

## Красная звезда

Во время подготовки к празднованию полного снятия блокады Ленинграда вновь остро встает вопрос о сохранности памятников военного времени. В газете «Всеволожские вести» эту тему уже несколько лет ведет корреспондент Людмила ОДНОБОВА.

В январе и апреле 2008 года были опубликованы её репортажи о том, как поисковик-любитель А.В. Федотов обнаружил в лесу вблизи Всеволожска останки самолёта ИЛ-2 и как он за собственный счёт эвакуировал этот самолёт, сделав подарок Осиновецкому музею Дороги жизни. Новый экспонат сразу стал вызывать повышенный интерес. И не только у посетителей музея. В пятницу, 16 января, по каналу «Россия» в программе «Вести. Санкт-Петербург» в течение дня несколько раз был показан видеосюжет о нашей находке. Своим мнением о важном вкладе в дело победы над фашизмом, который внесли самолёты ИЛ-2, поделился директор Осиновецкого филиала Центрального военно-морского музея А.Б. Войцеховский. О том, как продолжается сбор данных, связанных с историей найденного самолёта, рассказал А.В. Федотов. Людмила Однобокова

обратила внимание телезрителей на то, что останки самолета лежали практически на поверхности земли в таком месте, где часто ходят грибники, и ржавели в течение 60-ти лет. До А.В. Федотова никто не обращал на него серьёзного внимания.

Этот сюжет взволновал телезрителей, и в настоящее время тележурналист Алексей Олиферук готовит его продолжение. В нём, в частности, выступит человек, который в прошлом году позвонил в газету «Всеволожские вести» и рассказал, как он во время Великой Отечественной войны видел аварию этого самолета. Будут показаны и другие памятники Великой Отечественной войны, которые были найдены на территории Всеволожского района с участием газеты «Всеволожские вести».

Работа по сбору сведений о военных памятниках и захоронениях продолжается. А сегодня мы предлагаем вашему вниманию новый материал, который связан с военной историей Всеволожского района и был подготовлен к 65-летию снятия блокады Ленинграда. Это – судьба ещё одного, потерпевшего крушение, самолёта. На этот раз имена членов экипажа установлены.

## Ночная «Сова» Дмитра Мухара

В 2008 году в нашей газете была опубликована статья «Солдат погибает тогда, когда его забывают» (№ 44 от 20 июня). В ней рассказывалось, что охотники из общества «Кулики» охотхозяйства «Привенское» добровольно взяли на себя обихаживать военный памятник возле пионерского лагеря «Островки» (на территории МО «Свердловское городское поселение»). На захоронение случайно во время охоты наткнулся А.В. Федотов. Памятник оказался безымянным (мародёры лет 10 назад сорвали с него бронзовую табличку). Наша газета обратилась к населению с вопросом – помнит ли кто-нибудь имена захороненных?

Первым откликнулся местный старожил В.Н. Антонов, который сообщил, что здесь был памятник «каким-то лётчикам», но он не помнит их имён. Неожиданный ответ пришёл от жителя Всеволожского района Сергея Мельниченко. Сергей родился и вырос в Дубровке, в детстве часто видел на берегу Невы, на картофельном поле, незахороненные после боёв останки воинов. И, как почти все мальчишки Дубровки, увлёкся военной археологией. Это хобби сохранилось у него на всю жизнь. В 1995 году С. Мельниченко был назначен командиром добровольного поискового отряда «Невская Дубровка».

В его практике было много интересных случаев. Прочитав статью в газете «Всеволожские вести», он вспомнил один из них. В 2001 году лесники прорубали делянку в лесу возле Невы и обнаружили под деревьями куски спёкшегося металла. Они сообщили об этом Сергею. Мельниченко позвал своих бойцов и пригласил друзей из поискового отряда из Санкт-Петербурга – всего собралось 10 человек. Их работа оказалась результативной – рядом со слитками обгоревшего металла обнаружилась шина, на которой чётко просматривался номер разбившегося самолёта. А также найдены раздробленные человеческие кости и ...несколько пар обуви. Поисковиков озадачило, что среди них оказалась пара женских калош, значит, в экипаже погибшего самолёта находилась женщина, которая летела не в лётном обмундировании, а в гражданской одежде. По окончании раскопок С. Мельниченко отвёз документы в Ленинградский областной фонд поисковых отрядов. По указанному на шине номеру там определили, что это был очень редкий для Советского Союза самолёт марки Кертис 0-52 «Оул». На нём летал экипаж парашютистов-разведчиков из 12-й корректировочной авиаэскадрильи под руководством младшего лейтенанта Д.Д. Мухара.

Согласно принятым в официальных поисковых отрядах правилам, после того, как поисковикам удаётся узнать имена членов экипажа, они должны попытаться найти родственников. С именем лётчика Дмитрия Дмитриевича Мухара (так его имя было зафиксировано в документах), оказалось, связана ещё одна загадка. Дмитрий Мухар родился в 1916 году в деревне Великая Чернявца Попельнянского района Житомирской области. В 2001 году в местной районной газете этого района «Перемога за грудью» был опубликован материал под названием «Откликнитесь». В ответ на него в Ленинградскую область пришло письмо. Оно было написано на украинском языке, излагалось несколько сумбурно, но я попытаюсь его перевести:

«Мухар Дмитро Дмитриевич – это неправильно. Правильно – Дмитро Денисович. Это мой родной дядька. Я мало что помню про него, потому что он с нами не жил, а только приезжал в гости. Мне было 4-5 лет, когда я его видела в последний раз. Отец у Дмитра Денисовича был раскулачен, Дмитро несколько раз поступал то в лётное училище, то в морское училище, но туда поступали



доносы, что он – «куркулий сын» и ему даже грозила тюрьма. В тюрьме он не сидел, но каждый раз заново поступал в другие училища. В 1938 или 1939 он заявил родственникам, что пока не закончит лётное училище, в родных краях не появится. Это мне рассказывала моя мама – его родная сестра. Дяде очень тяжело жилось, часто он просил выслать ему какую-нибудь посылку, так как у него было денег даже на чай. Моя мама собирала, что могла, и очень радовалась, когда от него была хоть какая-нибудь весточка. Каждая встреча и расставание с теми, кто приезжал от маминого брата, сопровождалась слезами. Вместе с матерью плакали и мы, дети. Я думаю, что та обстановка, которая сложилась, заставила моего дядю сменить отчество. Очень хочу, чтобы это письмо дошло до вас до того, как вы будете устраивать перезахоронение, и чтобы вы правильно написали его отчество. У нас в Великой Чернявце было только два лётчика, и своего дядька я ни с кем не перепутаю. Родители Дмитро Мухара умерли в 1933 году, кроме брата, у матери было две младших сестры, и мама одна воспитывала всех: сестёр-сирот и своих 3-х детей-сирот. Дмитро перед войной женился, у него есть дочь – Валентина Дмитриевна Мухар. Они жили в Кисловодске, потом поменяли Кисловодск на Ростов-на-Дону. Память про дядьку Дмитра Денисовича мы все бережём – внуки, правнуки. У нас в деревне сохранился дом его отца. На нём висит портрет лётчика – молодого, красивого...

Письмо успело прийти вовремя. Бойцы Сергея Мельниченко организовали перезахоронение в Невской Дубровке и установили там памятник Ивану Ивановичу Ситнику и Дмитру ДЕНИСОВИЧУ Мухару. В то время они ничего не знали о существовании памятника возле пионерского лагеря, так как к месту падения самолёта заходили с противоположной стороны. В результате получилось так, что памятник погибшим лётчикам был установлен дважды.

– Такие случаи в нашей практике бывали, – объясняет С. Мельниченко. – Видимо, во время войны выехавшая к месту падения самолёта группа сумела обозначить могилу. После войны рядом, поближе к пионерскому лагерю, был поставлен памятник, где указаны имена погибших. Долгое время за мемориалом ухаживали дети из пионерского лагеря. Но во время перестройки, когда лагерь стал переходить из рук одной организации к другой, кем-то из хулиганов была сорвана бронзовая табличка с именами,

видимо, чтобы сдать её в пункт приёма цветных металлов.

Прошлой осенью А.В. Федотов, С. Мельниченко и автор этих строк выехали к памятнику на территорию Свердловского МО. Увидев это место, Сергей Мельниченко подтвердил, что воронка на месте упавшего самолёта находится от него в каких-то 500 метрах.

А Сергея Мельниченко ожидала ещё одна интересная находка. Сотрудники Областного фонда поисковых отрядов нашли статью В. Вахламова и В. Котельникова «Американские совы в советской авиации», которая была опубликована в журнале «Авиация». В ней собран материал обо всех самолётах марки Кертис 0-52 «Оул», действовавших на территории Советского Союза. Выяснилось, что лёгкие и компактные Кертис 0-52 «Оул» («Сова») были поставлены в нашу страну по программе ленд-лиза из США. Эти самолёты были вёртками, легко управляемыми и обладали другими хорошими характеристиками, однако практика боевых действий США в Европе показала, что идея классического ближнего разведчика устарела. Такому самолёту оказалось не под силу действовать при большой концентрации враже-



Тот самый Кертис 0-52

ских истребителей в воздухе, так как на нём было установлено слабое вооружение и отсутствовала бронезащита. Но уже построенные в США машины надо было куда-то девать. В июне 1941 года американцы включили их в число поставок самолётов, предназначенных для СССР, хотя даже их эксперты признавали, что «Оул» не отвечает требованиям войны на советско-германском фронте. Тем не менее, в ноябре 1941 года в СССР на американских судах было отправлено 30 машин Кертис 0-52 «Оул». До наших берегов добрались только девятнадцать, остальные пошли ко дну вместе с перевозившим их транспортом. Итак, всего 19 машин подобного типа действовало в Советском Союзе. Для наших авиаторов они были самолётами «второго сорта».

В феврале-марте 1942 года в аэропорту Южный вблизи Иванова были проведены первые испытания этих самолётов. В итоге сделан положительный вывод: «Самолёт Кертис 0-52 ... может быть рекомендован для принятия на вооружение корректировочных авиаэскадрилий». Но использование предлагалось ограничить корректировочной артиллерийской огнём из расположения своих войск без залёта на территорию противника, либо функциями ночного артиллерийского разведчика. Самолётами 0-52 были вооружены три авиационных эскадрильи, в том числе 12-я ОКАЭ.

27 февраля 1942 года в 12-й ОКАЭ началось обучение лётчиков на новых самолётах, и в тот период в военном архиве был сделан акцент на имя Д.Д. Мухара. Оказалось, что экипаж командира звена младшего лейтенанта Д.Д. Мухара первым попал в аварию. 12 марта 1942 года во время учебных полётов «экипаж на какое-то время потерял ориентировку в маршрутном полёте и горючего до аэродрома не хватило. В резуль-

тате – вынужденная посадка и 0-52 № 117, требующий ремонта». В другой, 13-й ОКАЭ, в процессе переучивания лётчиков также были выведены из строя три машины. Они оказались ненадёжными, но всё равно были лучше, чем использовавшиеся тогда на фронте устаревшие корректировщики-бипланы.

Боевая работа для 12-й авиаэскадрильи началась с 29 марта 1942 года. Уже во время первого перелёта по маршруту Иваново – аэродром Плеханово одна из машин перевернулась и получила сильные повреждения. В этой эскадрилье осталось пять корректировщиков. При подлёте к Плеханово они подверглись атаке «мессершмитов». Погибла ещё одна машина. Оставшиеся четыре самолёта 1 апреля прилетели на аэродром Левашово, а спустя три дня – в Сосновку. При взлёте в Левашово ещё один Кертис, набрав высоту 30 метров, потерял управление, свалился на левое крыло и упал на землю, к счастью, экипаж остался жив.

«Из Сосновки заметно поредевшая эскадрилья начала свою боевую работу. Три оставшихся Кертиса корректировали артиллерийский огонь батарей 42-й и 55-й армий, а также Балтийского флота, вели визуальную и фоторазведку вблизи линии фронта, по заданию НКВД забрасывали парашютистов во вражеский тыл (третий человек легко умещался в просторной кабине). Тихоходный, слабо вооружённый и не имеющий бронезащиты самолёт днём требовал серьёзного прикрытия, но истребители сопровождали заморского «наблюдателя» далеко не всегда. Поэтому «Совы», словно оправдывая своё название, перешли на ночной образ жизни. Были случаи, когда по этим «незнакомым» заморским самолётам открывали огонь свои же зенитчики.

Вскоре в 12-й ОКАЭ осталось только два Кертиса - в начале мая на свой аэродром не вернулся экипаж Д.Д. Мухара. Этот экипаж провёл в боях всего полтора месяца. Он был сбит на нашей стороне недалеко от линии фронта. В тот день экипаж должен был переправить за линию фронта разведчика. В самолёте летели командир корабля младший лейтенант Дмитрий Дмитриевич Мухар (как его имя было зафиксировано в документах), лейтенант Иван Иванович Ситник и разведчик, которая числилась под псевдонимом «Пашкова». (Точное имя её до сих пор установить

не удалось). По данным служб слежения, самолёт не долетел до линии фронта и с большой высоты камнем рухнул вниз. При таком падении он должен был разлететься на мелкие кусочки.

Далее «для восполнения потерь и работы в светлое время в эскадрилью поступили СУ-2. Они стали с печальным постоянством нести потери, поскольку, с точки зрения противника, принципиально мало чем отличались от 0-52»...

Итак, перед нами промелькнула ещё одна военная история. Много сил пришлось затратить «куркульему» сыну Дмитрию Мухару, чтобы своей кровью доказать, что он является достойным защитником Родины. Воевать ему доверили только на самолёте, который был заведомо обречён на быструю гибель. Эта история может послужить характеристикой и того, какой бывала хваленая помощь от США, без которой (как это сейчас стало модно писать) «наши воины не сумели бы победить фашизм»...

Но остались ещё тысячи историй безымянных героев, которые в своё время показали всему миру подвиг духа.

В той же статье из «Всеволожских вестей» «Солдат погибает, когда его забывают», указано ещё одно загадочное место: в густом лесу в двух километрах от Невы находятся полуразрушенные башни неизвестного назначения, а с правой стороны от них – две могилы военного времени. За могилами когда-то ухаживали, рядом лежат полуистлевшие венки и перевёрнутый постамент от крупного сооружения, скорее всего – от памятника. Сейчас эти могилы, к сожалению, утопают в мусоре и представляют собой жалкое зрелище. Кто из защитников лежит в этой земле? Чья грязная рука бросала мусор на эти могилы?

Людмила ОДНОБОВА