

Виталий Баранов

**С боевого
задания
не вернулись...**

ВВС РККА 1941–1945.

Книга первая

Виталий Баранов

**С боевого задания
не вернулись... ВВС РККА
1941—1945. Книга первая**

«Издательские решения»

Баранов В.

С боевого задания не вернулись... ВВС РККА 1941—1945. Книга первая / В. Баранов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-838613-8

Книга посвящается военным летчикам Красноярского края, Сибирского Военного округа, не вернувшимся с боевых заданий в годы Великой Отечественной войны. Судьба многих из них до сих пор остается не известной. Автор на основе архивных документов, историй поисковиков, информации из военных мемуаров и других источников постарался рассказать о их боевом пути. Книга состоит из двух частей. Предназначена для широкого круга читателей.

ISBN 978-5-44-838613-8

© Баранов В.
© Издательские решения

Содержание

От автора	6
Конец ознакомительного фрагмента.	19

С боевого задания не вернулись... ВВС РККА 1941—1945. Книга первая

Виталий Баранов

© Виталий Баранов, 2017

ISBN 978-5-4483-8613-8

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От автора

Книга «С боевого задания не вернулись...», посвящается летчикам Красноярского края погибшим на фронтах в годы Великой Отечественной войны. Судьба многих из них до сих пор остается не известной. Автор на основе архивных документов, военных мемуаров, информации из музеев и открытых источников сети интернет постарался собрать максимум сведений о их судьбе, что и явилось результатом опубликования данной книги. В книгу вошли данные о летчиках родившихся и призванных с территории Красноярского края, родившееся в Красноярском крае, но призванные с других регионов России, родившееся на территории других регионов и призванные с территории края. А также, у которых не удалось достоверно установить сведения о проживании на территории края, но достоверно установлено, что родные летчиков проживали здесь. В книгу не вошли сведения о воздушных стрелках, так как автор планирует рассказать о них в отдельной книге.

Книга состоит из двух частей, в которых представлены краткие биографические сведения о летчиках, по возможности их краткий боевой путь, наградные листы, фотографии и отрывки из военных мемуаров, где имеются сведения о их судьбе и боевом пути. Автор постарался собрать максимально возможные сведения о судьбе более 340 летчиков. Из них представители бомбардировочной авиации – 119 человек, истребительной – 94, штурмовой – 95 человек, авиации Дальнего Действия – 32. Остальные летчики проходили службу в разведывательной, минно-торпедной авиации и авиации связи.

Летчики Красноярского края, как и вся страна внесли свой весомый вклад для приближения Победы. Представители бомбардировочной, истребительной, штурмовой, авиации Дальнего Действия и других видов своими действиями наносили удары по уничтожению живой силы, техники противника, разрушению важных объектов и коммуникаций врага. Представителями истребительной авиации, по подсчетам автора, было сбито лично 168 самолетов противника и 76 самолетов в групповых боях. Шесть летчиков для достижения Победы в бою применяли «воздушный таран», а Оборин Александр Васильевич совершил таран дважды. При втором таране погиб. Четыре летчика применили «огненный таран». При чем документально подтвержден только один, у Дудина Сергея Павловича. Который за свой подвиг был награжден орденом «Отечественной войны» 1-й степени.

Автор приносит свои искренние извинения родным и близким летчиков за возможные неточности встречающиеся в биографических данных. Все сведения были взяты без каких-либо изменений из архивных документов, учетно- послужных карточек летчиков. При этом если была возможность, то данные перепроверялись неоднократно. Так же не на всех летчиков были найдены фотографии. В конце книги опубликованы документы из сети интернет по применению авиации в годы Великой Отечественной войны. И дан список сокращений используемых в книге. Автор примет все критические замечания, исправления, дополнения о судьбе летчиков по электронной почте: rhak1973@mail.ru.

С уважением Виталий Баранов.

Абрамов Борис Макарович, 1921 г.р., уроженец города Красноярск Красноярского края. Призван Сталинским РВК города Красноярска Красноярского края. Окончил Омскую Военную авиационную школу пилотов. С 17 октября 1942 года находился в распоряжении командира 34-го запасного авиационного полка. 30 апреля 1943 года зачислен в 79-й Гвардейский штурмовой авиационный полк на должность пилота. На момент гибели гвардии младший лейтенант, летчик 79-го Гвардейского Штурмового Авиационного полка. 16 июля 1943 года погиб при выполнении боевого задания. Место захоронения не известно. Исключен из списков

Красной Армии приказом ГУК НКО от 31.08.1943 года №01057¹. Награды: орден «Красной Звезды».

Из наградного листа:

Абрамов Борис Макарович, Гвардии младший лейтенант, летчик 79-го Гвардейского Штурмового Авиационного полка 2-й Гвардейской Штурмовой Авиационной дивизии. Представляется к ордену «Красное Знамя». 1921 г.р., русский, кандидат в члены ВКП/б/. В Действующей армии с 08.02.1943 года. Ранений, контузий и наград не имеет. В Красной Армии с 1940 года. Призван Сталинским РВК города Красноярска.

Молодой, дерзкий, отважный летчик. Несмотря на малый опыт боевых действий показал исключительную способность в технике пилотирования, в умении управлять огнем мощного самолета ИЛ- 2, точно выбирает важную цель, со злобой в душе метко поражает противника, в полном бесстрашии к смерти, ведет решительную, сокрушительную атаку. Свои первые боевые вылеты товарищ Абрамов начал в последних боях на Центральном фронте и с 5 по 9 июля 1943 года произвел 6 успешных боевых вылетов с полной бомбовой нагрузкой.

7.7.43 года ведя воздушный бой самолет получил большие повреждения, были перебиты троса аварийного выпуска шасси, перебит левый руль глубины, разбита левая плоскость, масляный радиатор, несмотря на это товарищ Абрамов мастерски произвел посадку на своем аэродроме. Товарищ Абрамов служит примером для всего молодого летного состава.

Вывод: за отличное выполнение боевых заданий проявляя при этом смелость, мужество и отвагу достоин Правительственной награды орденом «Красное Знамя».

Подписал: командир 79 ГШАП гвардии майор Чухаев. 09.07.1943 года.

Приказом №8/Н от 09.07.1943 года по 2-й Гвардейской штурмовой авиационной дивизии награжден орденом «Красной Звезды»².

Абузов Георгий Никитович, 1921 г.р., уроженец села Идра Идринского района Красноярского края. Призван Вокзальным РВК Идринского района Красноярского края. Член ВЛКСМ с 1939 года. Младший лейтенант, летчик-инструктор 1-й Рязанской Высшей Офицерской Школы ночных экипажей авиации Дальнего Действия. 11 июля 1944 года погиб при катастрофе самолета. Захоронен: на кладбище Дягелево Рязанской области³.

Алексеев Иван Кузьмич, 1921 г.р., уроженец города Красноярск Красноярского края. На момент последнего вылета младший лейтенант, летчик 952-го штурмового авиационного полка 311-й штурмовой авиационной дивизии. 3 февраля 1944 года не вернулся с выполнения боевого задания, в районе Акса... вка- Старики, самолет сбит огнем зенитной артиллерии противника над целью⁴. Награды: орден «Красной Звезды».

Из наградного листа:

¹ ЦА МО РФ, Учетно- Послужная Карта Абрамова Б. М.; там же, ф. 58, оп. 18001, д. 600, л. 59.

² Там же, ф. 33, оп. 682526, д. 959, л.353.

³ ЦА МО РФ, ф. 33, оп. 11458, д. 367, л. 121.

⁴ Там же, ф. 33, оп. 11458, д. 311, л. 137.

Алексеев Иван Кузьмич, младший лейтенант, летчик 952 Штурмового Авиационного полка 311 ШАД. Представляется к ордену «Красная Звезда». 1921 г.р., русский, член ВЛКСМ. Участие в Отечественной войне Западный фронт 1 ВА с 10.10.43 года. Ранений, контузий не имеет. В Красной Армии с 1940 года.

Отважный и решительный летчик, обладающий отличной техникой пилотирования, образцово выполняет боевые задания.

Товарищ Алексеев в сложных метеоусловиях в районе большой насыщенности ЗА противника смело, уверенно и с желанием выполнял боевые задания по штурмовке коммуникаций, живой силы и артминпозиций переднего края обороны противника.

Товарищ Алексеев сделал 10 успешных боевых вылета- им рассеяно и частично уничтожено до роты солдат и офицеров противника, подавлен огонь до 6 батарей ЗА, уничтожено до 10 автомашин с войсками и грузами, создано 5 очагов пожара.

29.12.43 года атаковал вражеский эшелон с грузом в результате чего уничтожено до 3 вагонов.

1.1.44 года внезапным ударом на участке Когушевск- От... – ки разрушил в 3-х местах железнодорожное полотно.

4.1.44 года своими действиями способствовал успеху сбития в воздушном бою другими экипажами 4-х самолетов Ю- 52.

За отличное выполнение заданий командования на уничтожение живой силы и техники противника достоин награждения Правительственной наградой орденом «Красная Звезда».

Подписал: командир 952 ШАП капитан Каразеев. 10 января 1944 года.

Приказом №1/Н от 07.02.1944 года по 311 штурмовой дивизии награжден орденом «Красной Звезды»⁵.

Альшанников Михаил Григорьевич, 1913 г.р., уроженец города Красноярск Красноярского края. Призван Красноярским РВК в 1935 году. На момент последнего боевого вылета лейтенант, штурман 205-го Бомбардировочного Авиационного полка. 29 мая 1943 года при выполнении боевого задания в районе юго- восточнее Киевская самолет был подожжен истребителем противника, в результате чего сгорел. Жена Альшанникова Мария Максимовна, проживала в городе Красноярске, военный городок, Красноярского края⁶. Награды: медаль «За отвагу».

Из наградного листа:

Альшанников Михаил Григорьевич, лейтенант, стрелок- бомбардир 205-го бомбардировочного пикирующего авиационного полка. Представляется к медали «За отвагу». 1913 г.р., русский. В Красной Армии с 1935 года. Член ВКП/б/. Участник Отечественной войны с 12.07.1941 года по 20.07.1941 года и с 17.12.1942 года. Имеет легкое ранение. Ранее не награждался. Кадровый.

Боевую работу начал в первый период Отечественной войны на Западном фронте, где произвел 4 боевых вылета на самолете «СБ».

14.6.42 года в районе цели Ржев был атакован 3 истребителями ME- 109 ф, в воздушном бою был ранен осколком снаряда в плечо, но не смотря на ранение товарищ Альшанников

⁵ Там же, ф. 33, оп. 686044, д. 2207, лист 172.

⁶ ЦА МО РФ, ф. 58, оп. 18001, д. 244, л. 248.

сбросил бомбы по цели и экипаж выполнив задание возвратился на свой аэродром сохранив самолет.

17.12.42 года с прибытием в расположение Донского фронта, на самолете ПЕ- 2 произвел 10 успешных боевых вылетов по разгрому окруженной немецко- фашистской группировки под Сталинградом. Все боевые задания выполнены отлично. При атаках истребителей противника и действия ЗА ведет себя хладнокровно.

10.1.43 года в составе шести самолетов в экипаже Ушакова бомбардировал поселок Западновка, при подходе к цели группа была атакована истребителями противника. Групповым огнем атаки истребителей были отбиты, бомбы были сброшены строго по цели. Уничтожено до 20 танков и автомашин.

12.1.43 года шестеркой самолетов, куда входил и экипаж Альшанникова бомбардировал скопление живой силы и техники противника в поселке Западновка, в результате уничтожено свыше 10 танков и автомашин противника и взорван склад с горючим, подтверждено фото- снимками.

16.1.43 года за успешное выполнение боевого задания по разгрому вражеской группировки под Сталинградом, получил благодарность от командира 2 БАК генерал- майора Туркель.

Вывод: за отличное выполнение задания командования по разгрому немецко- фашистских банд, достоин Правительственной награды медаль «За отвагу».

Подписал: командир 205 ББПАП подполковник Горелов. 08.02.1943 года⁷.

Приказом №7/Н от 11.02.1943 года по 285 бомбардировочной авиационной дивизии был награжден медалью «За отвагу».

Андреев Лукьян Федотович, 1920 г.р., уроженец деревни Терехино Соломенского сельского совета Топкинского района Новосибирской области. Член ВЛКСМ. Призван Красноярским аэроклубом в 1940 году. Гвардии младший лейтенант, командир корабля 250-го Гвардейского Бомбардировочного Авиационного полка, 4-го Гвардейского Бомбардировочного Авиационного Гомельского Корпуса. В ночь на 17 января 1945 года не вернулся с выполнения боевого задания. Жена: Андреева Надежда Ивановна, проживала: Московская область, станция Удельная⁸. Награды: орден «Отечественная война» 1-й степени.

Из наградного листа:

Андреев Лукьян Федотович, гвардии младший лейтенант, летчик 335-го Авиационного полка Дальнего Действия. Представляется к ордену «Отечественная война» 1-й степени. 1920 г.р., чуваш, член ВЛКСМ с 1937 года. В Отечественной войне участвует с 6.43 года. Ранений не имеет. В Красной Армии с августа 1940 года. Ранее не награждался.

Товарищ Андреев в Действующей Красной Армии находится с июля 1943 года. На боевые задания летает в составе экипажа: командир корабля гвардии лейтенант Андреев, штурман корабля гвардии лейтенант Сумский, воздушный стрелок- радист гвардии старший сержант Приходько, воздушный стрелок гвардии старшина Ковтуновский.

⁷ Там же, ф. 33, оп. 686044, д. 1122, л. 142.

⁸ ЦА МО РФ, ф. 20061, оп. 2, д. 5, л. 1; там же ф. 33, оп. 11458, д. 630, л. 281.

За время боевых действий совершил 44 успешно выполненных боевых вылета ночью на самолете Б- 25, из них один успешно выполненный боевой вылет по разрушению порта и ж.д. узла Румынии г. Констанца 11.4.44 года.

В ночь на 27.4.44 года при бомбардировке ж.д. узла г. Львов самолет был атакован истребителями противника. Товарищ Андреев умело помог командиру корабля уклониться от атак истребителей, боевое задание экипажем было выполнено успешно.

В ночь на 7.5.44 года при бомбардировке укрепл. районов противника в районе г. Севастополь, самолет попал в сильные лучи прожекторов и интенсивному обстрелу ЗА противника, в результате чего самолет получил 10 осколочных пробоин. Благодаря умелых и правильных действий летчика, командир корабля сумел после отличной бомбардировки привести корабль на свой аэродром.

В ночь на 25.4.44 года после выполнения боевого задания, летчик умело помог командиру корабля посадить самолет на свой аэродром, который был закрыт туманом и низкой облачностью. Техник пилотирования владеет хорошо. Летает на самолетах: У- 2, Р- 5, СБ, Б- 25, имеет общий налет 385 часов, из них 179 ночью, не имея случаев потерь ориентировок и летных происшествий. Идеологически выдержан, морально устойчив. Делу партии Ленина-Сталина и Социалистической Родине предан.

За успешное выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками представляю к Правительственной награде ордену «Отечественной войны» 1-й степени.

Подписал: командир 335 АП ДД гвардии майор Гордиловский. 27 июля 1944 года⁹.

Приказом №067/Н от 31.07.1944 года по 4-му Гвардейскому авиационному Гомельскому корпусу ДД награжден орденом «Отечественная война» 1-й степени.

Асямов Сергей Александрович, 1.11.1907 г.р., уроженец города Красноярск Красноярского края. В 1924 году поступил в железнодорожную школу в Красноярске. В 1928 году окончил курсы по подготовке ВТУЗ. В 1929 году был призван в РККА и направлен в летную школу. В 1931 году окончил Ейское военно- морское авиационное училище, где после обучения остался служить летчиком- инструктором. С июля 1933 года Асямов С. А. работает пилотом в Восточно- Сибирском Управлении Воздушного Флота. С 1935 года до начала Великой Отечественной войны служил в Ленской авиационной группе Главного Североморского пути. В июле 1941 года летчик Асямов С. А. был назначен командиром корабля 746-го авиационного полка Дальнего Действия. 10 августа 1941 года в составе группы бомбардировщиков Асямов участвовал в знаменитом рейде на Берлин – первой в истории Великой Отечественной войны авиационной боевой операции в глубоком тылу противника. К январю 1942 года майор Асямов совершил 48 боевых вылетов. Награды: Золотая Медаль «Герой Советского Союза» (посмертно), два ордена «Ленина», орден «Красного Знамени», медаль «За трудовое отличие».

Из наградного листа:

На командира корабля 746 Авиаполка ДД капитана Асямова Сергея Александровича, представляется к ордену «Красное Знамя». 1907 г.р., русский. Рабочий. Кандидат в члены ВКП/б/. В Красной Армии 1929- 1933 и 1941 года. В Гражданской войне не участвовал. Ране-

⁹ ЦА МО РФ, ф. 33, оп. 686044, д. 4619, л. 114.

ний и контузий не имеет. Ранее к награде представлялся. Ранее награжден медалью «За трудовое отличие». В плену не был.

Имеет 10 ночных боевых вылетов на бомбардирование глубоких тылов, ж.д. узлов, и других промышленных объектов противника. Сброшено 32 тонны бомб. Все полеты выполнялись отлично, несмотря на неблагоприятные метеословия.

В последнем полете, в результате прямого попадания снаряда ЗА был выведен из строя 3-й мотор, но задание было отлично выполнено. В полетах смелый, решительный, летает отлично. Достоин награждения орденом «Красное Знамя».

Подписали: командир 746 АП ДД полковник Лебедев, Военком полка Старший батальонный комиссар Брюзгин. 04.02.1942 года¹⁰.

Указом Президиума Верховного Совета СССР 20.02.1942 года награжден орденом «Красного Знамени».

Из наградного листа: Асямов Сергей Александрович, майор, командир корабля 746 Авиационного полка ДД. Представляется к награде – званию Героя Советского Союза. 1907 г.р., русский. Член ВКП/б/ с 1942 года. Ранее в боевых действиях не участвовал. Ранений и контузий не имеет. В Красной Армии с 1929 года. Ранее награжден орденом «Красное Знамя».

Товарищ Асямов отличный летчик. Летает днем и ночью в сложных метеословиях, в действующей армии с июля месяца 1941 г. За это время 30 боевых ночных вылетов по ближним и дальним тылам противника. За успешное выполнение боевых заданий командования награжден орденом «Красное Знамя». После награждения имеет 18 ночных боевых вылетов. Летает со штурманом майором Штеденко.

За боевые вылеты сброшено по целям противника 100000 кг. р бомб и разбросано листовок свыше 3-х миллионов. Выполняя боевые задания в сложных метеословиях, попадая в обледенение и сплошную облачность при полной невидимости земли товарищ Асямов уверенно ведет корабль к вражеской цели. Находясь над целью, часто подвергался зенитному обстрелу крупного и среднего калибра и попадал в лучи прожекторов. При этом проявляет исключительное хладнокровие и выдержку, стремясь отлично выполнить боевое задание и сбросить бомбы только в цель. При выполнении боевого задания по ж.д. узлу г. Минск, в районе цели была низкая сплошная облачность, несмотря на то что корабль имел бомбы крупного калибра т. Асямов принимает решение производить бомбометание из под облаков. Снизившись до высоты 400 – 600 метров, корабль попал под сильный обстрел ЗА противника. Осколком снаряда был выведен из строя один мотор, возник пожар, проявляя исключительное хладнокровие и выдержку, точно выдерживая боевой курс т. Асямов обеспечил отличное выполнение задания. Все бомбы были сброшены по цели, чем вызвали большие взрывы и пожары.

Возникший пожар на моторе был ликвидирован экипажем корабля и т. Асямов на 3-х моторах благополучно привел корабль на свой аэродром.

При бомбардировании ж.д. узлов г. Орша после того как были сброшены бомбы по врагу на обратном маршруте была замечена автоколонна противника. Товарищ Асямов принял решение уничтожить ее. Снизившись до высоты 400 м. т. Асямов дал команду открыть огонь из бортовой артиллерии по врагу. Несколько вражеских автомашин было уничтожено.

¹⁰ ЦА МО РФ, ф. 33, оп. 682524, д. 543, л. 42.

Экипаж товарища Асямова является передовым экипажем в полку по выполнению боевого задания.

Дисциплинированный и волевой командир. Отличный организатор. Политически развит хорошо. Принимает активное участие в политико- массовой работе части.

Делу партии Ленина – Сталина и Социалистической Родине предан.

Вывод: За отличное мужество и героизм проявлений при выполнении боевых заданий Командования достоин высокой Правительственной награды – присвоения «Герой Советского Союза».

Подписали: Командир полка полковник Лебедев, Военком полка полковой комиссар Брюзгин, начальник штаба подполковник Иващенко.

Достоин Высшей Правительственной награды «ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА»

Командующий авиацией ДД Член Военного Совета АДД
Генерал – лейтенант авиации дивизионный комиссар
Голованов. Гурьянов. 15 июня 1942 года¹¹.

Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 20.06.1942 года присвоено звание «Героя Советского Союза» вручением ордена «Ленина» и медали «Золотая Звезда».

Информация с форума <http://srpo.ru/>: выписка из личного дела Асямова С. А.:

Летная характеристика на пилота 2 класса 2 гидроотряда Асямова С. А. Ноябрь 1936 г. Окончил летную школу ВВС в Одессе в 1931 году. Летал на следующих типах самолетов: У-1, У-2, МР-1, МР-5, П-5, ПС-4, АНТ-7, на колесах, лыжах и попловках. Общий налет на ноябрь 1936 года – 3828 часов 59 минут, из них ночных 20 часов 30 минут, слепых 25 часов. В полете дисциплинирован, но были случаи посадок с запозданием (ночью), вынослив и напорист, в плане сообразительности недостаточно развит, но в части полета – сообразителен. Не всегда выдержан, хладнокровен, излишне смел, уверен до самоуверенности. Занимается самоподготовкой. Знание основных дисциплин – на 4 и 5.

Характеристика за период 1934 года: Год рождения – 1907. Из семьи рабочих, Беспартийный. Окончил ВМ школу летчиков. Состоял в школе инструктором. Демобилизовался 22 мая 1933. В ВСУВЛ ГВФ с 9 июня 1933. Летал на самолетах П-5, ПС-3. Летать любит, настойчив, упрям, Развитие среднее, замкнут. В воздухе дисциплинирован и исполнитель, но иногда капризничает, личные отношения переносит на служебные (случай неподчинения командиру отряда Бергстрему и невыполнение распоряжений управления в отношении Бергстрема). Политически достаточно развит, ударник. За наибольший налет в 1934 году премирован путевкой на курорт и 1000 рублей премии. Пьет редко, умеренно, имеет одну аварию не по своей вине. Налет за 1934 год 951 час и 152974 км.

Иркутск. 1935 год. Перечень дополнительных указаний на пилота 2 класса Асямова С. А.: Летал на самолетах ПС-4, П-5, АНТ-7. Летать очень любит, есть чувство переходящее в нездоровую гонку. Летает очень хорошо с отличной техникой пилотирования. Налетал 869 часов, слепых – 15 часов, ночных – 3 часа. Общий налет: 2719 часов. Аварий и взысканий нет.

¹¹ ЦА МО РФ, ф. 33, оп. 793756, д. 3, л.л. 176- 177.

30.04.1935 за перевыполнение плана и безаварийную работу премирован костюмом и ценными подарками Главного Управления ГВФ 14.10.

Аттестация за период 31.12.1935—31.12.1935: Пилот Асямов достоин звания пилота 1-го класса. В общественной работе товарищ Асямов принимает недостаточное участие. Политико-моральное состояние за последнее время начинает улучшаться. Пример Тов. Асямов во время проведения подписки на заем (?) -й пятилетки подписался на 300 рублей, имея средний заработок 1500 рублей, сейчас исправился, добавил 1000 рублей.

Аттестация за период 1.1.1936—27.2.1937: Летает на самолетах: МР-1, У-2, Р-5,Ф-13, 1С-4 (?), Л-5, АНТ-7. Настойчив, требователен, исполнитель, переоценивает себя и очень капризен. Личные отношения переносит на служебные, для достижения выполнения своего каприза? или желания? не останавливается, не стесняется способами. В воздухе дисциплинирован. Технически грамотен, развит, за выполнение плана борется. Излишне смел, хладнокровен, самоуверен. Политически развит, но недостаточно. Работает над собой. В общественной жизни участие принимает слабое. Имеет желание продолжать образование. Должности пилота 1 класса соответствует.

Из заявления на поступление в заочный Авиационный институт Гражданского Флота. Домашний адрес: Иркутск. Степана Разина 10—3. Член Профсоюза, время вступления 1925, членский билет номер 48011. Беспартийный. Месячный оклад – 3200 (или 320. Неразборчиво).

Объяснительная записка. 01.08.1936 – Документы об окончании учебного заведения были утеряны в штабе 36-й Дивизии, дислоцированной в Чите, где Асямов проходил воинскую службу. Призван был как «одногодичник», так как имел среднее образование.

Из автобиографии. 1 июля 1936 года.

Дата рождения 30 ноября 1907 года. Красноярск. Из крестьян. Родители – из крестьян. Отец – до и после Октябрьской революции работал стрелочником и позднее заместителем начальника станции. Мать домохозяйка. В 1924 году поступил в железнодорожную школу в Красноярске где окончил 9 групп. В 1928 году окончил курсы по подготовке ВТУЗ. В 1929 году был призван в РККА и был направлен в летную школу. По окончании летной школы направлен в Морскую летную школу инструктором, где проработал до 20 мая 1933 года. С июля 1933 года Асямов работает пилотом в Восточно- Сибирском Управлении В. Ф.

Из автобиографии. 4 августа 1935 года.

Отец завербовался рабочим и уехал на Камчатку. Происхождение жены – из рабочих. Отец – шофер-механик. Ближайшие родственники: мать и два брата. Фамилия Стучинские. Один из братьев студент Института точной механики г. Ленинград, другой? гидромелиоратор в городе Чемкенте, мать – домохозяйка. За границей родственников нет, лишенных избирательных прав – нет. На иждивении находится мать 60 (? неразборчиво) лет, сестра 17 лет, брат 11 лет и сестра 6 лет. Жена 22 года и мать жены 51 год. Состоял в ВЛКСМ с 1923 года. Выполнял общественные нагрузки, секретарь комсомольской ячейки, член бюро Р. К. Красноярск, член пленума Райкома комсомола, председатель конфликтной комиссии, председатель приемочной комиссии.?В настоящее время беспартийный, перерос для комсомола?. С 1929 года служил в 41 авиапарке города Читы. Был премирован как лучший ударник боевой подготовки 75-ю рублями. 1 мая 1932 года премирован велосипедом за выполнение боевой подготовки.

Из автобиографии. Дата не известна.

Где проживают родители в настоящее время Асямов не знает. По окончании школы работал на с/х артельной станции. «На отцовском иждивении я не мог быть, только по тому, что очень большая семья состояла из 11 человек». Два старших брата служили в РККР на Дальнем Востоке в частях ОГПУ. После службы остались работать Сибири на графитных рудниках в Игарке. Родственников и связей с заграницей нет. В Белой армии из родственников никто не служил.

Личный листок по учету кадров. 28 мая 1933.

Состоял в ВЛКСМ с 1930 по 1932 год. Отчислен за неуплату членских взносов. В графе «Подвергался ли партвызысканиям во время пребывания в ВКП (б)» имеется запись: «исключен из партии».

Выписка из приказа по ГВФ Номер 66 от 8 июня 1936.

О награждении Летно-Подъемного состава ГВФ за налет 300.000, 500.000 и 800.000 км. За длительную безаварийную работу и отличное овладение техникой летного дела НАГРАДИТЬ нагрудными знаками ГВФ следующих пилотов и бортмехаников: ЗНАЧКОМ ЗА НАЛЕТ 300.000 км 22. АСЯМОВА Сергея Александровича – пилота 2 класса ВСУ.

Выписка из приказа по ГВФ от 2 февраля 1937.

Наградить Знаком 500.000 км. Асямова С. А. – пилота 1 класса Восточно-Сиб. Упр. ГВФ. Постановление Центральной Квалификационной Комиссии ГУГВФ от 27 декабря 1935. Товарищу Асямову присвоить звание пилота 1-го класса. Основание: Квалификационный материал Восточно- Сибирского Управления. Личное дело завершается выпиской из приказа УГВФ от 22 сентября 193 (?) года об увольнении Асямова С. А. в связи с переходом на учебу в Мин ГВФ.

Информация об Асямове С. А. с форума сайта <http://srpo.ru/forum/>:

С первых дней Великой Отечественной войны Советский Союз остро нуждался в открытии Второго фронта в Европе. Правительства государств антигитлеровской коалиции на протяжении двух лет вели долгие переговоры по этому вопросу. Весной 1942 года от президента Соединенных Штатов Америки Рузвельта поступило предложение об организации встречи на высшем уровне для обсуждения деталей будущей военной операции союзников, урегулирования вопросов, связанных с ней и организации военной и гуманитарной помощи воюющим странам. Из-за тяжелого положения советских войск на фронтах, да и нахождения самого фронта недалеко от столицы СССР, советское правительство приняло решение о направлении В. М. Молотова в Великобританию и США, хотя изначально речь шла о проведении переговоров самим И. В. Сталиным.

В первых числах марта 1942 года Сталин заинтересовался у командующего авиацией дальнего действия генерал-лейтенанта А. Е. Голованова:

– Как лучше и быстрее попасть в Вашингтон самолетом?

Голованов немедленно принялся за расчеты всевозможных вариантов и пришел к выводу, что наиболее выгодный и безопасный маршрут, на первый взгляд, авантюрный, так как он про-

ходил через линию фронта, из Москвы в Вашингтон через Исландию и Канаду. «Как я и ожидал, – вспоминал позже Александр Евгеньевич, – при докладе о вариантах полета в Вашингтон рейс через линию фронта вызвал недоумение. Но когда я высказал Сталину соображения, которыми я руководствовался, он признал их обоснованными. Командиром экипажа был назначен С. А. Асямов, которого я хорошо знал по совместной работе и полетам в Восточной Сибири. По характеру он был человеком чкаловского „покроя“, безусловно владеющим полетом в любых условиях и не теряющимся в самой сложной обстановке. Три года проработали мы вместе на Севере, и я не знал ни одного случая, когда в чем-либо можно было упрекнуть Асямова, разве только в том, что он был весьма напорист в полетах, но никогда эта напористость не была причиной каких-либо происшествий».

Об этом героическом перелете написано много статей и снят не один документальный фильм. Их героями стали командир экипажа советского бомбардировщика ТБ-7 майор Э. К. Пусэп, второй пилот капитан В. М. Обухов, штурманы капитан А. П. Штепенко и капитан С. М. Романов, бортовой техник А. Я. Золотарев, помощник бортового техника С. Н. Дмитриев, стрелок носовой башни И. П. Гончаров, радисты Б. Н. Низовцев и С. К. Муханов, воздушные стрелки Д. М. Кожин, П. В. Сальников, Г. Ф. Белоусов и В. И. Смирнов, осуществившие в мае 1942 тяжелый и очень опасный перелет по маршруту Москва – Великобритания – Исландия – Канада – США с советской дипломатической миссией на борту.

Но остается практически незамеченным другой эпизод этой истории. За несколько недель до полета министра иностранных дел СССР, экипаж ТБ-7, под командованием майора Асямова С. А., в состав которого также входил второй пилот Э. К. Пусэп, штурманы С. М. Романов и А. П. Штепенко, бортинженеры С. Н. Дмитриев и А. Я. Золотарев, осуществил «тренировочный» перелет из Москвы в Англию, с целью проверки его возможности и безопасности. Здесь, в английском небе, в 200 километрах от Йоркшира, 30 апреля 1942 года произошла страшная катастрофа, которая чуть не изменила ход Второй мировой войны.

После более чем 7-ми часового полета, 29 апреля Асямов приземлил бомбардировщик на военном аэродроме Тилинг (Tealing), недалеко от городка Данди (Dundee), в Шотландии, крупной базы ВМФ Великобритании. Мгновенно самолет секретной миссии был окружен любопытными британскими пилотами и техниками. Летчиков Королевских Военно-воздушных Сил (R.A.F) заинтересовал советский ТБ-7, тем более, что лучшие английские и американские самолеты дальнего следования по всем летно-техническим параметрам уступали ТБ-7, особенно в первой половине Второй Мировой войны. Такого высокого класса машин английские ВВС еще не имели.

Отдых в Лондоне, куда была перевезена группа советских пилотов, оказался коротким. На следующий день после перелета, летчики, по многочисленным просьбам своих английских коллег, планировали вернуться на военный аэродром Тилинг и провести «экскурсию» по советскому самолету, а также, ознакомиться с новой боевой техникой Р.А.Ф в Ист-Форчуне (East Fortune). Но лететь мог только один член нашего экипажа. Пусэп и Асямов, по воспоминаниям самого Э. К. Пусэпа, разыграли эту поездку на спичках. Роковая, обломанная спичка осталась в руках Сергея Александровича. Второй пилот должен был остаться на торжественном собрании по случаю празднования 1 Мая, которое проводило Посольство Советского Союза совместно с Военной миссией в Лондоне.

После осмотра английских самолетов в Ист-Форчуне, экипаж D.H.95 «Фламинго» (бортовой номер R2764, 24-го Авиационного эскадрона, базировавшегося в Hendon (London)) и шесть пассажиров собрались в обратный путь. Ничто не предвещало произошедшей позже трагедии. Метеорологи прогнозировали солнечную и практически безветренную погоду. После осмотра и подготовки самолета к полету, капитан судна в 16.25 взял курс на Лондон. Хочется отметить, что капитан английского самолета являлся одним из опытнейших пилотов Р. А. Ф. Офицер Рэмзи (J. Ramsey) на момент катастрофы в общей сложности провел

в воздухе 3755 часов, управляя различными типами самолетов. В годы службы в авиации его пассажирами были принц Бернхард (Bernhard), Лорд Шервуд (Lord Sherwood), Сэр Арчибальд Синклайн (Sir Archibald Sincklain), и лорд Луис Монтбатен (Lord Luis Mountbatten). 24-й Авиационный эскадрон был предназначен для осуществления перелетов на внутренних авиалиниях Великобритании и как правило перевозил VIP персон, в том числе членов Королевской семьи и руководителей государства.

В районе Йоркшир неожиданно произошел взрыв правого мотора машины. Согласно отчету комиссии, проводившей разбор катастрофы, пассажиры не успели воспользоваться спасательными средствами – все парашюты остались нетронутыми. Выжить – шансов не имел никто. Самолет упал с высоты 2000 футов (600 метров) недалеко от деревни Грит Оусбурн (Great Ouseburn), что находится между двумя небольшими городами Исингволд (Easingwold) и Кнаресборо (Knaresborough) в Северном Йоркшире. Взрыв упавшего самолета был настолько мощный, что обломки разлетелись на 3 мили (почти 5 км) в округе. Советско-английская комиссия под председательством Генерального инспектора Вернона Драуна (Vernon Drown, Chief Inspector) установила: «Причиной катастрофы явился внутренний дефект двигателя, его разрушение и последующий взрыв паров топлива, приведший к развалу крыла». По другой версии: «оборвавшийся шатун проломил картер. Обломки шатуна и картера пробили бензобак. В крыле самолета образовалась смесь паров бензина и воздуха, которая, вспыхнув, разорвала крыло на куски».

В результате катастрофы погибли четыре члена экипажа D.H.95 «Фламинго» и все пассажиры – трагедия унесла жизни десяти человек. В их числе были: командир советского бомбардировщика майор Асямов Сергей Александрович, члены советской военной миссии в Великобритании: помощник главы военной миссии по вопросам авиации полковник Григорий Петрович Пугачев, помощник военного атташе майор Борис Филиппович Швецов, секретарь миссии военный инженер 2 ранга Петр Иванович Баранов, офицер связи воздушного министерства Ф. В. Вильтон (Wilton Francis William), офицер связи подполковник Эдвардс (Edwards Kenneth Wykeham), старший пилот Дж. Рэмзи (J. Ramsay), сержант Джеймс Смит (James B Smith), сержант Алан Стрип (Alan J Stripp) и техник Джеймс Люис (James Lewis).

В связи с высоким уровнем секретности операции, английская пресса того времени не освещала этого трагического события. Никаких данных о погибших летчиках и членах Советской военной миссии не удалось найти в Британском архиве и архиве Имперского военного музея. Вероятно, эти документы до сих пор находятся под грифом «Секретно». Средства массовой информации не освещали события, связанные с катастрофой. И, например, новозеландская Evening Post, разместила заметки о перелете Пусэпа только лишь осенью 1942 года.

Как утверждает А. Е. Голованов, после смерти майора Асямова и членов миссии, И. В. Сталин произнес странную фразу: «Ну и союзники у нас!». По всей видимости в ней кроется одна из предполагаемых причин катастрофы. Сталин небезосновательно предполагал, что немецкая разведка или про- немецкие круги в Великобритании, таким образом пытались сорвать переговоры, или хотя бы оттянуть их, тем самым отодвинуть открытие второго фронта еще на неопределенное время. Вторая причина, вероятно самая правдоподобная – банальная техническая неполадка самолета. Но, тем не менее, хочется отметить, что англичане гордились своей машиной и были уверены в ней на все 100. Такого рода неполадок не происходило ни до катастрофы, ни после нее. Самолеты этой модели эксплуатировались в период с 1939 до 1950 года, и по статистике, признаны одними из самых надежных. Члены комиссии отметили, что ни признаков диверсии, ни саботажа в этой аварии обнаружено не было.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июня 1942 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм майору Асямову Сергею Александровичу посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Выдержка из представления С. А. Асямова к званию Героя Советского Союза: «При бомбежке железнодорожного узла г. Минска в районе цели была низкая облачность. Несмотря на то, что корабль имел бомбы крупного калибра, Асямов принимает решение производить бомбометание из-под облаков. Снизившись до высоты 400 – 600 метров, самолет попал под сильный обстрел зенитной артиллерии противника. Осколком снаряда был выведен из строя один мотор, возник пожар. Проявляя исключительное хладнокровие, точно выдержав боевой курс, Асямов обеспечил отличное выполнение задания. Все бомбы были сброшены прямо в цель и вызвали большие взрывы и пожары. Возникший пожар на моторе был быстро ликвидирован экипажем самолета, и Асямов на трех моторах благополучно привел корабль на свой аэродром».

На торжественном собрании 45-й авиадивизии было принято постановление ходатайствовать о навечном зачислении майора С. А. Асямова, удостоенного Золотой Звезды Героя посмертно, в списки 746-го авиаполка. Именем Героя названа улица в поселке Зырянка Верхнеколымского района Якутии. В Хатанге (Красноярский край) на вечном приколе стоит малый ледокол с паровым двигателем «Летчик Асямов»¹².

Ахмеров Василий Николаевич, 1921 г.р., уроженец деревни М. Кондат Больше-Муртинского района Красноярского края. Призван Красноярским ГВК. На момент последнего вылета младший лейтенант, летчик 689-го Штурмового Авиационного полка, 211-й Штурмовой Авиационной дивизии. 1 августа 1943 года не вернулся с выполнения боевого задания на самолете ИЛ- 2 по штурмовке войск противника в районе Духовщина. Мать: Ахмерова Екатерина Михайловна, проживала город Красноярск Красноярского края¹³.

Бабошин Алексей Иванович, 1922 г.р., уроженец Идринского района Красноярского края. Вступил добровольно в Молотовскую Военную Авиационную Школу в 1940 году. Член ВЛКСМ с 1936 года. На момент последнего боевого вылета младший лейтенант, летчик 951-го штурмового авиационного полка 10-го Штурмового Авиационного Одесского корпуса. Удостоверение личности МГ 000001 №094315. 19 апреля 1945 года не вернулся с выполнения боевого задания. Отец: Бабошин Иван Лаврентьевич, проживал село Городенко Татарского района, Новосибирской области¹⁴. Награды: орден «Отечественной войны II-й степени».

Из наградного листа:

Бабошин Алексей Иванович, младший лейтенант, летчик 951-го штурмового авиационного полка 306-й штурмовой авиационной дивизии. Представляется к награде- ордену «Отечественной войны 2-й степени». 1922 г.р., русский. Член ВЛКСМ с 1936 года. Участник Отечественной войны 3 Украинский фронт с февраля 1943 года. Ранений и контузий не имеет. В Красной Армии с 1940 года. Призван Идринским РВК Красноярского края. Ранее не награждался.

Представляется к Правительственной награде за 11 успешных боевых вылетов при освобождении Советской Молдавии. Действуя при прорыве оборонительных сооружений, а в дальнейшем по уничтожению отходящего противника за период с 20.8. по 26.8.44 года показал себя отличным воздушным бойцом, проявив храбрость, мужество в борьбе с немецкими захват-

¹² <http://srpo.ru/forum/index.php?topic=11464.0>

¹³ ЦА МО РФ, ф. 58, оп. 18001, д. 898, л. 134.

¹⁴ ЦА МО РФ, ф. 33, оп. 11458, д. 774, л. 139.

чиками при освобождении Советской Молдавии, совершив 11 высокоэффективных боевых вылетов.

20.8.44 года в составе группы 12 ИЛ-2 нанося удар по противнику в районе Ермокля, Брезоя прицельным пулеметно-пушечным огнем вызвал один очаг пожара, уничтожил 2 повозки с живой силой противника.

21.8.44 года действуя по скоплению танков в районе Ермокля и по дороге Троица-Тарикля уничтожил до 10 лошадей и подавил огонь 2-х орудий ЗА.

Последующими двумя повторными ударами, действуя по отходящему противнику в районе Манзырь уничтожил одну автоцистерну с горючим и до отделения пехоты.

22.8.44 года в составе группы 12 ИЛ-2 нанося удар по отходящему противнику в районе Чага, Троица уничтожил одну бензоцистерну и до 10 лошадей.

За мужество, храбрость и отвагу проявленные в борьбе с немецким захватчиками по освобождению Советской Молдавии, за 11 успешных боевых высокоэффективных вылетов младшего лейтенанта Бабошина представляю к Правительственной награде-ордену «Отечественной войны 2-й степени».

Подписал: командир 951 штурмового авиационного полка Гвардии майор Красночубенко. 29 августа 1944 года.

Представляю к Правительственной награде – ордену Отечественной войны 2-й степени.

Подписал: командир 308 Штурмовой авиационной Нижнеднепровской Краснознаменной дивизии-полковник Иванов.

Приказом по 9 смешанному авиационному Одесскому корпусу 027/н от 8.9.1944 года награжден орденом «Отечественная война 2 степени»¹⁵.

Бакулин Валентин Петрович, 1914 г.р., уроженец города Подольск Московской области. На момент последнего вылета штурман 73-й вспомогательной авиационной дивизии Дальнего Действия. Погиб 30 мая 1943 года. Жена: Бакулина Ксения Дмитриевна, проживала город Канск Красноярский край¹⁶.

Балагуденов Накин Фаизович, 1923 г.р., уроженец деревни Красное Озеро Ужурского района Красноярского края. Призван Черногорским ГВК. Младший лейтенант, пилот 6-й авиационной запасной штурмовой дивизии. Умер от ран 10.11.1943 года в ЭГ №3635. Захоронен: городское кладбище, могила №6, города Константиновка Донецкой области, Украина.

Балахонов Георгий Илларионович,

¹⁵ ЦА МО РФ, ф. 33, оп. 690306, д. 249, л. 323.

¹⁶ Там же, ф. 58, оп. 18001, д. 731, л. 6.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.