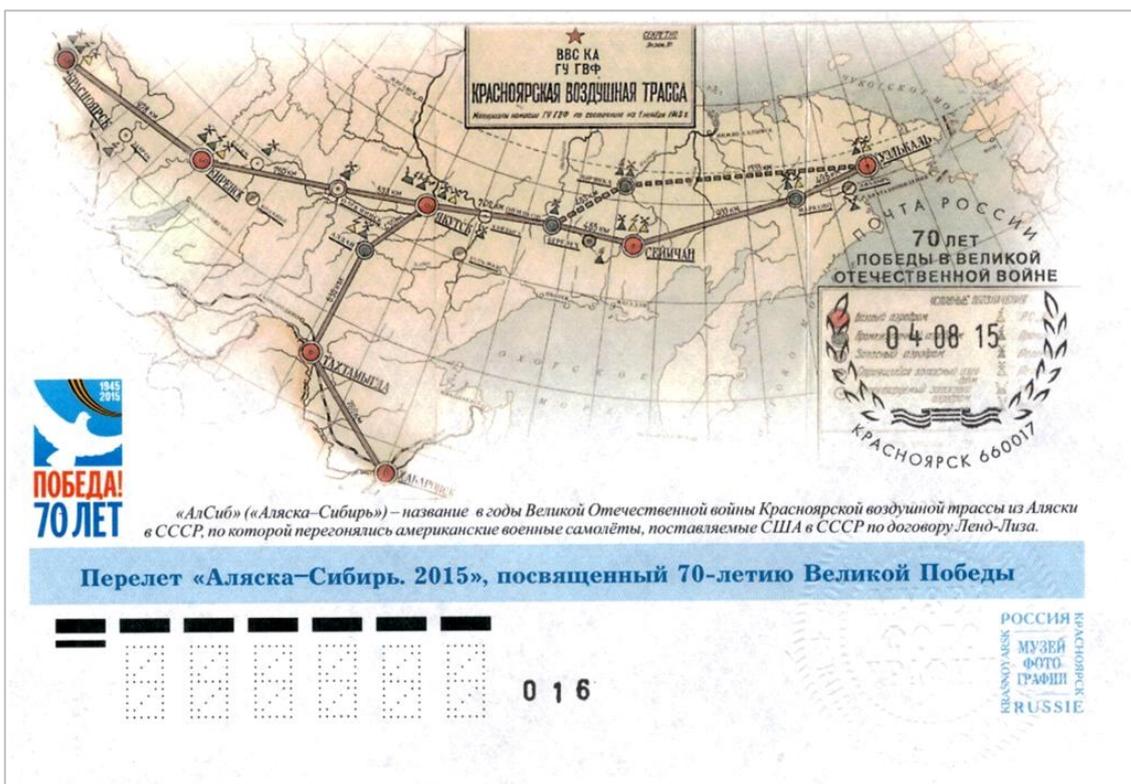
РОССИЯ КРАСНОЯРСКИЙ МУЗЕЙ ФОТОГРАФИИ RUSSIE



70 лет ПОБЕДЫ **«КРАСНОЯРСКИЙ КОЛХОЗНИК»**

FIRST DAY COVER
 КОНВЕРТ ПЕРВОГО ДНЯ
 PREMIER JOUR D'EMISSION **0 3 1**

РОССИЯ КРАСНОЯРСКИЙ МУЗЕЙ ФОТОГРАФИИ RUSSIE



«АлСиб» («Аляска–Сибирь») – название в годы Великой Отечественной войны Красноярской воздушной трассы из Аляски в СССР, по которой перегонялись американские военные самолёты, поставляемые США в СССР по договору Ленд-Лиза.

Перелет «Аляска–Сибирь. 2015», посвященный 70-летию Великой Победы



ПЕРЕЛЕТ «АЛЯСКА–СИБИРЬ. 2015», посвященный 70-летию Великой Победы

«АлСиб» («Аляска–Сибирь») – название в годы Великой Отечественной войны Красноярской воздушной трассы из Аляски в СССР, по которой перегонялись американские военные самолёты, поставляемые США в СССР по договору Ленд-Лиза.

ПРИВЫТИЕ: аэропорт «Емельяново» г. Красноярск 04.08.2015



Самолет С-47 DL «СССР Л-1204»



ЭКСПЕДИЦИОННЫЙ ЦЕНТР СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

FIRST DAY COVER
 КОНВЕРТ ПЕРВОГО ДНЯ
 PREMIER JOUR D'EMISSION 0 2 1

РОССИЯ
 МУЗЕЙ
 ФОТО
 ГРАФИИ
 RUSSIE

От кого _____
 Откуда _____

Индекс места отправления

Молоков Василий Сергеевич
 01(13).02.1895 - 29.12.1982



Герой Советского Союза. Генерал-майор авиации.
 Начальник Главного управления Гражданского воздушного флота.
 С июня 1942 г. - уполномоченный ГКО по организации и строительству
 Красноярской воздушной трассы.

Кому _____
 Куда _____

Индекс места назначения




Отпечатано: ООО Фирма «Сибкор». Тираж 100 экз. 660079, г. Красноярск, ул. Матросова, 30/2. Тел./факс: 8(391) 261-24-94, 235-06-93. ОГРН 1022402303802

Совместный выпуск: Инесса Филиппова. Музей фотографии. ЭтноС Красноярского края - филиал ФГУП «Почта России». Фото из архива И. Филипповой

От кого _____

Откуда _____

Индекс места отправления

Мазурук Илья Павлович
7(20).07.1906 - 02.01.1989



Герой Советского Союза. Генерал-майор авиации.
С августа 1942 г. по июнь 1943г. - начальник Красноярской воздушной
трассы ВВС Красной Армии. С июня 1943 г. по июнь 1944 г. -
командир 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ.

Кому

Куда

Индекс места назначения

ПОЧТА РОССИИ

ПОЧТА РОССИИ
КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА
«АЛЯСКА-СИБИРЬ»
1942-1945
КРАСНОЯРСК 660017 11.11.2015

ПОЧТА РОССИИ

17Р

Совместный выпуск: Векслев Филиппов. Музей фотографии.
УФПС Красноярского края - филиал ФГУП «Почта России».
Фото из архива В. Филиппова

Отпечатано: ООО Фирма «Сибкор». Тираж 100 экз. 660079, г. Красноярск, ул. Матросова, 30/2. Тел./факс: 8(391) 261-24-94, 235-06-93. ОГРН 1022402303802

От кого _____

Откуда _____

Индекс места отправления

Шевелев Марк Иванович
11(24).10.1904 - 06.10.1991



Герой Советского Союза. Генерал-лейтенант авиации.
С 18 апреля 1944 г. - начальник Управления
Воздушной трассы Красноярск - Уэльскаль.

Кому

Куда

Индекс места назначения

ПОЧТА РОССИИ

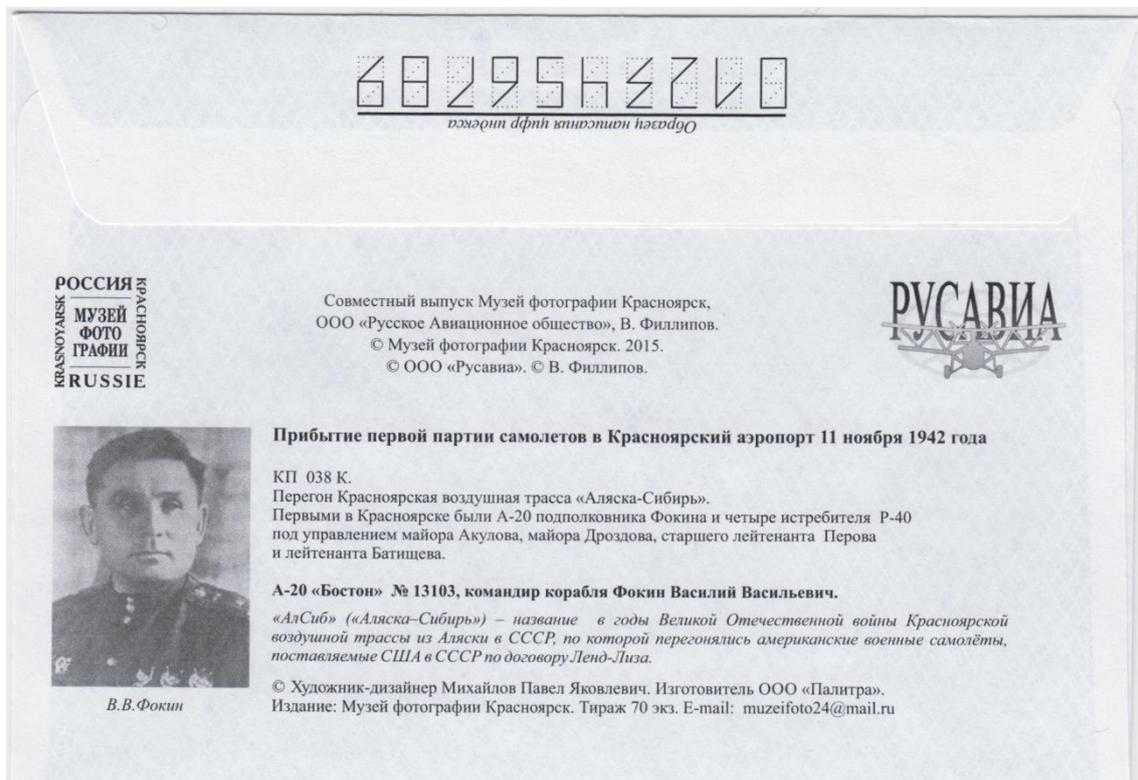
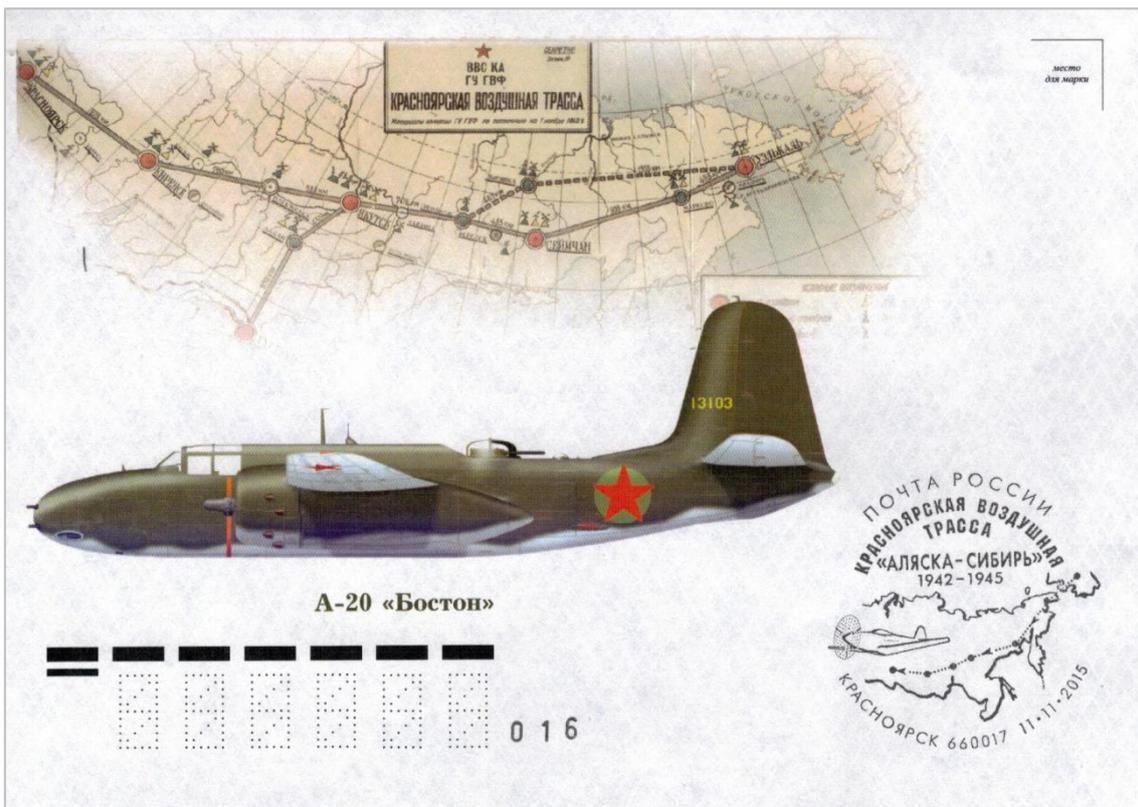
ПОЧТА РОССИИ
КРАСНОЯРСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА
«АЛЯСКА-СИБИРЬ»
1942-1945
КРАСНОЯРСК 660017 11.11.2015

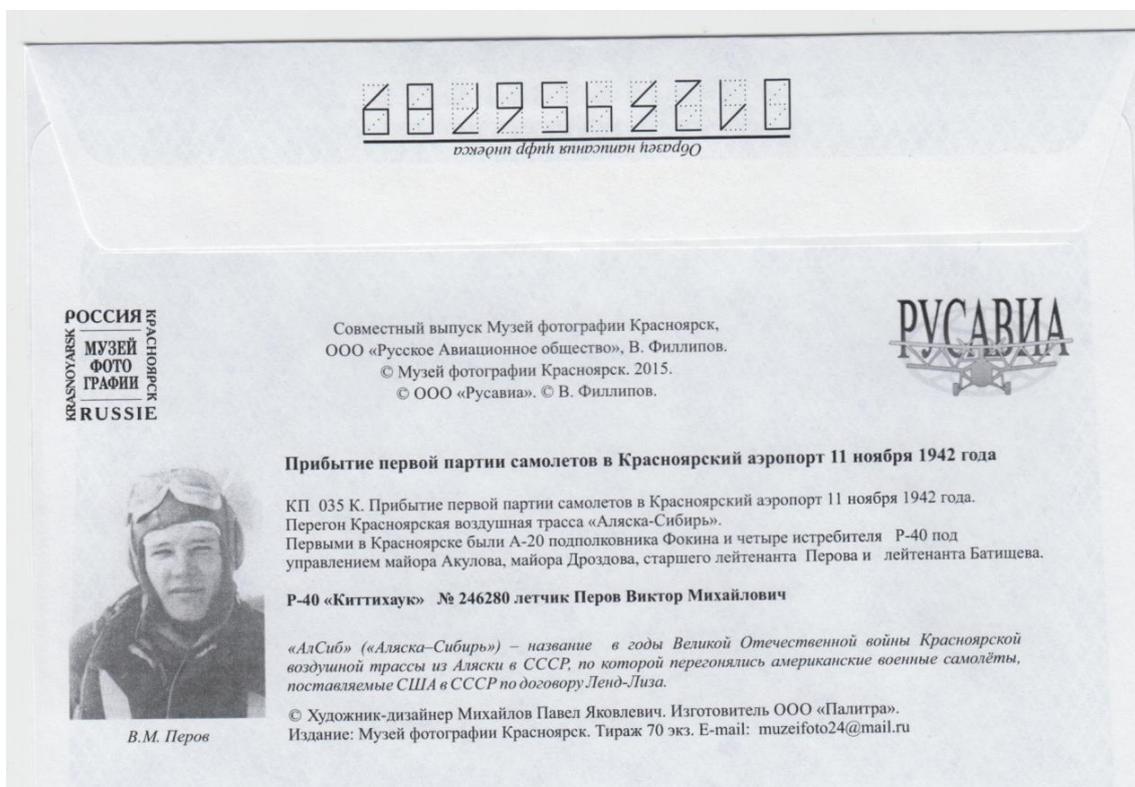
ПОЧТА РОССИИ

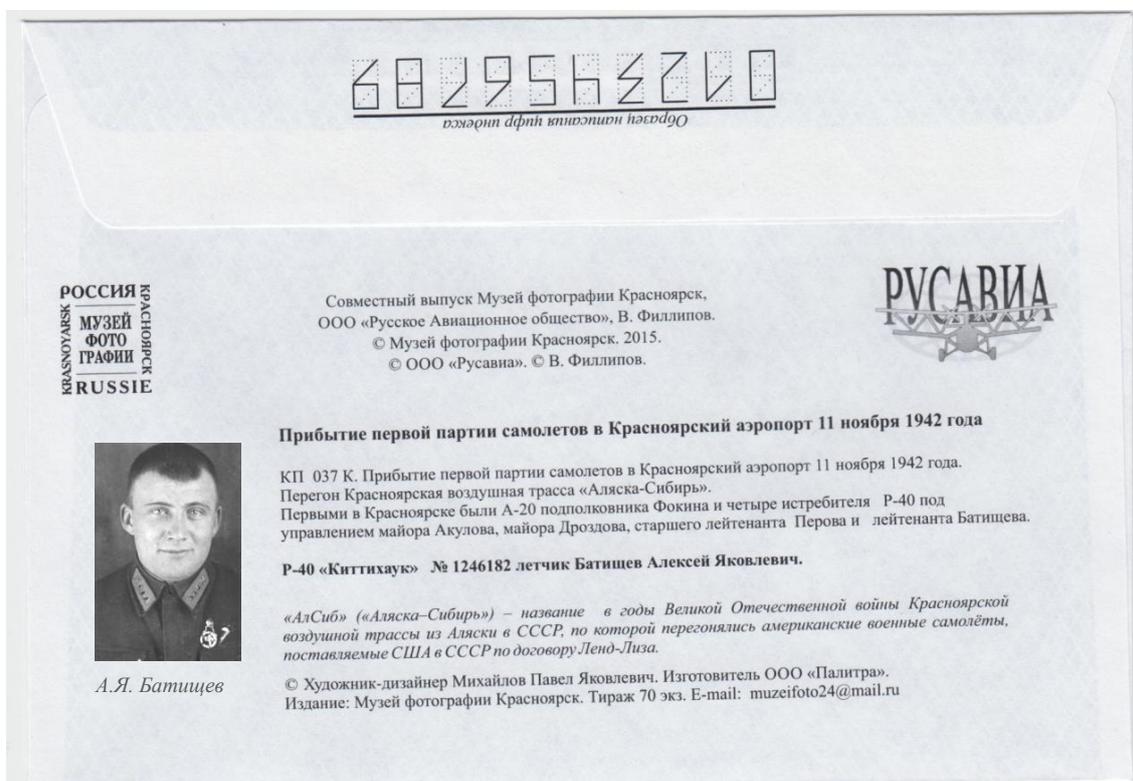
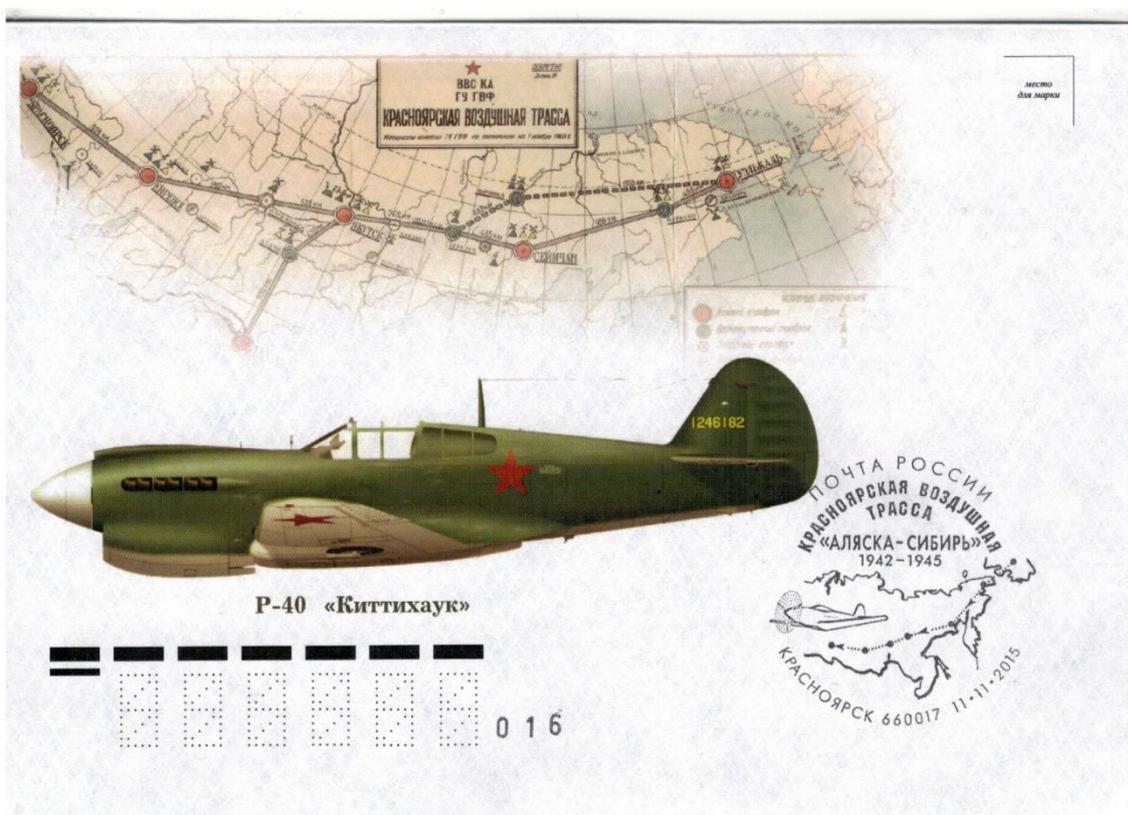
17Р

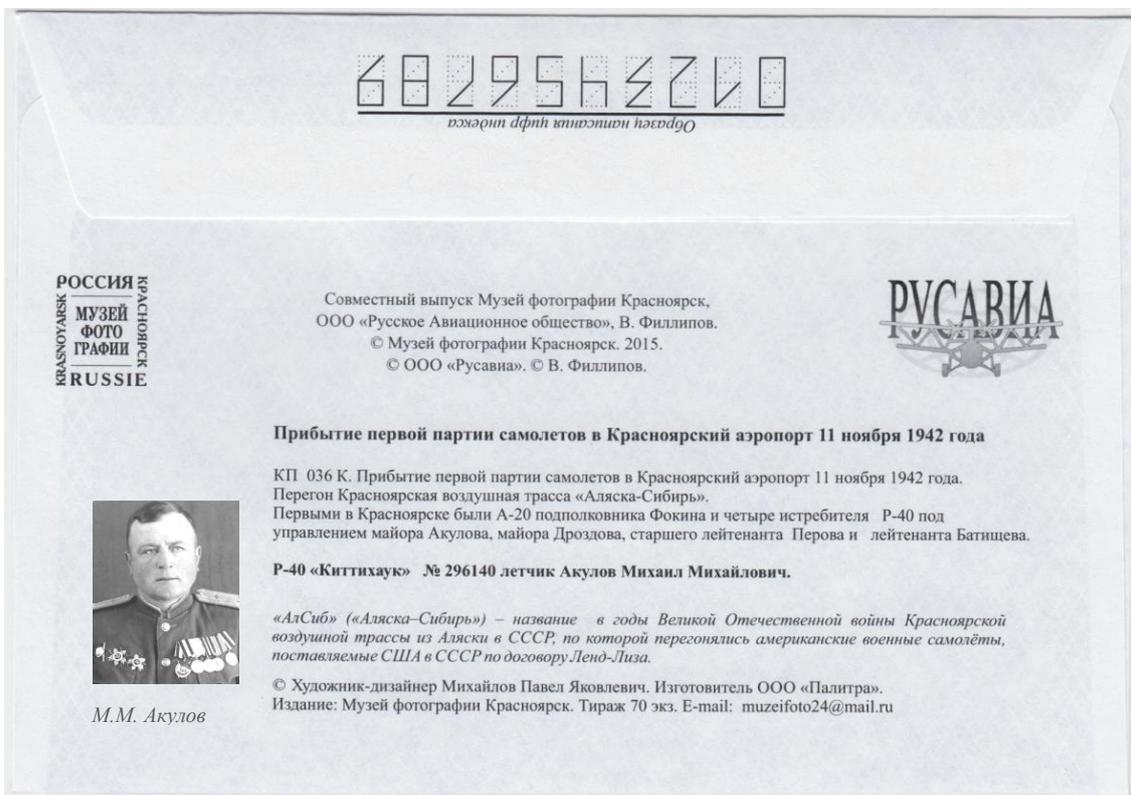
Совместный выпуск: Векслев Филиппов. Музей фотографии.
УФПС Красноярского края - филиал ФГУП «Почта России».
Фото из архива В. Филиппова

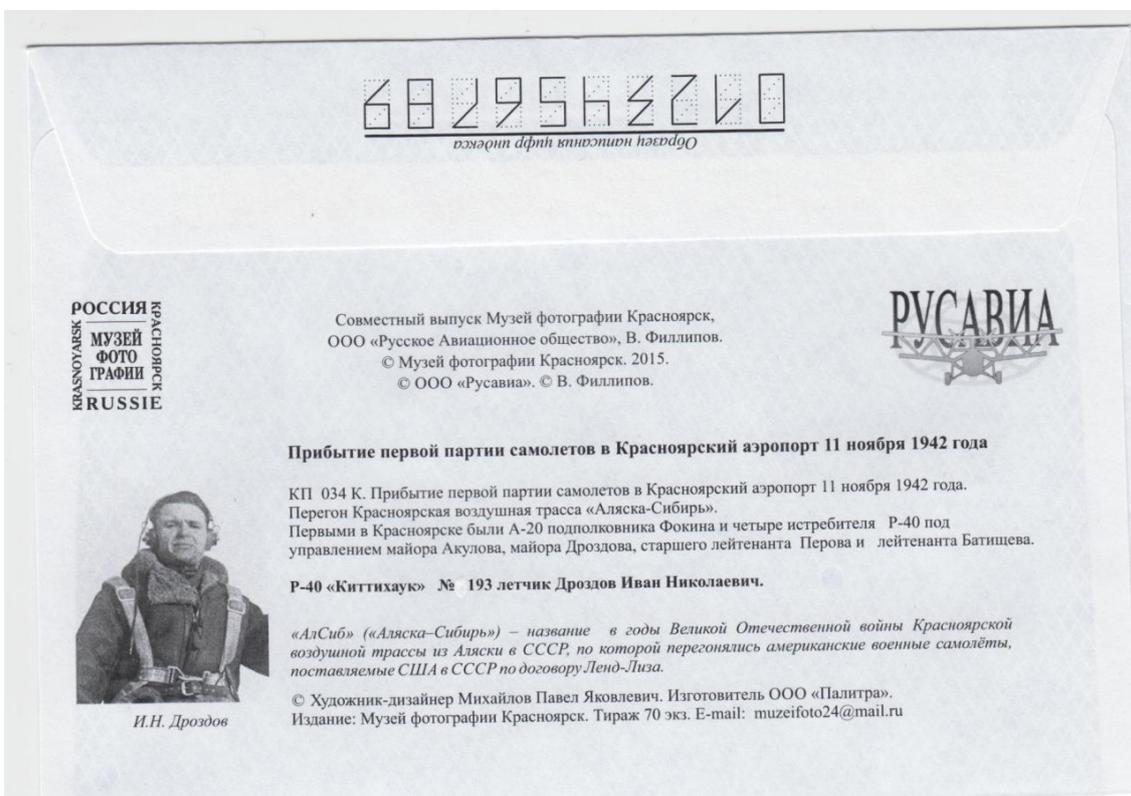
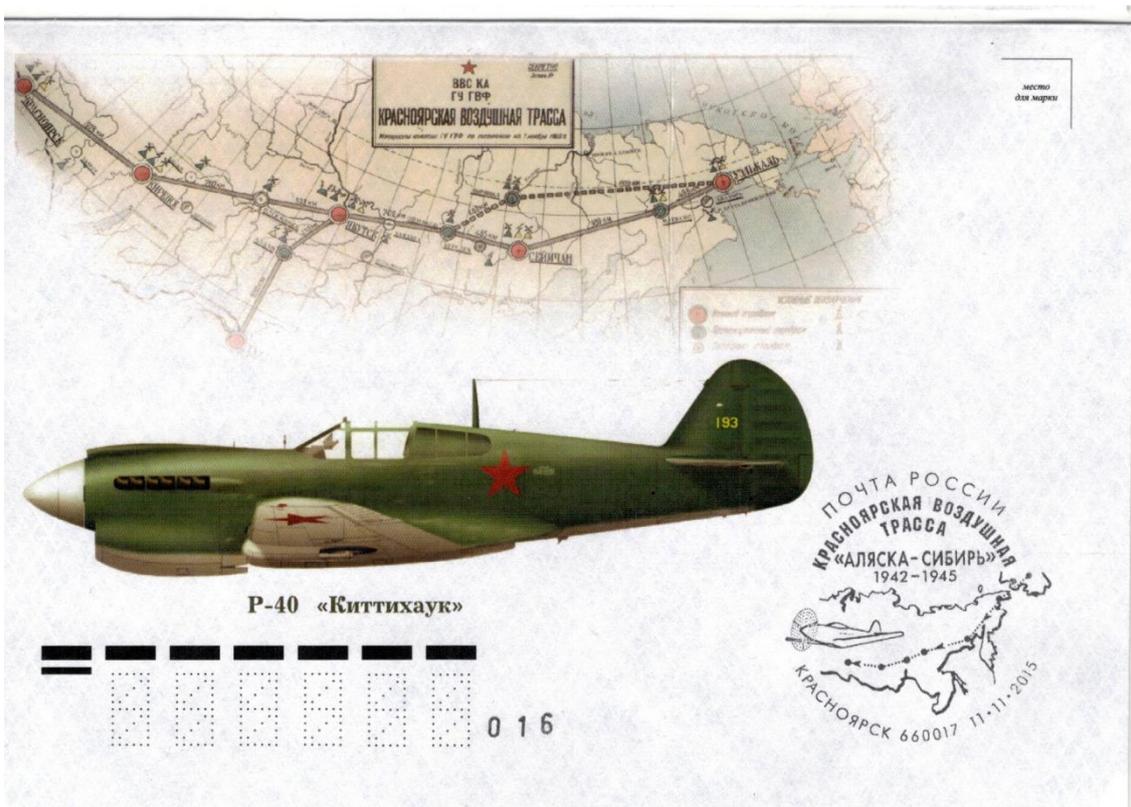
Отпечатано: ООО Фирма «Сибкор». Тираж 100 экз. 660079, г. Красноярск, ул. Матросова, 30/2. Тел./факс: 8(391) 261-24-94, 235-06-93. ОГРН 1022402303802

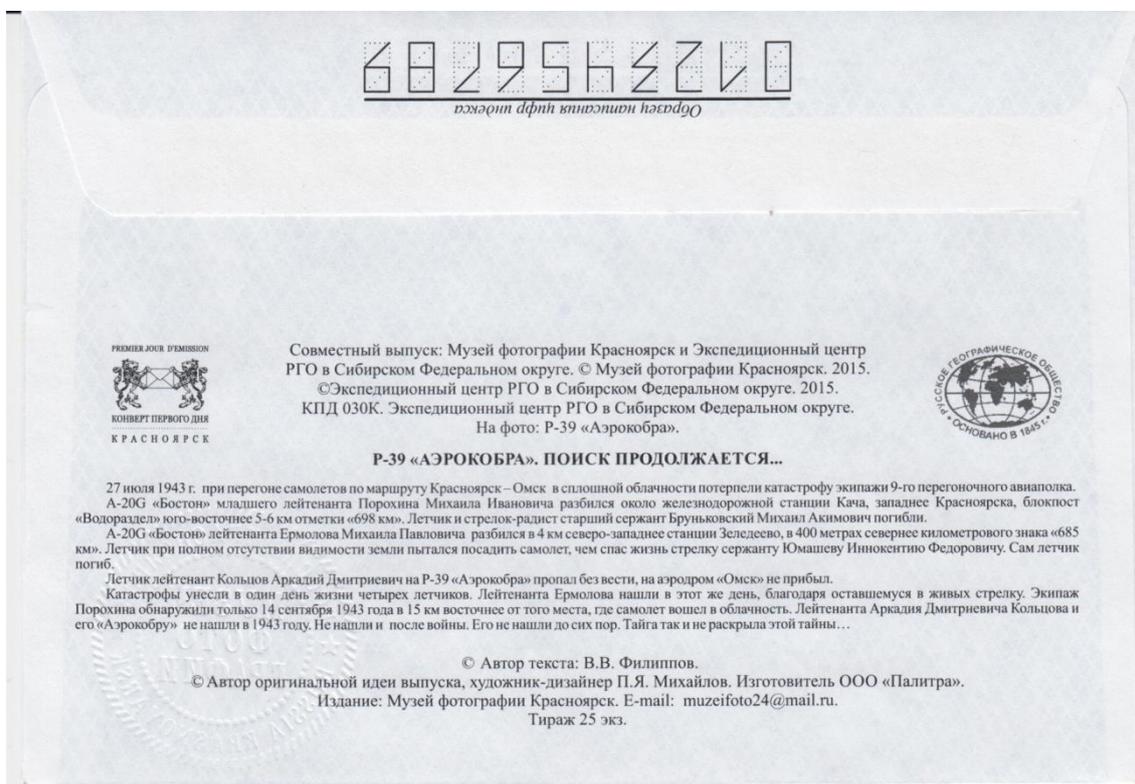














Содержание

| | |
|--|----|
| Программа исторической секции. | 3 |
| <i>Филиппов В.В.</i> Поиск мест катастроф военных самолетов, произошедших на территории Красноярского края в 1941–1945 гг. Анализ работы поисковой группы Военно-инженерного института Сибирского федерального университета по увековечению памяти погибших летчиков Красноярской воздушной трассы на территории Красноярского края в 2013–2015 гг. | 4 |
| <i>Липатова К.Ю.</i> Красноярский аэропорт в годы Великой Отечественной войны (по документам КГКУ «ГАКК» в рамках сотрудничества с Военно-инженерным институтом Сибирского федерального университета по подготовке сборника «Авиация Красноярского края в документах архивов, публикациях и фотографиях, 1925–1950 гг. ») | 10 |
| <i>Аксельрод С.С.</i> «Вахта Памяти» как федеральный патриотический проект. Обзор 25-летней работы поисковых отрядов Красноярского края..... | 17 |
| <i>Каминский А.Г.</i> Сотрудничество регионов (Иркутской области и Красноярского края) в расследовании авиационных катастроф времен Великой Отечественной войны и проведении мемориальных мероприятий на примере поисковых отрядов (групп, кружков) Нижнеудинского района Иркутской области..... | 24 |
| <i>Загидулина Т.А.</i> Источники формирования представлений о Красноярской воздушной трассе в документалистике и кинематографе..... | 31 |

| | |
|---|----|
| Касаткин В.А. История Красноярской воздушной трассы в газетных и журнальных публикациях. Освещение в СМИ хода и результатов поисковых и исследовательских работ..... | 35 |
| Демченко А.П. Военно-исторический туризм как инновационная форма воспитания Гражданина, Патриота..... | 39 |
| Матвеев А.В. Некоторые приемы поисковой работы с архивными данными при помощи информационных технологий | 44 |
| Михайлов П.Я., Филиппов В.В. Красноярская воздушная трасса в почтовых конвертах и открытках..... | 50 |
| Итоги поисковых работ с 2005 по 2015 год..... | 52 |
| Приложение | 54 |

Научное издание

**Красноярская воздушная трасса
Аляска – Сибирь**

Составитель

Филиппов Вячеслав Викторович

Редактор *Л.И. Вейсова*

Компьютерная верстка *И.В. Манченковой*

Подписано в печать 20.02.2016. Печать плоская. Формат 60x84/16
Бумага офсетная. Усл. печ. л. 4,5. Тираж 50 экз. Заказ 369

Библиотечно-издательский комплекс
Сибирского федерального университета
660041, Красноярск, пр. Свободный, 82а
Тел. (391) 206-26-67; <http://bik.sfu-kras.ru>
E-mail: publishing_house@sfu-kras.ru

Вячеслав Викторович,

не помню что сделать с этим телефоном, куда-то надо было добавить?

Тел./факс: +7 (391) 277-74-54

Еще в приложение надо вставить одну стр. с фотографиями (для общего числа стр. 76), я добавила конверт, который мы с Вами удалили, как-то он встал не очень, может есть что-то другое, на весь лист?

И еще один момент в оформлении на с. 2 у руководителей убрана в ФГАОУ ВПО слово «профессиональной», с февраля 2016 мы теперь ФГАОУ ВО