

Красная звезда

Самолёт летел на Смольный

(Продолжение. Начало в № 3 от 18 января 2008 года.)

У французской делегации этот экспонат вызвал большое восхищение. Трепетными руками они прикасались к потемневшему, тронутому ржавчиной железу. Ещё больше восторга он вызывает у ребятишек, которые стремятся просунуть пальчики в отверстия от пуль. В то время как директор Осиновецкого филиала Центрального военно-морского музея – «Музея Дороги жизни» рассказывает им полную увлекательных событий историю.



«Это – часть обгоревшего самолёта ИЛ-2, – поясняет директор музея А. Б. Войцеховский. – Охотники нашли его недавно в лесу возле аэродрома Ржевка. ИЛ-2 – самый массовый самолёт сороковых годов.

Бронированный штурмовик принимал участие на всех театрах военных действий. На тот период он не имел аналогов ни в одной из воевавших стран. Всего было выпущено 36183 штуки ИЛ-2 – и это тоже рекорд, не превзойдённый до сих пор». Экспонат был установлен под соснами в апреле этого года и стал сенсацией «Музея Дороги жизни». Боевая машина предстаёт перед посетителями такой, какой её нашли охотники – не отреставрированная, не покрашенная, она создаёт более выразительную картину истории...

В Красной Армии ИЛ-2 получил прозвище «Горбатый» за характерную форму фюзеляжа. А ещё его называли «Летающим танком» за то, что все жизненно важные органы самолёта – мотор, система охлаждения, кабина экипажа, топливные баки – были укрыты в «ванне», сделанной из специальной авиационной брони. Броня была настолько прочной, что, как вспоминали ветераны, пока не были разработаны свёрла с алмазным напылением, технологические отверстия приходилось отливать, потому что высверлить их после закалки было невозможно. Бронированное покрытие делало самолёт ИЛ-2 достаточно живучим, часто он возвращался на аэродром с огромными дырами в плоскостях, а то и без половины хвостового оперения, но с живым экипажем. (Можно предположить, что то же самое было и с найденным под Всеволожском экземпляром, его корпус хранит следы многих застарелых пулемётных очередей, после которых тем не менее машина не вышла из строя). Немецкие пилоты за способность переносить повреждения называли ИЛ-

2 «Бетонный самолёт», а ещё он имел у наземных войск Вермахта прозвища «Мясник», «Мясорубка», «Железный Густав».

Люди, которые работали на этих машинах, воистину были героями. Среди военных профессий Великой Отечественной войны профессия лётчика-штурмовика была одной из самых опасных. Из воспоминаний одного из лётчиков: «Свое первое письмо матери я написал, когда закончилась война. В нём было четыре слова: «Мама, я остался жив». Убедительны следующие цифры: до 31 декабря 1941 года из 1500 самолётов ИЛ-2, направленных в военные части, было потеряно 1100. Причины этому были разные: и отсутствие письменных руководств по применению машины, и то, что в период Великой Отечественной лётчиков готовили наспех (курсанты не успевали налетать необходимое количество часов), но главная из причин – несмотря на многочисленные достоинства, техника была несовершенна. Боевое применение ИЛ-2 выявило его крупный недостаток – уязвимость от огня истребителей противника, атаковавших штурмовик с задней незащищённой полусферы. Поэтому в ИКБ Ильюшина велась постоянная работа по совершенствованию боевой машины, в частности, после 1942 года ИЛ-2 стал двухместным. В полёт стали уходить вдвоём: лётчик и стрелок. Причём стрелки были защищены в кабине хуже и погибали в два раза чаще, чем лётчики. Во многих случаях стрелками назначали бойцов из штрафных батальонов.

Вернёмся к воспоминаниям лётчиков, опубликованным в книге А.Драбкина «Я дрался на ИЛ-2 (нас называли «смертники»)»: «Мне кабина ИЛ-2 нравилась, она большая, если загорись – вылезти можно»... «Истребитель СБ был легче в управлении. Хороший самолёт, но совершенно не годился для боя, поскольку легко горел, а ИЛ-2



был устойчив к повреждениям, но уют»... «Были самолёты, которые влево разворачивались, а вправо ты его уже не развернёшь. Почему? Или крыло кривое, или ещё что. Были и такие тяжёлые, что пока развернёшься, группа уже уйдёт»...

На каждом задании лётчики-штурмовики испытывали огромное нервное напряжение. Чаще всего погибали на своих первых вылетах: «Что происходит, я понимать начал только где-то на третьем вылете»... «Переправа – сложная цель, там нужно выдерживать какое-то время. А за это время в тебя бьют»... «В полёте – никаких мыслей. Нужно за температурой следить, газ и шаг винта регулировать»... «Прицелов для бомбометания не было, и впереди на капоте стоял штырь, который



нужно было совместить с крестом на стекле. Но, имея практический опыт, я знал, когда надо бросать. Всё на интуиции». В день производили до трёх вылетов. Бывало, в полку утром погибает экипаж, товарищи коротко помянут его за обедом и летят на новое задание: «Это была текучка, связанная с риском жизни». В связи с огромным нервным напряжением звание «Героя Советского Союза» в начале войны присваивалось всего за 30 сделанных боевых вылетов, в 1943 году – за 80 боевых вылетов. Из-за большой смертности в конце Великой Отечественной войны в штурмовых авиационных полках не осталось ветеранов – состав лётчиков сменился полностью...

В конце декабря 2007 года охотники нашли в лесу под Всеволожском бронекорпус ИЛ-2 с одним сохранившимся шасси. Данный штурмовик перевернулся в воздухе при вынужденной

посадке с убранными шасси. По всей видимости, при этом он горел. Причиной возгорания послужила пулемётная очередь, сделанная снизу в масляный радиатор. Газета «Всеволожские вести» приняла в судьбе найденного самолёта активное участие. После выхода статьи «Самолёт летел на Смольный» в газету позвонил житель города Всеволожска К.Г. Мамаев, который рассказал, как он в детстве примерно в этом месте видел падение горящего ИЛ-2. Причём, по его словам, один из членов экипажа – скорее всего, стрелок – успел выпрыгнуть с парашютом. Об этом мы сообщили в публикации «Говорю об этом с волнением» (№ 7 от 1 февраля 2008 года). Наша газета искала заинтересованных, которые помогли бы вывезти экспонат из леса. Сначала на публикацию никто не откликнулся. Начальник отдела физкультуры, спорта, туризма и молодёжной политики Всеволожского района А.В. Чуркин посоветовал связаться напрямую с сотрудниками «Музея Дороги жизни» (посёлок Осиновец Всеволожского района). Директор Осиновецкого музея проявил заинтересованность, но подъём ценного экспоната стоил больших денег, а спонсоров найти было очень трудно. Время шло, в районе падения самолёта начались строительные работы. Строители могли бы повредить объект.

Самолёт обнаружили охотники из Общества охотников «Кулики» Охотхозяйства «Принежское» А. В. Федотов и В. И. Дряхлов, их судьба самолёта и волновала больше всего. Хорошо знакомый с историей Великой Отечественной войны и понимая цену таланту инженеров-конструкторов и подвигу военных лётчиков, Андрей Владиславович Федотов, в конце концов, решил взять сложную операцию по подъёму самолёта на себя. Для этого он потратил пять своих выходных дней. Вытащить с помощью лебёдки из болота корпус от самолёта даже на расстоянии 200 метров – сложный труд. Чтобы убедиться в этом, представьте характеристики. Длина ИЛ-2 – 11, 6 метра, высота – 4,2 метра, размах крыльев – 14,6 метра, пустой самолёт весит 4360 килограммов. Шаг за шагом в течение пяти дней тащить конструкцию А.В.Федотову в основном приходилось одному – один день помогал В.И.Дряхлов, другой день – командир Всеволожского районного поискового отряда «Невская оперативная группа» О.К.Полко. В конце концов, такого напряжения и техника не выдержала – совсем немного оставалось до дороги, когда лебёдка сломалась. Экспонат пришлось подтаскивать трактором, который в срочном порядке был нанят у частников. Наконец, 8 апреля ИЛ-2 оказался возле проезжей части. Отсюда грузовой автомобиль в тот же день доставил его в Осиновецкий музей. Все материальные расходы на себя взял опять-таки А.В. Федотов. Конечно, этот случай можно назвать уникальным – огромные усилия Андрея Владиславовича были потрачены для того, чтобы потом экспонат доставлял радость ребятишкам. А ещё – чтобы он заставил молодых людей задуматься о том, как причудлива наша история, каких она полна открытий и тайн, и как мало мы ещё про неё знаем. Хочется добавить, что этот рассказ свидетельствует ещё об одном – о человеческом факторе, который в России до сих пор неисчерпаем, о духовности, которой отличались представители военного поколения и которая встречается и в наши дни.

**Людмила ОДНОБОКОВА
НА СНИМКАХ:
во время операции
по подъёму самолёта.
Фото автора**

Программа праздника «Ради жизни на Земле»

7 мая, г. Всеволожск

• Торжественное собрание и праздничный концерт, посвященные Дню Победы. Всеволожский ДК — 14.00.

9 мая, г. Всеволожск

• Торжественное открытие. Парад войск. Юбилейная площадь — 11.00.

• Шествие праздничных колонн. Всеволожский пр. — Колтушское ш. — Румболовская гора — 11.30.

• Торжественная церемония «Память поколений». Румболовское воинское захоронение — 12.30.

• Фронтвой концерт «Песни Победы». Полевая кухня. Румболовская гора — 13.50.

• Народное гулянье. Атракционы и развлечения. Игровые программы. Работают кафе. Юбилейная площадь — 16.00.

• Конкурс рисунка на асфальте «Планета Земля — огромная семья». Всеволожский проспект — 16.00.

• Легкоатлетический пробег «Ради жизни на Земле». Всеволожский проспект — ул. Плоткина — ул. Заводская — 17.00.

• Концертная праздничная программа «Ликующий май». Артисты и творческие коллективы С.-Петербурга. Юбилейная площадь — 20.00.

• ПРАЗДНИЧНЫЙ ФЕЙЕРВЕРК — 23.00.

• Музыкальная программа — с 23.00 до 23.30.