

АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ЦЕНТРОСОЮЗА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ КООПЕРАЦИИ»

ЧЕБОКСАРСКИЙ КООПЕРАТИВНЫЙ ИНСТИТУТ (ФИЛИАЛ)

**А.Н. Панин-Павлов,
Л.М. Панина-Павлова**

**СЕКРЕТНАЯ ТРАССА
АЛСИБ (АЛЯСКА – СИБИРЬ):
ИСТОРИЯ ПОДВИГА
(1941-1945 гг.)**

Монография
*Второе,
издание дополненное*

Чебоксары
2015

УДК 908(470.344)
ББК 26.890 (2Рос.Чув)
П16

Редколлегия:

А.Н. Казаков – глава администрации Цивильского района
Чувашской Республики;

А.В. Волчкова – заместитель главы администрации –
начальник отдела образования и социального развития
администрации Цивильского района;

Е.В. Профоров – начальник отдела информационного
обеспечения администрации Цивильского района;

Г.Н. Солодёнова – управляющий делами администрации района –
начальник отдела организационного обеспечения администрации
Цивильского района Чувашской Республики;

В.В. Буклаков – начальник отдела военкомата Чувашской
Республики по Цивильскому и Красноармейскому районам
Чувашской Республики

Рецензенты:

И.И. Демидова – кандидат исторических наук, профессор,
ЧГУ им. И.Н. Ульянова;

Е.В. Сухова – кандидат исторических наук, доцент,
ЧГПУ им. И.Я. Яковлева.

Научный редактор:

Л.А. Таймасов – доктор исторических наук, профессор, проректор
Чебоксарского кооперативного института (филиала) РУК

*Утверждено Научно-редакционным советом
Чебоксарского кооперативного института (филиала)
Российского университета кооперации*

П 16

Панин-Павлов А.Н., Панина-Павлова Л.М. Секретная трасса Алсиб (Аляска–Сибирь): история подвига (1941-1945 гг.): Монография. – 2-е изд, доп. – Чебоксары: ЧКИ РУК, 2015. – 104 с.

В настоящем исследовании раскрывается тайна гибели военного американского самолёта «Аэрокобра» 11 февраля 1944 года в лесу Шумаш на территории Октябрьского района (ныне Цивильского) Чувашской Республики близ деревень Имбюрти, Вторые Тойзи и посёлка Конар.

Для студентов высших учебных заведений, историков, краеведов, культурологов, а также широкого круга читателей, интересующихся историей и культурой родного края.

УДК 908 (470. 344)
ББК 26.890 (2Рос.Чув)

ISBN 978-5-4339-0034-9

© Панин-Павлов А.Н.,
Панина-Павлова Л.М., 2015
© РИО ЧКИ РУК, 2015

Сегодня мы склоняем головы перед памятью погибших, перед памятью тех, кого уже нет рядом с нами. В каждой семье чтят их преданность Отчизне. Неразрывная связь поколений – наше огромное национальное богатство. В нём сила и достоинство России.

Президент Российской Федерации В.В. Путин

Об одном прошу тех, кто переживает это время: не забудьте! Не забудьте ни добрых, ни злых. Терпеливо собирайте свидетельства о тех, кто пал за себя и за вас.

Придет день, когда настоящее станет прошедшим, когда будут говорить о великом времени и безыменных героях, творивших историю. Я хотел бы, чтобы все знали: не было безыменных героев. Были люди, у каждого свое имя, свой облик, свои чаяния и надежды, и муки самого незаметного из них были не меньше, чем муки того, чье имя войдет в историю. Пусть же эти люди будут всегда близки вам, как друзья, как родные, как вы сами!

Юлиус Фучик «Репортаж с петлёй на шее»

ОТ АВТОРА

В 2015 году мир отмечает 70-ю годовщину Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов. В нашей памяти никогда не померкнет величайший подвиг советских людей, победивших в жестокой битве с гитлеровским фашизмом. Приближаясь к знаменательной дате, мы ещё раз должны поблагодарить тех, кто на фронте и в тылу неустанно боролся за сохранение свободы и независимости Родины, за приближение Победы, и вспомнить тех, кого уже нет. Редуют ряды ветеранов, а мы – последнее поколение, заставшее участников Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Никогда не должен быть забыт подвиг тех, кто отстоял в боях нашу Родину! Помнить это нужно живым и передать потомкам. Поэтому сегодня особенно важно писать и говорить об истории Великой Победы.

Я родился и вырос в семье участника Великой Отечественной войны Николая Павловича Павлова, который ушёл на фронт в январе 1942. Боевая эпопея отца началась под Москвой, он воевал на 2-м Белорусском фронте в должности командира отделения. По профессии отец был электриком, а на войне стал связистом; в составе отдельного батальона правительственной связи обеспечивал связь штабов 2-го Белорусского фронта со Ставкой Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина, дошёл до Германии. После войны отец продолжил военную службу в Группе советских войск в Германии и Польше, а вернулся домой в декабре 1946 года. Так случилось, что я и мой брат Юрий тоже служили в Группе советских войск в Германии в 80-90-е годы: я – учителем начальной военной подготовки, истории в средней школе № 91 ГСВГ, Юрий – заместителем командира полка по автомобильному имуществу гарнизона г. Фюрстенвальде ГСВГ-ЗГВ (1989-1994 гг.). Мой отец был награждён правительственными наградами: орденом Отечественной войны II степени, медалями «За боевые заслуги» (дважды), «За взятие Кенигсберга», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», ему объявлены благодарности от Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза И.В. Сталина.

После войны отец долгое время работал на Цивильской ГЭС. К слову, именно ему жители нашей деревни Имбюрти и соседней деревни Опнеры обязаны наличием электричества в своих домах: будучи электромонтёром, Николай Павлович содействовал

появлению «лампочек Ильича» во многих домах, за что часто слышал благодарные слова односельчан в свой адрес. Общий трудовой стаж насчитывает 48 лет. Один из немногих земляков он награждён Малой серебряной медалью Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (1955 г.), за долголетний добросовестный труд – медалью «Ветеран труда» (1978 г.).



**Николай Павлович
Павлов
(1918-1992)**



**Ксения Терентьевна
Панина
(1918-1992)**



**Аверкий Николаевич
Панин-Павлов**



Мама Ксения Терентьевна Панина после окончания Цивильского педагогического техникума работала учителем в Имбюртской начальной школе, вместе со всеми выдержала трудности и горести военной жизни, награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1945 г.), «30 лет Победы в Великой Отечественной войне» (1941-1945 гг.) (1975 г.). Как многодетная мать награждена орденом «Материнская слава» III степени и медалями «Материнство» I и II степеней, а также медалью «Ветеран труда» (1982 г.). В семье моих родителей родилось восемь детей, один умер в младенчестве, а я и мои братья и сестры получили профессиональное образование: Валерий, Юрий, Фаина и Нина – высшее, Ираида и Галина – среднее специальное. Я и Фаина продолжили мамину профессию. Юрий – кадровый офицер, майор Советской Армии, сегодня в отставке. Валерий более 30 лет возглавлял крупные промышленные предприятия в Ростове-на-Дону.



Тема войны с детства глубоко вошла в моё сердце. О войне мне много рассказывал мой отец:

– *Немецкая авиация сильно бомбила наши позиции: снаряды и бомбы разорвали провода, обеспечивающие связь штаба 2-го Белорусского фронта со Ставкой. Я, как линейный надсмотрщик второго ремонтно-восстановительного батальона головой отвечаю*

за связь: зажал разорванный провод в зубах и восстановил связь. Таких случаев было много.

Детьми мы часто бывали на месте катастрофы военного самолёта, случившейся в 1944 году – в лесу Шумаш близ нашей деревни и деревни Вторые Тойзи. Помню, три гигантских дуба, верхушки которых срезал самолёт во время падения. Эти дубы долго стояли, их не спиливали, видимо, ни у кого рука не поднималась. На этом месте мы находили обломки самолёта: дюралюминиевые клёпаные куски металла зелёного цвета, оргстекло, провода. Помню, около деревенской кузницы, на маленькой речке лежал винт от самолёта, служа мостиком для перехода через нее. Очевидно, его потом пионеры сдали на металлолом – тогда было очень популярен сбор металлолома. Если бы я тогда знал, что моя судьба – детство, юность, учёба, работа пересечётся с разгадкой истории гибели советского лётчика, был бы внимательнее и бережнее к историческим свидетельствам.

Любовь к Родине в нас воспитывала семья и школа. Я учился в школах Цивильского района Чувашии: Имбюртской начальной, потом Второтойзинской восьмилетней, Байгеевской средней. Моим учителем в начальной школе был замечательный педагог Евгений Иванович Иванов. Он тоже много рассказывал о том, как воевал с фашистами, получил ранение руки, ему ампутировали ногу. Он награжден орденом Славы 3-й степени, орденом Красной Звезды и медалью «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». В школе было много замечательных педагогов, о которых я вспоминаю всегда. Моя любимая учительница – Ираида Григорьевна Вдовина – народная певица, учила нас музыке и пению, грамотно и красиво говорить по-чувашски, почитать героев Великой Отечественной войны. Учитель истории и участник войны Семён Андреевич Андреев тоже оказал огромное влияние на меня, сформировал характер, привил любовь к Родине и её истории.

Очевидно, авторитет, педагогический талант, любовь к детям, преданность профессии моих учителей побудили меня продолжить их дело – стать педагогом.



**4 класс Имбюртской начальной школы.
В центре – учитель Евгений Иванович Иванов. 1963 г.**

Ярким событием для деревенских ребят стал приезд в нашу деревню Имбюрти в мае 1965 года военного лётчика – Героя Советского Союза, полковника Военно-Воздушных Сил Федота Никитича Орлова. Учитель Е.И. Иванов всех сельчан собрал в клубе! Впервые своими глазами я увидел настоящую Золотую Звезду! Как хотелось прикоснуться к ней, потрогать руками! Звезда сияла на его широкой груди так ярко, что до сих пор не меркнет её свет в моей душе! А он как будто прочитал наши мысли, что всем пацанам и девчонкам хочется потрогать руками эту звезду. Федот Никитич снял орден с груди и люди, сидящие на скамейках, передавали его друг другу, а кто-то и примерял на себе. С каким восхищением смотрели все ребята на него, слушали его рассказ, о том, как он бил фашистских стервятников! Как нам хотелось походить на героя-лётчика в полковничьей форме, Героя Советского Союза! На всю жизнь сохранился этот восторг!

В 1965 году в нашей деревне был установлен обелиск в честь погибших в Великой Отечественной войне воинов – уроженцев деревень Имбюрти и Опнеры. Автор обелиска А.В. Васильев.

По окончании школы по комсомольской путёвке я был направлен на строительство телефонного завода в город Ростов-на-Дону, оттуда был призван в Советскую Армию, в Забайкальский военный округ, где служил в должности командира танка; окончил курсы офицеров, в настоящее время я старший лейтенант запаса.

После армейской службы я решил получить высшее историческое образование – окончил историко-филологический факультет Чувашского государственного университета им. И.Н. Ульянова по специальности «преподаватель истории и обществоведения». С большой теплотой вспоминаю преподавателей вуза. В них я находил высокий профессиональный уровень, идейность, эрудицию, нравственность. Это В.Д. Дмитриев, П.В. Денисов, Д.М. Макаров, В.Ф. Каховский, В.Л. Кузьмин, И.С. Вайнер. Знакомство и общение с преподавателями – участниками Великой Отечественной войны, крупными историками – очень помогли мне в постижении истории, научили работать с историческими материалами, оказали влияние на педагогическую работу.



В.Л. Кузьмин экзаменует студента А.Н. Павлова

С благодарностью вспоминаю Иду Ивановну Демидову – историка, профессора, Заслуженного работника образования Чувашской Республики, ныне заведующую кафедрой отечественной

истории Чувашского государственного университета им. И.Н. Ульянова. Большое внимание в работе кафедры уделяется гражданско-патриотическому воспитанию студентов и молодёжи: чтение курса по граждановедению на всех факультетах вуза, проведение научно-практических конференций и «круглых столов», подготовка сборника научно-исследовательских работ «Патриотизм в России: история и современность» (1-е, 2-е изд.), организация культурно-досуговых мероприятий. Работа в этом направлении продолжается.

После учёбы я вернулся в свою родную Второтойзинскую восьмилетнюю школу учителем истории. Среди учеников организовал краеведческую поисковую работу. Ребятам я старался искренне и правдиво рассказывать о жизни простых советских людей. Мне были интересны беседы с очевидцами, свидетелями исторических событий. Я обращался к архивам, где в пожелтевших от времени, не важных на первый взгляд фактах, отчётах бригадиров и директоров, справках о пионерских отрядах, заявлениях с просьбой отправить на фронт, рапортах и донесениях, можно обнаружить удивительные исторические находки.

С моими подопечными мы побывали в Самарканде, Ташкенте и Бухаре, познакомились с историческими местами Крыма, участвовали в археологических раскопках скифских курганов, съездили в Москву и Санкт-Петербург, посетили священные места Белоруссии.

Оглядываясь на свою учительскую работу, прихожу к выводу, что нужно выходить за рамки урока, раздвигать границы учебной программы, привлекать архивные документы, исторические материалы, искать и открывать, подходить творчески к любой теме. Считаю чрезвычайно важным формировать в молодёжи устойчивые знания истории Отечества.

Мою жизнь и педагогическую биографию в полной мере разделила моя супруга Лидия Михайловна, в девичестве Скворцова, посвятив свою трудовую биографию, знания и опыт Цивильскому району Чувашии. Её отец, Михаил Фёдорович Скворцов, участник Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.), был ранен, имеет медали «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1945г.), «Ветеран труда» (1975 г.) 25 лет он работал председателем колхозов «Ёмет» (Мечта) и им. Мичурина

Цивильского района Чувашской Республики. Под его руководством колхоз «Ёмет» славился качественной поставкой зерновых, мяса, хмеля, овощей и фруктов. Здесь находился научный опорный пункт по качественному улучшению красногорбатовской породы коров. За лучшие образцы работы в сельском хозяйстве награждён Малой серебряной (1957 г.) и Малой золотой (дважды 1958 г.) медалями Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Этой награды были удостоены лишь несколько человек в Чувашии.

Мать Александра Дмитриевна всю себя отдала детям и труду в колхозе; родила и воспитала десять детей; вместе со всеми трудилась на току и плантациях хмеля. Скворцовы следовали простым истинам, основанным на добре, любви, честности, народной педагогике, главным воспитателем был труд. Дети выросли хорошими людьми, заботливыми и внимательными к людям, добросовестными работниками.

Александра Дмитриевна награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1945 г.), «Медаль материнства» II степени (1950 г.), «Медаль материнства» I степени (1954 г.), орденом «Материнская слава» III степени (1958 г.),



**Михаил Фёдорович
Скворцов
(1911-1990)**



**Александра Дмитриевна
Скворцова
(1912-2001)**



**Лидия Михайловна
Скворцова
(Панина-Павлова)**

медалью «Ветеран труда» (1975 г.).

Наша педагогическая работа оказалась весьма насыщенной и интересной. По линии Министерства обороны СССР мы работали учителями в Германии (ГДР) в средней школе в Группе советских

войск в Германии (ГСВГ), по линии Министерства просвещения СССР в советской средней школе в г. Улан-Баторе в Монголии, по линии Министерства иностранных дел России в средней общеобразовательной школе при Берлинском отделении Посольства России в ФРГ.

С учащимися средней школы № 91 ГСВГ – детьми военнослужащих, мы вели военно-патриотическую работу: член Военного Совета-начальник политотдела ВВС ГСВГ генерал-лейтенант авиации В. Коробов награждал команду средней школы № 91 – победителей в соревнованиях по надеванию противогазов, по медико-санитарной подготовке учащихся средних школ ВВС ГСВГ Грамотами; часто посещали музеи ГДР. Ежегодно 9 мая обязательно ездили в предместье Берлина Карлсхорст, где представители стран-победительниц подписали акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии в войне 1941-1945 гг., возлагали венки и цветы к могилам советских воинов в Трептов-парке.

Наши ученики в Тиргартене, недалеко от Рейхстага, в присутствии учителей, посольских работников, служителей Русской православной церкви, представителей немецкого Бундесвера возлагали цветы в память о погибших советских солдатах.



Акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии в войне 1941-1945 гг. Слева направо: Маршал Советского Союза Г.К.Жуков, генерал Спаатс, генерал Делатр де Тассиньи. Подписывает акт Кейтель



Открытый урок истории Великой Отечественной войны в Музее истории безоговорочной капитуляции фашистской Германии в войне 1941-1945 гг. провели А.Н. и Л.М. Панины-Павловы.

А. Н. Панин-Павлов с учениками средней школы при Посольстве РФ в ФРГ г. Берлин. 9 мая 1996 г. (Карлсхорст)



Табличка перед входом в музей (Карлсхорст)



Зал, где был подписан акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии в войне 1941-1945 гг. (Карлсхорст)



А. Н. Панин-Павлов и Л. М. Панина-Павлова у мемориального комплекса погибшим советским воинам. Тиргартен. 1996 год

С учащимися мы ездили во Францию, в Париже посетили Лувр, Версаль, кладбище Сен-Женевьев-де-Буа; в Чехию: были в Праге, Старграде, на Карловом мосту; в Австрию, Швейцарию, Италию: посмотрели Пизу, Венецию, Помпеи, Неаполь, Рим (Колизей, Пантеон), Ватикан (собор Святого Петра).

Выйдя на пенсию, я побывал на Балканском полуострове: в Черногории, Хорватии, Боснии и Герцеговине, Сербии, Албании. Следующие путешествия состоялись в Израиль (Тель-Авив, Иерусалим), Египет; в Каире я работал экскурсоводом с русскоговорящими туристами в Национальном музее, водил их к пирамиде Хеопса и сфинксам.

Большое место в моей жизни занимает работа над исследовательскими проектами. По официальной просьбе Роберта Хартли, руководителя музея г. Харборо (Великобритания) и по поручению главы самоуправления г. Чебоксары А.А. Игумнова на основе архивных материалов я подготовил исследование о посещении английского купца и дипломата Антония Дженкинсона в 1558 г. г. Чебоксары. Фигура этого исторического деятеля имеет особенное значение для Чувашии, ведь благодаря ему, на карту Московии в

1562 году был нанесён город Чебоксары на латинском языке Schabokchar (Шабокшар). Совместно с директором Чебоксарской детской школы искусств № 1 С.А. Блохиным по результатам исследования реализован проект «Путешествие английского купца и дипломата, родоначальника лордов Ливерпуль Антония Дженкинсона по великому волжскому пути между городами Маркет Харборо и Чебоксары».

В 1995 году свет увидела наша книга «И здесь ковалась Победа: Цивильский район в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)» (издана в газете «Цивильский вестник» в апреле-мае 1995 г. в формате «книга в газете»).

Вспоминается ещё один рассказ моего отца, это было в мае 1979 года, у нас в гостях находилась семья полковника авиации В.А. Смирнова, который приехал из Москвы с женой Ириной Сергеевной и тёщей Анастасией Яковлевной, поклониться могиле своего друга – лётчика-инструктора М.А. Ермакова, погибшего близ нашей деревни в 1944 году.

– Это было в конце апреля 1945 года... На нашем участке война закончилась. Мы овладели немецкими городами и важными узлами дорог: Анклам, Фридланд, Нойбранденбург, Лихен и вступили на территорию провинции Мекленбург. Странное чувство посетило и не покидало меня, да и всех нас. Мы так ждали конца войны!!! И вот он наступил долгожданный! Не будет больше смерти, так жестоко и беспощадно уносящей наших товарищей... Не будут больше рыдать женщины, потерявшие мужей, детей, братьев и сестёр... Сколько детей осиротело! Сколько людей сгубила и покалечила война! Как жить дальше? Что впереди?

Слушая воспоминания ветеранов, плакали их жёны. Мама вспомнила своего родного брата Феоктиста Терентьевича Панина, 1922 года рождения. Он окончил Цивильский педагогический техникум в 1940 г., был призван в армию и направлен на учёбу в Одесскую военную школу пилотов. 22 июня 1941 года в 4 часа утра, когда немецкая авиация стала бомбить город, курсанты выпрыгивали из окон казармы, его контузило. Раненый он был отправлен домой. В 1941-1943 гг. работал военруком в школах сёл Шордауши и Булдеево. Скончался от последствий ранения в 1944 году. Ему было всего 22 года.

Мама сказала тогда:

–Так я потеряла своего младшего брата. Не успел он подняться в небо, как лётчик, и сразиться с фашистами...

Трагедию войны осознаёшь и понимаешь разумом, но чувства и эмоции, вошедшие в наше сердце, в кровь, память за суровые военные годы трудно сразу забыть!

Моя работа была поощрена государством: вручены Грамота Министерства просвещения СССР за успехи в военно-патриотическом воспитании учащихся в советской средней школе в Монгольской народной Республике (МНР) (1990 г.). Почетная грамота Министерства образования Российской Федерации (2003 г.). В 2015 году меня нашла дорогая награда – присвоение почётного звания «Заслуженный деятель чувашской этнокультуры» Дипломом Чувашского национального конгресса, Союза чувашских краеведов и чувашской народной академии за книгу «И здесь ковалась Победа: Цивильский район в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)» и за пропаганду краеведческих знаний за подписью председателя наградной комиссии В.П. Станьяла от 6 декабря 1994 года.

В преддверии 70-летия Победы советского народа над фашистами в Великой Отечественной войне хочу громко заявить, чтобы слышали люди всего мира.

Граждане мира, честные люди великих и малых стран, в ком живёт чувство справедливости и любви к Родине, кто жаждет мирного труда, яркого солнца и чистого неба над головой, не забывайте о войне с фашизмом, не допускайте её повторения, крепко держите в руках святое знамя Победы, окрашенное в алый цвет крови миллионов погибших борцов за мир!

Глава 1. ТАЙНА ГИБЕЛИ ВОЕННОГО САМОЛЁТА В ЧУВАШИИ: НАЧАЛО ПОИСКА

§ 1. Карта военных событий

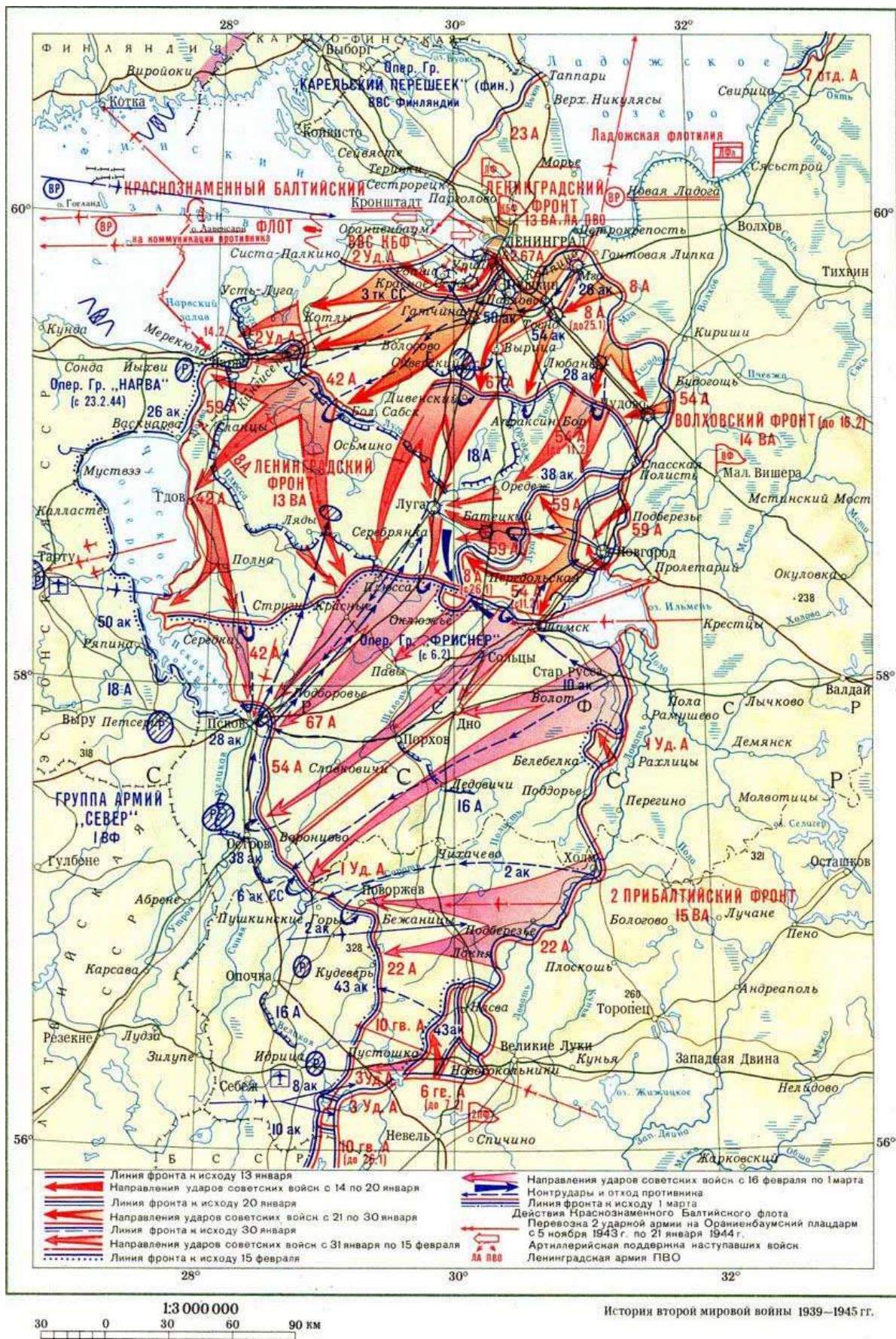
Поводом для многолетней поисковой работы и сегодняшнего повествования послужило трагическое событие 11 февраля 1944 года в лесу Шумаш на территории Октябрьского района (ныне Цивильского) Чувашской Республики близ деревень Имбюрти, Вторые Тойзи и посёлка Конар, где потерпел катастрофу военный самолёт иностранного производства, за штурвалом которого был советский лётчик.

Как оказался военный самолёт, да ещё иностранный, в глубоком тылу?!

Тайну авиакатастрофы в чувашском лесу в течение многих лет пытались раскрыть очевидцы и свидетели, учителя, школьники – члены поисковой группы. Сегодня накоплен определённый материал: воспоминания, письма, документы, фотографии, публикации в печати; география поисков продвинулась далеко за пределы Чувашии; а отголоски того зимнего вечера до сих пор дают о себе знать.

Карта военных действий в период февраля 1944 года позволяет конкретно представить события и как-то приблизить к теме нашего исследования.

В начале 1944 года линия фронта проходила примерно по линии: Крым – южнее Днепра через Припятские болота, через Оршу – Витебск – озеро Ильмень – Ленинград. 14 января – 29 февраля под Ленинградом была успешно проведена наступательная операция. Город был полностью разблокирован. Закончилась 900-дневная блокада легендарного города, потерявшего не менее 800 тыс. своих жителей. Практически одновременно с этим развивалась операция по освобождению правобережной Украины. Ключевой из них стала Корсунь-Шевченковская. Войска 1-го Украинского фронта (командующий Н.Ф. Ватутин) и 2-го Украинского фронта (командующий И.С. Конев) окружили Корсунь-Шевченковскую группировку противника. В результате были уничтожены 55 тыс. вражеских солдат, 18 тыс. взято в плен. По тактике и военному искусству окружения и уничтожения операция получила название «второй Сталинград». Чувашия территориально была далеко от мест военных сражений.



**Карта военных действий на северо-западном направлении.
 Январь-февраль 1944 г.**

§ 2. Воспоминания очевидцев. 1944 год



И.Г. Вдовина (1913-1985)
в Чувашском
национальном костюме.
На обороте фото
написано: «На память
любимому ученику
Павлову Ав. Ник.,
продолжателю моего
наследия». 1973, июнь

Рассказывает директор Второтойзинской восьмилетней школы, учитель музыки, чувашского языка и литературы Ираида Григорьевна Вдовина:

- Веду урок. Тихо в классе. Дети заняты учёбой. Вдруг тишину пронзает сильный взрыв. И учителя, и ученики сильно напуганы. Внезапно окраину деревни озарила вспышка пламени, лишь дым остался над лесом. Ребята с учительницей побежали узнать, что случилось. Говорят, над деревней только что пролетел самолёт. Пошли на лыжах в лес.

Погода в тот день выдалась плохая: метель с ног валит, сильный туман – в двух шагах ничего не видно. Шли по глубокому снегу до старой дубравы. Увиденное повергло нас в шок: срезая вековые дубы, самолёт вошёл в сугроб и в землю на глубину 1,5 метра и разбился на куски. Тело лётчика разорвано на части.

В тот же день на место катастрофы самолёта прилетели военные из Чебоксар на двух самолётах. Они приземлились на поле около деревни Имбюрти. Я представилась прилетевшим лётчикам как директор Второтойзинской восьмилетней школы. Там был один офицер, его фамилии не помню.

Место катастрофы оцепили. Нашли документы и фотографию пилота, называли какой-то сибирский адрес, город Свердловск и фамилию Ермаков и инициалы М.А., но сейчас все эти важные детали не помню.

Прибывшие собрали останки погибшего, уложили в гроб и похоронили на сельском кладбище деревни Вторые Тойзи.



**Здание Второтойзинской восьмилетней школы, в котором И.Г. Вдовина
вела урок 11 февраля 1944 г. Фото 1978 г.**

Пишет учительница немецкого языка Второтойзинской восьмилетней школы Елизавета Карповна Карпова:

«В 1943 году марте месяце (феврале 1944) с предсельсовета (председателем сельского совета), предколхоза (председателем колхоза) и колхозником Львовым Т.Л. поехали на место падения самолёта в лес. Вот что я помню. Упал самолёт американский (т.к. я преподавала немецкий язык). Самолёт разделился на три части: пропеллер с машинной частью, середина самолёта и хвост самолёта. Кругом деревья обломлены. Около хвоста самолёта лежит пулемёт светленький, ещё лежит разбитый чемодан... Там же лежит человек...

Картина была страшная. Даже мне и сейчас вспоминать очень тяжело».

Здравствуйте, дорогие товарищи!
Я, пенсионерка, Карпова Елизавета Карповна
из ВЗ аэро. В 1948 году марта месяце
с председателем, председателем и кол-
хозником Львовым Б. А. посетили на
место падения самолета в лес.
Вот что я помню. Упал самолёт
американский (т. к. я преподавала
каждый язык). Самолет разделился
на три части: хвост с машин-
кой, середина самолёта и
нос самолёта. Рядом деревья
обломаны. Вокруг носа самолёта
лежит металл - светлый, ещё
лежит разбитый металлолом - видно
несколько носовиков, носков и
синий летний шнур. Там же
лежит человек в комбинезоне без головы,
без одной руки и без ног. Дальше
лежат одна рука и одна нога.

Письмо Е.К. Карповой

Жительница деревни Имбюрты, колхозница Александра Дмитриевна Крюшниковна, вспоминает:

— Когда началась Великая Отечественная война, все мужчины, кто мог защищать Родину, ушли на фронт. Мы много трудились для обороны страны, женщины выполняли всю мужскую работу. Особенно трудно было в октябре и ноябре 1941 года. Мы работали

на лесозаготовке, спиливали огромные дубы, валили и на санях отправляли на строительство оборонительных сооружений на берегу Волги.

В феврале 1944 года по разнарядке заготавливали дрова для города Чебоксары. Ведь тогда много топили дровами. Не помню, какого февраля, но это было в 1944 году: мы спиливали дубы на Айдаровской дороге. Три дня подряд было очень туманно. К вечеру началась сильная метель. Над лесом закружился самолёт. Мы насторожились. Ведь в войну нас учили, если слышишь звук самолёта, нужно ложиться, мало ли чей самолёт? От Айдаровской дороги звук пошёл к деревне Тиньговатово, что рядом с деревней Имбюрти, потом опять над лесом, над нашими головами. Но самолёт мы не видели, из-за густого тумана мы еле замечали верхушки огромных дубов. Мы очень испугались, когда услышали хлопок взрыва. Это было от нас примерно в 2,5 километрах. Мы тогда не поняли, что это: взорвался самолёт или бомба.

Только на второй день в деревне узнали, что в глубоком лесу, недалеко от дома лесника взорвался военный самолёт.

Учительница Имбюртской начальной школы Ксения Терентьевна Панина рассказывает:

– Когда раскапывали снег, на ветках обнаружили останки лётчика, его парашют, личные вещи: планшет, ручные часы, фотографии, деньги. Завернув находки парашютным шёлком, прибывшие из Чебоксары забрали их с собой. А корпус самолёта, расчленённый на несколько частей, оставался там в течение всей зимы. Винт от самолёта на санях привезли в деревню Имбюрти в кузницу. Обломки самолёта потом сельчане растаскали для разных целей. А дети, когда пасли в лесу коров, всегда что-нибудь находили на месте катастрофы. Три дуба, верхушки которых были срезаны самолётом, простояли до 60-х годов. Всё это следы войны, будь проклята она!

§ 3. Проведение поисковой работы: 1965 год

В 1965 году, в год 20-летия Великой Победы советского народа в Великой Отечественной войне, редакция газеты «Красная звезда» совместно с ЦК ВЛКСМ объявила экспедицию «Слава» под девизом «Герои рядом с нами». На призыв откликнулись пионеры и комсомольцы Второтойзинской восьмилетней школы Чувашской АССР под руководством И.Г. Вдовиной. Они искали односельчан,

погибших во время Великой Отечественной войны, в том числе погибшего лётчика Ермакова.



Ираида Григорьевна писала письма в разные инстанции, в том числе в город Свердловск, пытаясь найти хоть какие сведения о советском лётчике М.А.Ермакове: в редакцию газеты «Уральский рабочий», директору областного Дворца пионеров и школьников П.И. Истомину. Всё тщетно. Но надежду не теряли.

9 мая 1965 года на могиле лётчика М.А. Ермакова был установлен обелиск, благодаря начальнику нефтеперекачивающей станции посёлка Конар Михаилу Михайловичу Григорьеву. За могилой лётчика стали ухаживать школьники.



**Открытие обелиска на могиле лётчика М.А. Ермакова. 9 мая 1965 г.
Венок возлагают ученики Второтойзинской восьмилетней школы
Борис Лаврентьев и Аверкий Павлов (автор этой книги)**



**Открытие обелиска на могиле лётчика М.А. Ермакова. 9 мая 1965 г.
Выступает директор Второтойзинской восьмилетней школы В.В. Петров.
Справа: учителя М.Н. Григорьева и С.А. Андреев**



Открытие обелиска на могиле лётчика М.А. Ермакова. 9 мая 1965 г.

Воспоминания Григорьевой Музы Николаевны, заместителя директора по учебно-воспитательной работе Конарской средней школы.

— За все годы работы в школе постоянно уделяли внимание военно-патриотической работе: проводили юнармейские игры, не зарастала тропа к обелиску летчика М.А. Ермакова, потому что его родственники так далеки, что мы стали его родственниками, постоянно ухаживали за памятником, сажали цветы, проводили митинги.

В настоящее время за могилой М.А. Ермакова ухаживают учащиеся Конарской средней школы под руководством заместителя директора по воспитательной работе Татьяны Михайловны Васильевой, бывшей ученицы этой школы и члена поискового отряда.



М.Н. Григорьева

Глава 2. ПРОДОЛЖЕНИЕ ПОИСКА

§ 1. Первые результаты поиска

Поисковая работа была продолжена в 1977 году. На смену пришло другое поколение. В 1979 году Второтойзинская восьмилетняя школа была реорганизована в Конарскую среднюю школу.

В поисково-краеведческой работе появилось много познавательного и воспитательного. Перед поисковой группой встали вопросы:

- Как иностранный самолёт оказался на территории Чувашии?
- В чём причины катастрофы самолёта?
- Какое задание выполнял лётчик?
- Живы ли родственники погибшего лётчика?

В ходе поиска появилось много других вопросов. Были сформулированы цели и задачи поиска. Цель – раскрыть тайну авиакатастрофы 11 февраля 1944 года. Задачи:

- 1) исследовать объект – иностранный самолёт и место катастрофы в лесу;
- 2) собрать документальные свидетельства;
- 3) найти родственников, сослуживцев, друзей погибшего лётчика.

С чего начать? На месте гибели лётчика стоят три дуба, их верхушки срезаны самолётом, но они молчаливые свидетели.

Из воспоминаний бывшего ученика Конарской средней школы, ныне фермера, Вадима Николаевича Крюшников (2015 год):

–В 1977 году наша краеведческая поисковая группа была на месте авиакатастрофы. При раскопках на месте крушения самолёта мы находили осколки, куски самолёта размером 2-3 см.

Мне дорог любой эпизод, связанный с Великой Отечественной войной. Мой отец, Николай Николаевич Крюшников – участник войны, имеет награды и медали. Летом 2014 года я со своими друзьями вывозил из леса Шумаш дрова. Лесная дорога проходила мимо того места, где разбился самолёт. Наш трактор забуксовал. Из колеи мы извлекли алюминиевый кусок корпуса самолёта размером 15 на 15 см. Когда откроется музей в Конарской средней школе, я эту «память» отнесу в школу. Пусть молодое поколение знает, что отголоски войны звучат и сегодня.



Находка в лесу Шумаш. 2014 г.

Из рассказов очевидцев было известно, что на место катастрофы на двух самолётах прилетели военные из города Чебоксары, похоронили лётчика, забрали его документы и личные вещи.

Акт катастрофы, составленный по найденным в карманах гимнастерки и его полетной сумки документам:

«В 1-м км севернее д. Имбюрти, 12 км восточнее г. Цивильск ЧАССР произошла катастрофа самолета Р-39Q-5 № 42-20481. При тумане и видимости не более 500 м самолет врезался в лес, ударился правой плоскостью в дерево на большой скорости с последующим ударом в землю под углом 60 градусов. При ударе произошел взрыв баков, остатки самолета разнесены в направлении удара на 50 м. В остатках одежды летчика и в полетной сумке найдены документы: удостоверение личности, комсомольский билет, командировочное предписание, продовольственный аттестат, полетный лист, подписанный командиром 2 АЭ капитаном Ролиным, маршрутная карта. А также вымпел с письмом, заготовленным для сбрасывания родным на станцию Куеда, 3 фотографии, 63 руб. 45 коп., разбитые карманные часы. Самолет эксплуатировался с 25.8.43 г. и налетал 39 часов 50 мин.».

Нет в нашей стране семьи, которую не коснулась война. Суровым испытанием прошла она через каждую жизнь. Не могла обойти стороной и семью Ермаковых.

Размышления привели меня в архив, где для изучения были взяты подшивки районных газет за февраль 1944 года. Может, сообщение о происшествии было напечатано? Но никакого сообщения о катастрофе самолёта в газетах не обнаружено.

Поисковая работа нашла свое отражение в сочинениях учащихся. Был объявлен школьный конкурс на лучшее сочинение на темы: «В те суровые дни войны», «Этого нельзя забыть», «Наш колхоз в годы войны», «Что знают мои родители о катастрофе иностранного самолета?».

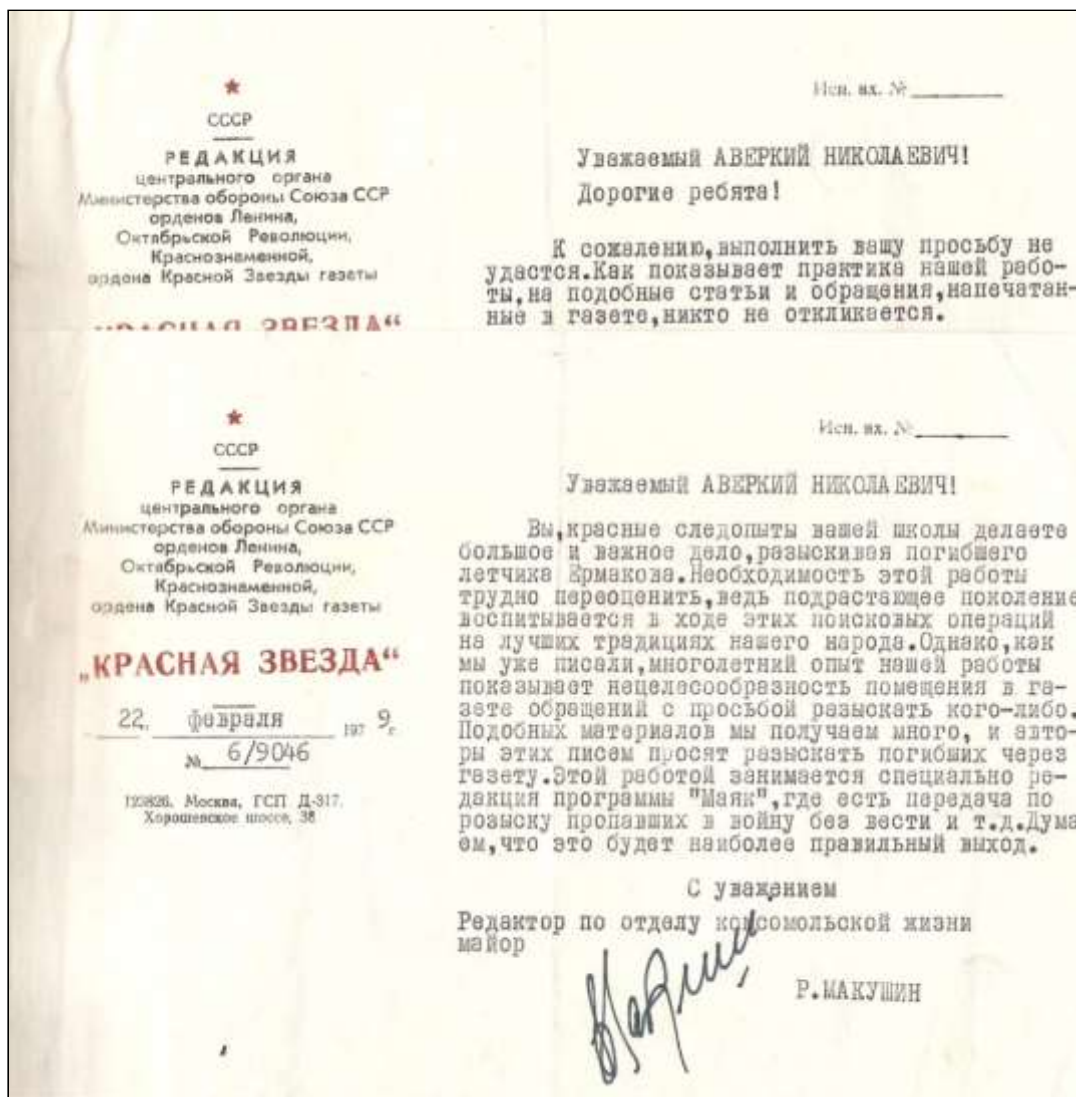
Из сочинения ученицы 8 класса Конарской средней школы Эльвиры Разумовой:

«О чем думал летчик перед смертью? Он решил посадить самолет на полянке? Быть может, жалел, что не успел сразиться с фашистами. Думал ли он о славе, когда шел на этот риск? Нет! Он знал, что выполняет боевое задание командования. О чем он думал в тот миг – никто не знает. Это тайна, которую человек, умирая, уносит с собой. Но мы знаем, что он шел на смерть ради других. Миша Ермаков, возможно, видел, что деревня близко, возможно, вспомнил свою дочь и жену. Мечтал с ними пройти по лесной полянке, сходить по грибы. Может, хотел услышать деревенских петухов на рассвете, послушать, как шумит рожь. Может быть, как все военные, мечтал о конце войны...».

Обком ВЛКСМ наградил ребят из поисковой группы путёвкой по маршруту «Чебоксары-Москва-Минск-Хатынь-Брест», по которому мы отправились в летние каникулы 1978 года. Впечатления от посещения памятных мест Белоруссии и сожжённой деревни Хатынь привели к единодушному мнению: «Мы не должны забывать войну! Это не должно повториться!».

Взялись писать письма – обращались в Чувашский облвоенкомат, Государственный архив Чувашской АССР, архивы обкома КПСС, писали в редакцию газет «Красная Звезда», «Правда», радио «Маяк», в программу «Между Волгой и Уралом», в центральный архив Министерства обороны СССР г. Подольска.

Уточним, что многие архивы в те годы были закрыты и недоступны. Переписка длилась более двух лет. Получали одобряющие наши действия ответы, но конкретных результатов не было.



Ответ красным следопытам из редакции газеты «Красная Звезда»

Поисковая группа пришла к выводу, что в трагедии самолёта кроется нечто большее, чем рядовой военный случай. Поиск решили продолжать, во что бы то ни стало.

§ 2. Особое задание под грифом «Секретно»

Случайно, поиски вывели на малоизвестную страницу истории Великой Отечественной войны – выполнение особого задания Государственного комитета обороны СССР (ГКО) по поставке странами-союзниками самолётов-истребителей по ленд-лизу* для нужд фронта.

* Ленд-лиз (англ. lend-lease, от lend – давать в займы и lease – сдавать в аренду) – система передачи США займы или в аренду военной техники, оружия, боеприпасов, снаряжения, стратегического сырья, продовольствия, различных товаров и услуг странам-союзникам по антигитлеровской коалиции в годы Второй мировой войны.

В советской «научной» литературе послевоенного периода величина поставок по ленд-лизу авиационной техники оценивалась, как незначительная и указывалась величина – 4%, что не соответствует действительности.

По имеющимся данным за время войны по ленд-лизу Советским Союзом было получено истребителей – 13981, бомбардировщиков – 3652, гидросамолетов – 206, разведчиков-корректировщиков – 19, транспортных самолетов – 719, учебно-тренировочных самолетов – 82. Всего 18659 самолетов. Крайне важно то, что эти самолеты появились в самое трудное для советских военно-воздушных сил время.

В июне 1942 г. для перегонки американских самолетов была открыта трасса Красноярск-Уэлькаль. До авиабазы Фэрбенкс на Аляске самолеты перегоняли американские летчики, а там их принимали советские пилоты из 1-й перегонной авиадивизии. Советские военные лётчики перегоняли американские истребители «Аэрокобра» в сложных климатических и географических условиях, тем самым внесли большой вклад в будущую победу над общим врагом.

Несмотря на то, что после осуществления этой масштабной инженерно-технической и транспортной операции по транзиту через чужое государство прошло много лет, никаких публикаций о ней не было.

§ 3. Тайна авиакатастрофы раскрыта

Вскоре поиски увенчались успехом.

Письмо из Министерства Обороны СССР от 13 июня 1978 г.:

«На письмо руководителя краеведческого кружка Вашей школы тов. Павлова А.Н. сообщаю, что по учёту офицерского состава Военно-Воздушных Сил числится: лейтенант Ермаков Михаил Александрович, 1917 года рождения, уроженец села Маркидоново Куединского района Пермской области. В Советской Армии с 1939 г. 11 февраля 1944 года, будучи лётчиком-инструктором 20 запасного авиаполка, погиб при катастрофе самолёта.

Его мать, Ермакова Дарья Яковлевна, состоит на пенсионном обеспечении в Пермском облвоенкомате, г. Пермь (обл.). Других сведений не имеем.

Начальник отдела Подшивалов».



Ответ из Министерства обороны СССР. 13 июня 1978 г.

С чрезвычайным волнением и нетерпением следопыты писали письмо матери погибшего лётчика Дарье Яковлевне Ермаковой и отправили его по адресу: Пермская область, Куединский район, любая школа района. Через некоторое время было получено письмо.



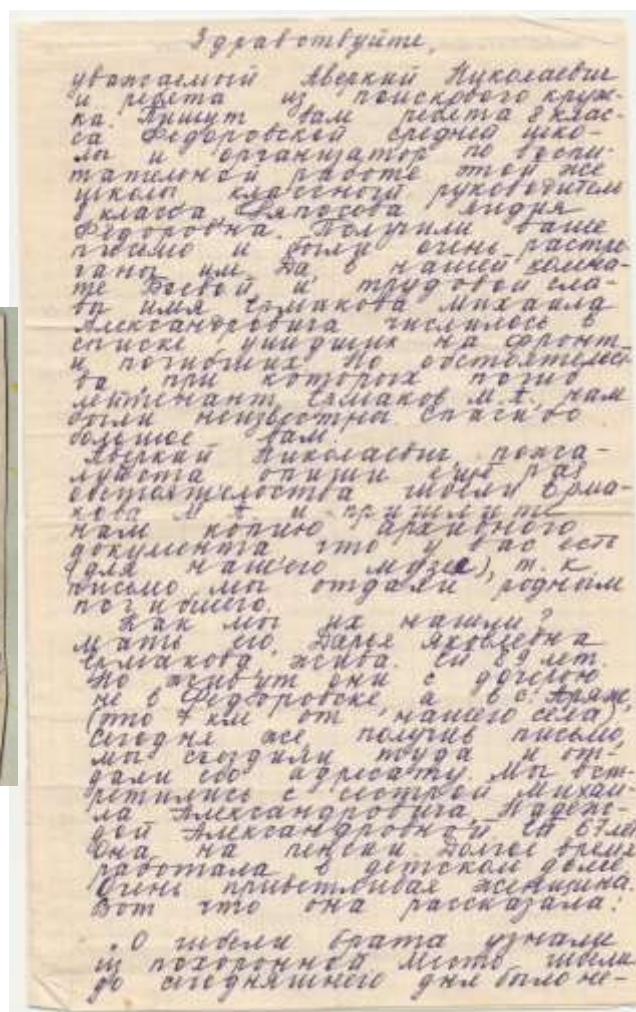
Письмо учащихся Фёдоровской средней школы:

«Получили ваше письмо и были очень растроганы им. Да, в нашей комнате Боевой и Трудовой Славы имя Ермакова Михаила Александровича числилось в списке ушедших на фронт и погибших. Но обстоятельства, при которых погиб лейтенант Ермаков М.А., нам были неизвестны. Спасибо большое Вам».

«Мать его, Дарья Яковлевна Ермакова, жива. Ей 89 лет. Но живут они с дочерью не в Фёдоровске, а в с. Аряж (это 7 км от нашего села). Сегодня же, получив письмо, мы съездили туда и отдали его адресату. Мы встретились с сестрой Михаила Александровича Надеждой Александровной. Ей 67 лет. Она на пенсии. Долгое время работала в детском доме. Очень приветливая женщина. Вот что она рассказала: «О гибели брата узнала из похоронной. Место гибели до сегодняшнего дня было неизвестно. Огромное вам спасибо. Михаил служил и жил в Новосибирске. У него были жена и дочь. Дочь умерла, а жена до сих пор жива и живёт в Москве. Она выходила замуж ещё, поэтому фамилии её не знаем, связей не поддерживаем давно. Жена присылала письмо с известием о гибели».

В Москве же живёт близкий друг Михаила Александровича Владимир (ни фамилии, ни отчества она не знает, но пообещала узнать и сообщить). Владимир и был вместе с Михаилом в последнем перелёте. Михаил командовал эскадрилей в 20 самолётов, которые перегоняли на фронт из Новосибирска. Погода была очень плохая. В Свердловске их задержали на 11 дней. Хотя погода не улучшилась, их выпустили. Все 20 самолётов попали в снежный циклон и стали гибнуть. Михаил, как командир шёл первым, он и приказал: «Ребята, спасайтесь, как можете». Из 20 самолётов уцелело 2: друг Михаила Владимир и ещё один товарищ, имя его неизвестно».

«Давайте объединим свои усилия в поиске всех членов экипажа этих 20 самолётов и установим родных и близких, свяжемся с ними».



Письмо от Надежды Александровны Ермаковой от 13 ноября 1978 г.:

«...получили от вас весточку о гибели моего брата Ермакова Михаила Александровича».

«Моя мама ... живёт со мной, ей 89 лет, она уже совсем плохая, плохо видит, плохо слышит, такое её состояние. Я пишу вам ответ, а она сидит и плачет».

«Прошло 34 года, как погиб Михаил, правда ему было 27 лет, Находился он в Новосибирске, был женат, была у них девочка, но ещё маленькая...».

«Когда погиб брат, нам его жена, наша сноха Валя, сообщила (мы её не видали и вообще не знали, она у нас не успела побывать – была война)».

«...благодарим Вас и ваших учащихся за то, что вы ухаживаете за могилой брата».

«Аверкий Николаевич, по возможности приезжайте к нам. Мы поговорим и посмотрим на вас, как на моего брата, а мама, если будет жива, посмотрит, как на сына».

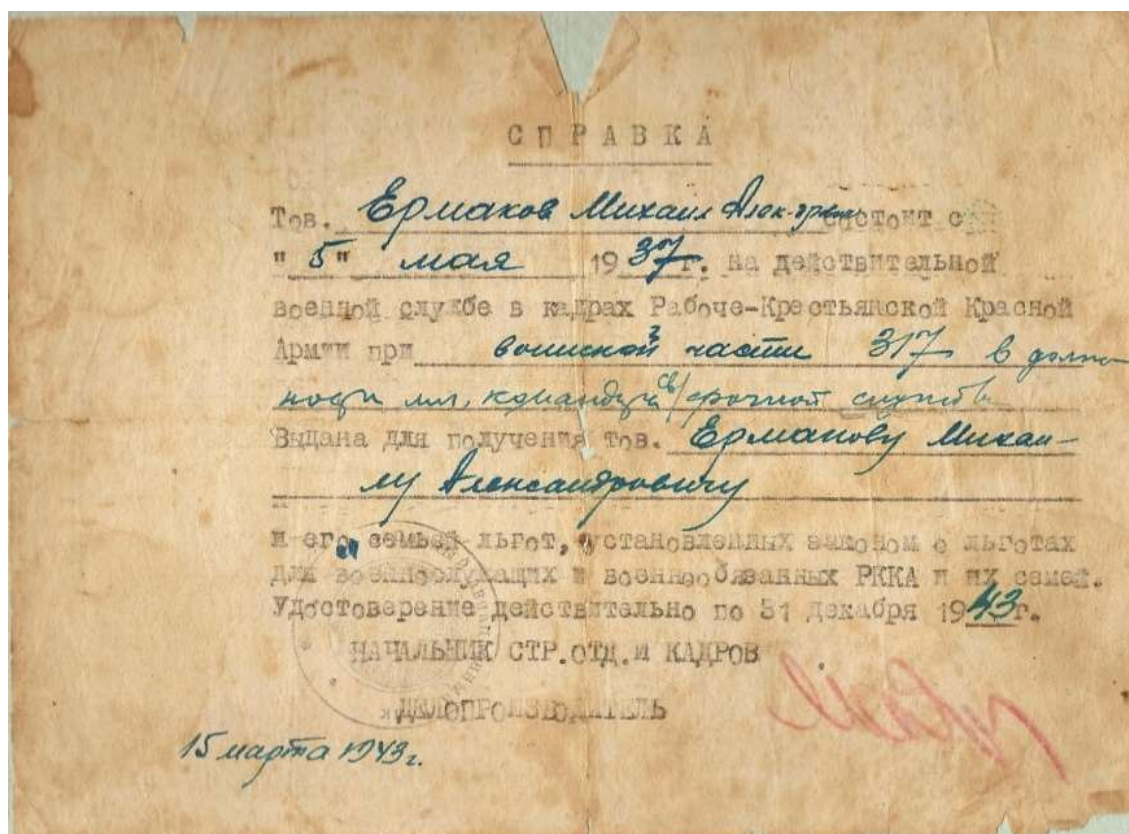
Письмо от Надежды Александровны Ермаковой от 1 марта 1979 г.:

«Во время гражданской войны в 1918 году погиб наш отец на фронте от рук белогвардейцев. Мне тогда было 6 лет, а брату Михаилу 1 год. По социальному мы были бедняки – крестьяне. Жизнь была трудная. Наша мама была вынуждена пойти в прислуги, чтоб заработать денег на воспитание нас. После того, как мы подросли. Мама поступила в школу «Коммуну» поваром и нас с братом взяли туда на готовое обеспечение. В эту школу «Коммуну» принимали детей, у кого погибли родители в Гражданскую войну. После того, как перевели из Фёдоровска школу «Коммуну» в другое место, нас мама не отпустила, и мы переехали в село Бикбарду нашего же района, правда тогда район и область назывались по-другому. Мама поступила в школу ШКМ (Школа крестьянской молодёжи) техничкой, там я закончила 7 классов».

«[Миша] окончив 7 классов уехал учиться в г. Свердловск в строительный техникум, учился там 3 года. Получил специальность техника-строителя. Но почему-то решил учиться на лётчика-истребителя и поступил в г. Батайск в Ростовской области в авиационное училище. Дома он был только в 1937 году и в 1939 г. И больше мы его не видели».

Примного уважаемый тов.
Аверкий Николаевич Павлов!
Во-первых строках нашего письма,
сообщаем Вам и вашим иждивенцам,
сидонятам, что получили письмо
от Вас вестю о гибели моего
брата Ермакова Михаила Александровича,
писали Вам его сестра
Ермакова Надежда Александровна и
пишем Вам искренний привет и
желаем доброго здоровья и успехов в
работе и личной жизни. Моя мама
и также брат Ермаков Михаил
Александрович пишут со мной ей
89 лет, она уже совсем плохая, плохо
видит, плохо слышит, также ее состоя-
ни. Я пишу Вам ответ и она
следит и пишет. Ведь не знаем
как Вас благодарить за это, что
Вы сумели отыскать, могилку
нашего Михаила, мы ведь ~~тогда~~
не знали, где он похоронен. А Вы
и ваши сидонята сумели, добитесь
узнать о судьбе брата, о его гибели,
Вы даже связались с Москвой

По ряду обстоятельств на родине М.А. Ермакова побывать не удалось, а переписка с его родными временно прервалась, т.к. мы были командированы по линии Министерства обороны СССР в школу ГСВГ в ГДР.



Справка

Тов. Ермаков Михаил Александрович состоит с «5» мая 1937 г. на действительной военной службе в кадрах Рабоче-Крестьянской Красной Армии при воинской части 317 в должности мл. командира св/срочной службы.

Выдана для получения тов. Ермакову Михаилу Александровичу и его семье льгот, установленных законом о льготах для военнослужащих и военнообязанных РККА и их семей.

Удостоверение действительно по 31 декабря 1943 г.

Начальник стр. отд. и кадров

Делопроизводитель

15 марта 1943 г.



Михаил Александрович Ермаков
(1917-1944),
лётчик-инструктор
20 запасного авиаполка
(г. Иваново)

С.С.С.Р. Действительно до I/VII-40 г.
 Военная авиационная школа
 им. А. Серова
 22 декабря 1939 г.
 № 2212/4

Справка

Выдана настоящая военному служащему ВАШ им. А.Серова тов. Ермакову Михаилу Александровичу о том, что он действительно находится на действительной военной службе в качестве курсанта.

Справка выдана для пересылки родителям тов. Ермакова Михаила Александровича.

Начальника штаба части капитан Кантор
 Техник Паньков

5.1.14 / 113 / № 0777 - За б/засл

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

МЕДАЛЬЮ
«ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ»

1. Фамилия, имя и отчество ЕРМАКОВ ИВАН АЛЕКСАНДРОВИЧ
2. Звание Лейтенант 3. Должность, часть Летчик 4. ЛС
5. 9-го Перелетного авиационного полка
- Предоставляется к Премии Премии награды-медали «За боевые заслуги»
4. Год рождения 1917 6. Национальность Русская
6. Партизанство Член ВКОМ-36г. 7. Участие в Гражданской войне, после окончания боевых действий по фронту СССР в Отечественной войне (где, когда) не участвовал
8. Участие в боях в Отечественной войне не имеет
9. С какого времени в Красной Армии 1937г. 10. Кем и где представлен Руководителем Реввоенкоматом
11. Чем ранее награжден (за какие отличия) не награжден
12. Подлинная подлинная фотография представленного к награждению и адрес его семьи

1. Краткое биографическое описание боевого летного подвига

За время пребывания в 9-м ЛАП ЛС показал себя в следующем:

После короткой летной-отличной работы, поспешно в морально усталой, политический резист. Военную технику хранить устал. Психический вид р-нан. С товарищами-содетелей и подвигует орудиях. Молодой артистический, молодой, восточный в боевой офицер. С работой по бое-говым наем, только в част. Собирается хорошо. На летной с самолетах Л-39 (аэродром) не достигли 3800 метров, без летных предост-отен. Летная техника летной, только хорошо. Материальную часть имеет и эксплуатировать из графика. Эксплуатируется в полете, в полете-лах полетов отлично.

В И В О А: Летной представлением в Премии Премии награды - медаль «За боевые заслуги».

На основании приказа ИКО № 0777 от 1.10.42 г.

В И В О А: Летной представлением в Премии Премии награды - медаль «За боевые заслуги».

12. Подпись 1943 года.

Наградной лист на медаль «За боевые заслуги» М.А. Ермакову.
Награда при жизни не вручена.
Копию предоставил руководитель поискового отряда «Память»
ЧГПУ им. И.Я. Яковлева Николай Мясников

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

=====

1. Фамилия, имя и отчество ЕРМАКОВ Михаил Александрович

2. Звание лейтенант 3. Должность, часть лётчик 1-й АЭ

9-го Перегоночного авиационного полка

Представляется к Правительственной награде – медаль

«ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ»

4. Год рождения 1917 5. Национальность русский

6. Партийность член ВЛКСМ-36 г. 7. Участие в Гражданской войне, последующих боевых действиях по защите СССР и Отечественной войне (где, когда) не участвовал

8. Имеет ли ранения и контузии в Отечественной войне не имеет

9. С какого времени в Красной Армии 1937 г.

10. Каким РВК призван Куединским Райвоенкоматом

11. Чем ранее награжден (за какие отличия) не награждался

12. Постоянный домашний адрес представляемого к награждению и адрес его семьи

=====

1. Краткое, конкретное изложение боевого личного подвига

=====

За время пребывания в 9-м ПАП 1-й АЭ показал себя в следующем:

Делу партии ЛЕНИНА-СТАЛИНА предан. Политически и морально устойчив. Политически развит. Военную тайну хранить умеет. Идеологически выдержан. С товарищами общителен и пользуется среди них деловым авторитетом, молодой, культурный в обращении офицер. С работой по перегонке материальной части справляется хорошо. Перегнал 5 самолётов Р-39 (Аэрокобра) на расстояние 3800 километров, без лётных происшествий. Личная техника пилотирования хорошая. Материальную часть знает и эксплуатирует ее грамотно. Ориентируется в полёте. В маршрутных полётах отлично.

ВЫВОД: Достоин представления к Правительственной награде – медалью «ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ» на основании приказа ОКО № 0777 от 1.10.42 г.

В. КОМАНДИР 1 АЭ 9 ПАП

ЛЕЙТЕНАНТ /КОВАЛЕВ/

«12» ноября 1943 года.

Успех окрылил членов поисковой группы, они решили разыскать друзей Михаила Ермакова из эскадрильи, оставшихся в живых. И снова в разные уголки страны полетели письма. Удалось разыскать родственников Михаила, проживающих в Москве, Свердловске и Красноярске, а также товарища по службе, полковника авиации, выпускника Военно-инженерной академии им. Н.Е. Жуковского Владимира Алексеевича Смирнова.



Письмо Владимира Алексеевича Смирнова от 29 января 1979 г.

«Дорогие ребята краеведческого кружка! С большим волнением прочитал Ваше письмо. Оно словно вновь вернуло меня в теперь уже далёкие дни Великой Отечественной войны, в начало 1944 года.

Вспомнилось то трудное время, те дни и ночи, когда мы, тогда совсем молодые и задорные, выполняли столь необходимую работу по поставке боевых самолётов на фронт.



Курсант В. А. Смирнов. 1942 г.



В.А. Смирнов. ок. 1946 г.



**Командир звена
В.А. Смирнов. ок. 1944 г.**

Надо сказать, что время неумолимо стирает остроту пережитого, тем более что с того далёкого 1944 года прошло 35 лет.

Но нет-нет, да и вспоминаются те дни, товарищи и друзья, и не только вспоминаются, но как будто увидишь их наяву, побудеешь среди них, и тогда опять почувствуешь ту остроту тех незабываемых дней.

Но вот как это было.

11 февраля 1944 года эскадрилья истребителей «Аэрокобра», в составе которой находились я и мой товарищ Миша Ермаков, после длительного ожидания хорошей погоды вылетела из г. Свердловска и должна была перелететь в г. Иваново.

До 11 февраля более недели погода в месте вылета и в Иваново была нелётная: снегопад, облачность, обледенение.

Мы ждали с нетерпением погодных дней, чтобы быстрее доставить боевые самолёты фронтовым лётчикам, которые там уже с нетерпением рвались на фронт.

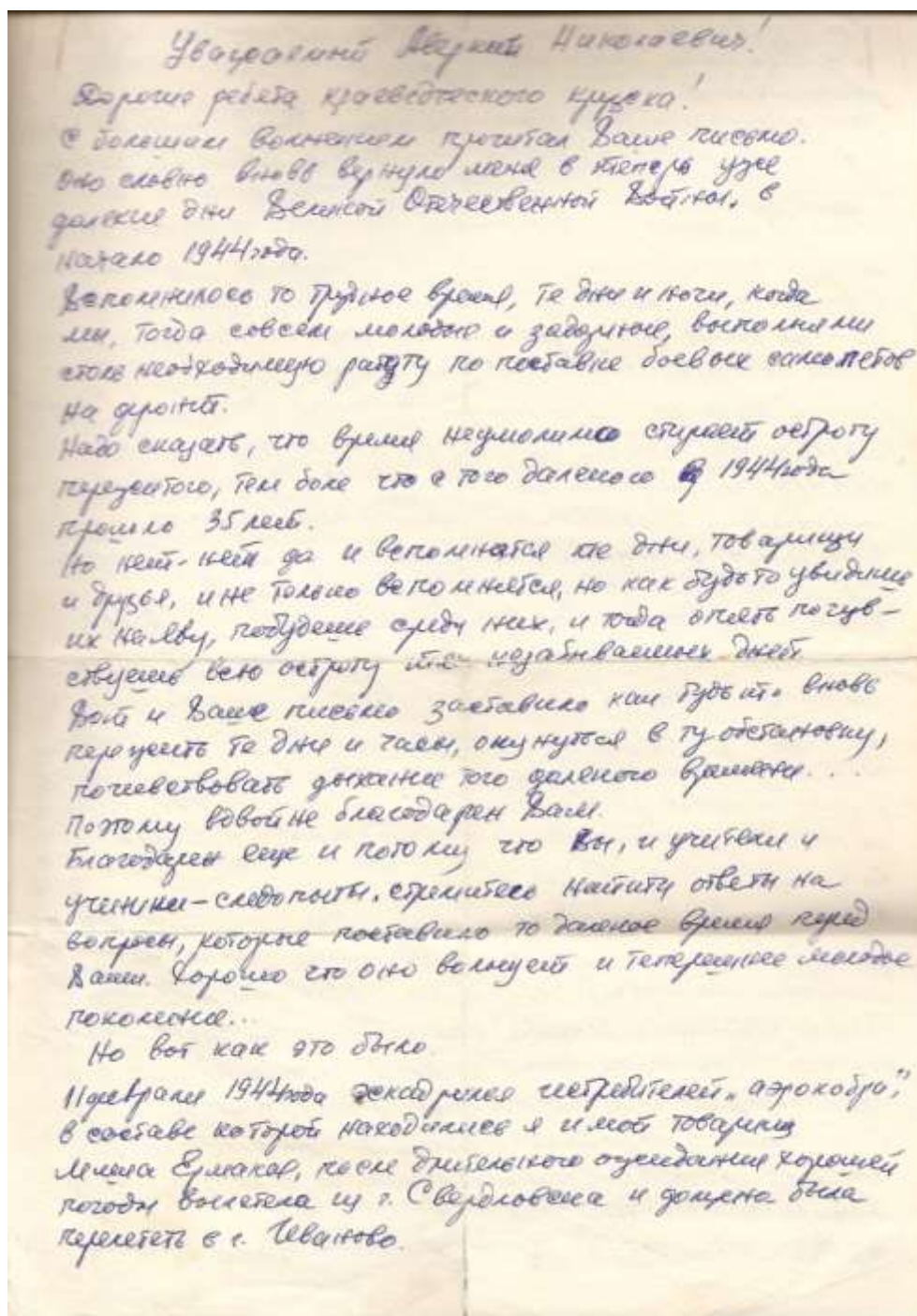
И вот 11 февраля в Свердловске выдался хороший ясный день и наша эскадрилья в составе 9 самолётов, в каждом из которых было по одному лётчику, к 12.00 была в воздухе и взяла курс на Казань. Почти до Казани была ясная погода. Но вот не долетая до Казани около 100 км, в районе «Вятских полян» началась облачность, которая быстро заставила всю эскадрилью снизиться до высоты 50-100 м, а затем совершенно неожиданно пошёл сильный снег.

Видимость ухудшилась до нескольких метров. Практически не стало видно ни земли, ни неба.

В таких условиях вся эскадрилья плотным строем самолётов не могла лететь, и поэтому каждый лётчик на своём самолёте стал действовать самостоятельно. Я, например, снизился к земле до 5-10 метров, увидел полотно железной дороги и, используя его, как ориентир, решил долететь до Казани. Но так как видимости почти не было, то я не нашел там аэродрома и решил возвращаться в г. Свердловск.

В это время положение усугубилось тем, что к снегопаду прибавилось сильное обледенение самолёта. Особенно это чувствовалось по появившейся тряске обледеневшего винта самолёта и начинающемуся обледенению остекления кабины самолёта.

В этих условиях лететь на «бреющем полете» (так принято называть у лётчиков полёт на низкой высоте) стало чрезвычайно опасно, и поэтому я стал набирать высоту.



Из облачности вышел на высоте около 4-х км. Обледенение прекратилось. Через некоторое время лёд с кабины отлетел: кругом

было чисто и ясно, и только земля была закрыта толстым слоем облаков. В связи с тем, что на моём самолёте ещё в начале полёта отказали радиокомпас и связная радиостанция, пришлось ориентироваться по солнцу и взять курс обратно в Свердловск.

Через 5 часов после вылета из Свердловска я был снова на его аэродроме. Через некоторое время туда вернулось ещё несколько самолётов. Часть же из лётчиков нашей эскадрильи так и не вернулись из этого трудного, последнего для них, полёта. Среди них и Михаил Ермаков.

Конечно, трудно говорить однозначно о причинах его гибели, можно только строить предположения и догадки. Но одно для меня совершенно ясно: он был бесстрашным и волевым лётчиком. Поэтому он решил наперекор всем трудностям лететь в Иваново, куда должна была прилететь вся эскадрилья.

Очевидно, как и многие другие лётчики, летел на «бреющем полёте», ориентируясь на некоторую видимость земли, пролетел Казань и по Волге направился в сторону г. Иваново.

Плохая видимость, снегопад и обледенение не дали ему возможности благополучно добраться до конечного пункта. Может



Полковник В.А. Смирнов.
г. Долгопрудный. Ок. 1977 г.

быть, в районе Чебоксар он решил произвести посадку, но при заходе на посадку из-за обледенения и плохой видимости зацепился самолётом за дуб и погиб. В этом случае, конечно, никакой парашют не поможет, ведь при скорости полёта около 400 км/час это произошло мгновенно.

Сейчас можно только предполагать. Ясно только одно – он, во что бы то ни стало, хотел выполнить задание командования и доставить так необходимый фронту боевой истребитель.

Я думаю, что с этой последней мыслью, мыслью о необходимости выполнить свой долг, и погиб Миша Ермаков.

В этом полёте 11 февраля 1944 года погибло несколько моих товарищей и друзей. Погибли они, многое недоделав, но и то, что было сделано ими до этого момента, помогло успешно завершить нам Великую Отечественную войну. В Победе есть и их частица.

9-й перегоночный авиационный полк, в котором мы все служили, к февралю 1944 г. перегнал более сотни боевых самолётов на фронт. Затем мы уже без них делали это до конца войны.

Миша незадолго до 1944 г. женился. У него была дочь, но она умерла, немного пережив своего отца...

Я ...теперь вот в отставке.

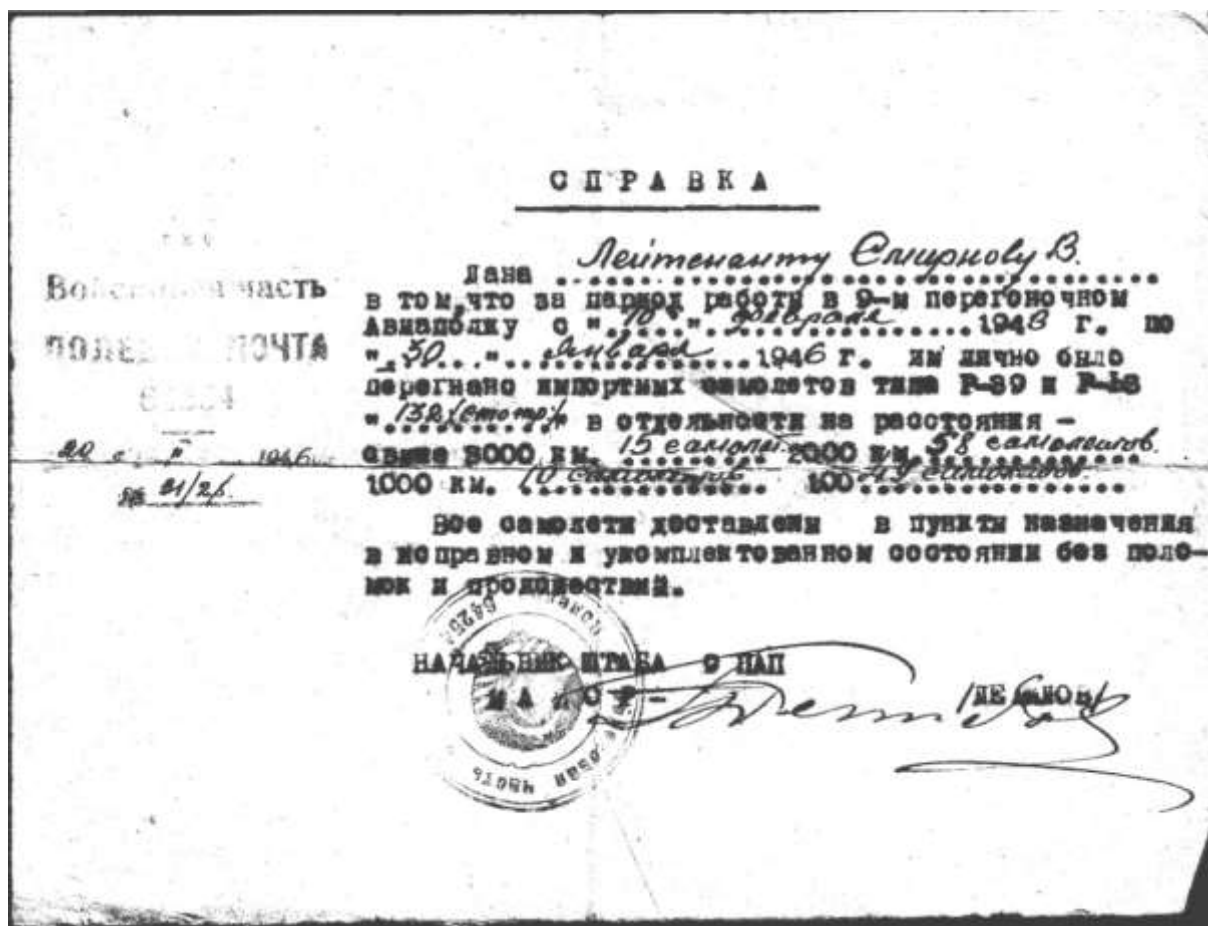
В отставке, но не у памяти. Память нет-нет, да и заставляет пережить ещё раз дни своей молодости. Вот и ваше письмо заставило ещё раз это сделать, и я благодарен Вам за это. Благодарен за Вашу память о тех далёких, тяжёлых, но дорогих мне днях. Благодарен, что Вы с упорством и настойчивостью стремитесь раскрыть для себя и других пусть небольшой эпизод, из которых складывается наша жизнь, наша история. Благодарен, в частности, за память к Михаилу Ермакову».



9-й перегоночный полк. 1945 г.

**Стоят: Канкин, Быков, Джиндыков, Шангин,
Сидят: Сидоренко, Иванов, Смирнов, Комаров**

До конца войны оставался Смирнов в составе 9-го перегоночного авиаполка, затем были другие авиаполки, потом учеба в Военно-воздушной инженерной академии им. Н.Е. Жуковского.



СПРАВКА

Дана лейтенанту Смирнову В. в том, что за период работы в 9-м перегоночном Авиаполку с 10 февраля 1943 г. по 30 января 1946 г. им лично было перегнано импортных самолётов типа Р-89 и Р-68 138 в отдельности на расстояния свыше 3000 км 15 самолётов 2000 км, 58 самолётов 1000 км., 10 самолётов, 49 самолётов.

Все самолёты доставлены в пункты назначения в исправном и укомплектованном состоянии без поломок и происшествий.

Начальник штаба 9 ПАП Деланов



9-й перегоночный полк. Ремонтные работы. ок. 1945 г.



**И.С.Ермакова (Смирнова) –
слева. Госпиталь на
Варшавском шоссе. 1941 г.**

По нашему приглашению 9 мая 1979 года Владимир Алексеевич Смирнов посетил Второтойзинскую восьмилетнюю школу Цивильского района Чувашии, где выступил перед жителями, место катастрофы самолёта и могилу М.А. Ермакова. Вместе с ним приехали его супруга Ираида Сергеевна, знакомству с которой он обязан своему другу Михаилу Ермакову, и тёща. В Свердловске друзья часто навещали тётю Михаила Анастасию Яковлевну, её дочь Ирина полюбилась Владимиру, в 1945 году они поженились.

«Солдаты Победы»: проект автономной некоммерческой организации содействия сохранению историко-культурного наследия

«Народный архив»:

Смирнова (Ермакова) Ираида Сергеевна по окончании школы в 1938 году поступила в юридический техникум, а в начале Отечественной войны закончила курсы медсестер и работала по вольному найму в эвакогоспитале 3102 с 1 ноября 1941 г. по 27 января 1942 г. в должности медсестры.

В дальнейшем была призвана в Красную Армию и проходила военную службу в должности медсестры в эвакогоспитале 1781 с 1 сентября 1942 г. по 9 апреля 1943 г. Вернулась в Свердловск, где закончила Юридический техникум. В 1945 году вышла замуж за Смирнова Владимира Алексеевича и была домохозяйкой. Сумела воспитать двоих сыновей и дать им достойное образование. Награждена Орденом Отечественной войны и медалями. Скоропостижно скончалась 4 августа 2004 года. Похоронена на Долгопрудненском кладбище.



Встреча в пос. Конар 9 мая 1979 г.

На фото работники Второтойзинской восьмилетней школы, жители пос. Конар и деревни Вторые Тойзи – участники Великой Отечественной войны (1941-1945) и полковник В.А. Смирнов с супругой и тещей.

Слева направо: в первом ряду: учитель Е.К. Карпова, работник совхоза «Спутник» А.Н. Стеклова, бывший директор школы И.Г. Вдовина,

А.Я. Ермакова, И.С. Смирнова, учитель А.А. Клементьева, учитель Г.В. Данилова с дочкой Олей, во втором ряду: пионервожатая

Л.М. Николаева, учитель М.И. Белова, пенсионерка В.С. Семёнова, работник совхоза «Спутник» А.М. Владимирова, учитель В.Б. Степанова,

учитель В.А. Белова, в третьем ряду: рабочий НПС В.Т. Тимофеев, бухгалтер НПС И.С. Степанов, учитель В.Ф. Фёдоров, работник НПС Е.Е. Емельянов, полковник В.А. Смирнов, директор школы А.В. Гурьев, учитель Г.Ф. Алексеев, учитель А.Н. Павлов, учитель В.Н. Николаев



**Могила М.А. Ермакова на Второтойзинском кладбище
Цивильского района Чувашской Республики
Слева направо: А.Я. Ермакова, А.Н. Павлов, И.С. Смирнова**



**Семья лётчика В.А.Смирнова в гостях семьи Паниных-Павловых
(деревня Имбюрти, май 1979 г.). Стоят впереди: А.Н. Павлов,
И.С. Смирнова, Л.М. Павлова (супруга), А.Я. Ермакова, К.Т. Панина
(мать), В.А. Смирнов, Н.П. Павлов (отец), Ф.П. Павлов (сосед-однофамилец).
Стоят сзади: Л. Александров (зять), И.Н. Александрова (сестра, в
девичестве Павлова), Г.Н. Ломоносова (сестра, в девичестве Павлова),
Ф.Н. Герасимова (сестра, в девичестве Павлова), Н.Г. Герасимов (зять),
Н.Н. Павлова (сестра)**



Набережная р. Волги. Чебоксары, май 1979 г.

Слева направо: А.Н. Павлов, А.Я. Ермакова, И.С. Смирнова и члены поискового отряда: Лариса Иванова, Татьяна Васильева и Ирина Соловьёва

Рассказывает военный лётчик Владимир Алексеевич Смирнов:

«Трагедия произошла потому, что был неверный метеопрогноз, произошедший по вине начальника метеостанции, который впоследствии застрелился, а начальник перелёта полковник Коробко был разжалован до звания рядового и отправлен на фронт, в штрафбат. Там полковник проявил себя геройски и вскоре был восстановлен в звании».

В.А. Смирнов запомнился открытым и приветливым человеком, настоящим героем. Скончался в 1995 году.

Сын Владимира Алексеевича и Ираиды Сергеевны Смирновых Борис живёт в г. Долгопрудном Московской области, работал врачом-кардиологом. Он живо откликнулся на просьбу принять участие в подготовке данного исследования, направил в наш адрес уникальные фотографии и документы, поделился воспоминаниями.

§ 4. Расширение географии поисков

В феврале 2008 года раздался телефонный звонок. Ирина Филатова звонила из Барселоны (Испания). Будучи женой военного и живя в Испании, она в течение многих лет занималась темой

секретного воздушного маршрута и розыском данных о погибших военных лётчиках.

Поиски привели Филатову в Казань. На территории Татарстана 11 февраля 1944 года потерпели катастрофу и другие самолёты американского производства «Аэрокобра», перегоняемые пилотами 9-го перегоночного полка по секретной трассе.

В 1965 году в городе Арске Татарской АССР был дан старт работе по установлению сведений о пилотах, погибших при перегоне самолётов, поиску их родственников. Ученики ТюбякЧекурчинской школы этого города установили родственников погибших лётчиков А. С. Дорофеева, А. И. Екимова, А.Д. Тнебучани (верно Ткебучава), С. С. Фомичева, П. Крюкова.



Памятник погибшим лётчикам (г. Арск, Татарстан)

Результаты своей поисковой работы И. Филатова опубликовала в журнале «Проталина» в 2009 году (№4-5) под названием «Живыми им не вернуться», используя также материалы, собранные членами поисковой группы Конарской средней школы Цивильского района Чувашской Республики: переписку с архивом Министерства обороны СССР, газетами «Красная звезда» и «Правда», родными летчика М.А. Ермакова, проживающими в Пермской области, полковником В.А.Смирновым.



Филатова Ирина «Живыми им не вернуться». «Проталина», 2009 г.:

«3 февраля 1944 года с аэродромов Казани и Алатыря, без предварительной разведки погоды, вылетели 22 самолета «У-2». Встретив в пути туман, три самолета вернулись обратно, а 19 вошли в туман и произвели вынужденные посадки, при этом девять самолетов получили различные повреждения, а один летчик был тяжело ранен».

Из письма И.Филатовой, 2009 г.:

«...у поиска НЕТ ГРАНИЦ! У поиска НЕТ ВРЕМЕНИ! Он всегда будет иметь ПРОДОЛЖЕНИЕ, поскольку само патриотическое воспитание ещё никогда никому не навредило!»

Благодаря И. Филатовой нам стали известны дополнительные сведения перегоне самолётов, в том числе и отечественных, по воздушной трассе, часть которой пересекала Чувашию; а также о погибших лётчиках-перегонщиках 9-го перегонного авиаполка СибВО. Историческая справедливость по крупицам восстанавливается, подтверждается документально, и процессу этому нет конца.

В 2015 году меня настиг телефонный звонок из города Саратова. Сотрудник Радищевского музея Юлия Викторовна Ярославкина отправила нас к воспоминаниям Алексея Сергеевича Уранова:

«Отношение архитектора Алексея Сергеевича Уранова к Вашему городу прямое. В послевоенные годы он в составе ГСПИ-10 был участником строительства Чебоксарского приборостроительного завода и стал лауреатом премии Совета Министров СССР».

Таким образом, лётчики Михаил Ермаков и Владимир Смирнов имели прямое отношение к секретной воздушной трассе Аляска – Сибирь – Алсибу.

Глава 3. СЕКРЕТНАЯ ТРАССА АЛСИБ:

ИСТОРИЯ ПОДВИГА

§ 1. Сталинская трасса

Не так давно в средствах массовой информации стали появляться сведения и сюжеты о самоотверженной работе советских и американских специалистов по созданию и эксплуатации арктической авиатрассы Алсиб^{*}



Воздушный мост из США через Берингов пролив в СССР действовал непрерывно в течение 1942-1945 гг. и по нему на основе соглашения по ленд-лизу перегонялись американские самолеты в Советский Союз.

9 октября 1941 года Государственный Комитет обороны СССР принял решение об организации доставки самолетов из США в СССР по воздуху. Потребовался надежный воздушный мост, недостижимый для противника. И он был создан. Так родилась «Сталинская трасса» Аляска-Сибирь, или, сокращённо, Алсиб. Это самая длинная

^{*} Алсиб – («Аляска – Сибирь», «воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль», «Красноярская воздушная трасса») – воздушная трасса между Аляской (США) и СССР, построенная и начавшая действовать в 1942 году. Являлась советской частью авиатрассы по перегонке американских самолётов, которые США поставляли в СССР по договору ленд-лиза.

авиатрасса в мире, брала начало в г. Грейт-фолс (США, штат Монтана) и пролегла до г. Красноярска и далее, через Сибирь и Урал в Москву, общая протяженность составляла 14 тыс. км.

В ноябре 1941 года началась реконструкция имеющихся аэродромов в Красноярске и Якутке. Строительство новых аэродромов началось в 1942 году. Строились также узлы связи, радионавигации, метеорологические станции; уточнялись полетные карты.

27 апреля 1942 года гражданский воздушный флот был подчинен военно-воздушным силам Красной Армии. В июле 1942 года лётчик Владимир Коккинаки* на бомбардировщике Б-25 пролетел по недостроенной трассе и доставил в Москву американскую правительственную комиссию по вопросам согласования начала перегонки самолетов.

В октябре 1942 года в эксплуатацию было введено 10 аэродромов. Из них, 5 базовых аэродромов находились в пунктах:

- г. Якутск;
- г. Красноярск;
- г. Киренск (Иркутская область);
- пос. Сеймчан (Магаданская область);
- село Уэлькаль (Чукотка).

5 запасных – в пунктах:

- г. Алдан (Якутия);
- г. Олекминск (Якутия);
- с. Оймякон (Якутия);
- Берелёх (Магаданская область);
- с. Марково (Чукотка).

Были построены аэродромы в пунктах:

- г. Бодайбо (Иркутская область);
- пос. Витим (Якутия);
- пос. Усть-май (Якутия);
- Хандыга (Якутия);
- пос. Зырянка (Якутия);
- г. Анадырь (Чукотка).

В СССР было построено 16 аэродромов, в США и Канаде – 15.

* Владимир Константинович Коккинаки – лётчик-испытатель, дважды Герой Советского Союза (1938, 1957), заслуженный лётчик-испытатель СССР (1959), генерал-майор авиации (1943). Старший брат Героя Советского Союза К.К.Коккинаки.

Аэродромы и воздушные трассы были оснащены радиосредствами и радиопеленгаторами.

Перегоночная дивизия в городе Иваново была сформирована летом 1942 года. Здесь летчиков знакомили с американскими самолетами и проводили тренировочные полеты. Советским лётчикам необходимо было освоить перелёты в арктических широтах, приходилось работать в экстремальных условиях: зимой – в жесточайший мороз, за минус 40, а то и 60 градусов, слепящий туман, внезапные шквалы пурги и ураганные ветры, летом – в нестерпимый зной, осенью многомесячные морозящие дожди сводят к нулю видимость и наглухо закрывают аэродромы. По воспоминаниям ветеранов, самолёты на аэродромах покрывались ледяной коркой, масло и смазка становились твёрдыми, как камень, а резина – хрупкой, как стекло; лопались шланги, выводя из строя тормоза и гидравлику. Ангаров не было. Все работы велись под открытым небом.

Штаб дивизии и управление воздушной трассы располагались в г. Якутске.

Первая страница истории воздушной трассы Аляска-Сибирь открылась за год до того, как на штабных картах СССР и США был проложен её маршрут. Случилось это осенью 1941 года.

Вспоминает командир первой перегоночной авиадивизии, полковник Илья Павлович Мазурук:



**И.П. Мазурук
(1906-1989)**

- К началу войны я был начальником полярной авиации. Затем многих пилотов взяли на фронт, нам же поручили охрану Белого, Карского и Баренцева морей. Мне присвоили звание полковника и доверили командование второй авиагруппой ВВС Северного флота. Неожиданно вызывают в Кремль – на заседание ГКО. Там Сталин задает мне вопрос: можно ли по недавно проложенному Северному морскому пути доставлять самолеты из США?

Нельзя, – отвечаю. Все замерли...

– Почему? – сверлит взглядом.

– Наступает полярная ночь. Авиация там еще на уровне подсобной. Очень мало аэродромов, на них ничтожен запас горючего. Его сможем завезти в навигацию 43-го года...

Сталин поворачивается к Ворошилову: «Да, запасы наши в Рязани... Чем вы занимались вообще?!» И уже мне: «А через Камчатку?»»

– Тоже невозможно. Самолетам придется долго быть над морем. Джугджурские горы. Здесь также неблагоприятные метеоусловия, для истребителей путь длинный и непригодный. Негде создавать площадки.

Сталин идет к столу, переворачивает листки календаря, что-то пишет, а затем говорит Ворошилову и Новикову: «Послезавтра доложите. Трасса должна быть...!».

Через два дня Сталин утвердил авиатрассу, предложенную автором 254 беспримерных полетов в Арктике И.П. Мазуруком: с Аляски через Берингов пролив, центральные районы Чукотки, Колымы, Якутии и Сибири – до Красноярска. 6 450 километров напрямую. Без точных карт через горы, тундру, тайгу, через самую суровую климатическую область планеты, где и магнитные компасы ненадежные помощники. Илья Мазурук был назначен командиром 1-й перегоночной авиадивизии, которая занималась перегонкой самолётов по Алсибу.

В дивизию входило 5 авиаполков. Осенью 1942 года летный состав был перевезен на трассу.

11 июня 1942 года Советский Союз и США подписали соглашение о взаимных поставках по ленд-лизу (в годы войны поставки по ленд-лизу получали 42 страны мира).

И.В. Сталин Ф.Д. Рузвельту. Осень 1942 года:

«... мы крайне нуждаемся в увеличении поставок самолетов-истребителей современного типа (например, «Аэрокобра»)... Что касается положения на фронте, то Вы, конечно, знаете, что за последние месяцы наше положение на юге, особенно в районе Сталинграда, ухудшилось из-за недостатка у нас самолетов, главным образом, истребителей. У немцев оказался большой резерв самолетов. Немцы имеют на юге минимум двойное превосходство в воздухе, что лишает нас...».

Ф.Д. Рузвельт И.В. Сталину. Осень 1942 года:

«Я изучаю все возможности увеличения истребителей, поставляемых Советскому Союзу. В октябре мы отправили Вам 276 боевых самолетов, и делается все возможное, чтобы ускорить эти поставки».

1-ый перегоночный авиаполк в январе 1943 года работал на участке от Фэрбэнкса (Аляска) до Уэлькаля (Чукотка), входил в подчинение военной приемки ВВС на Аляске.

В июне 1943 года было образовано Управление воздушной магистрали Москва – Уэлькаль, которым руководил генерал-майор Александр Александрович Авсеев.

За период с октября 1941 года по август 1945 года на Алсибе использовалось до 30 аэродромов.

В 1945 году на трассе было проложено 5 основных маршрутов:

- 1) Красноярск – Уэлькаль (главный);
- 2) Якутск – Хабаровск;
- 3) Анадырь – Магадан – Хабаровск;
- 4) Магадан – Киренск – Красноярск;
- 5) Якутск – Тикси.



Стенгазета военных лётчиков «Сталинская трасса»

Для летчиков это задание – поставка боевых самолетов на фронт – стало испытанием мужества и выносливости, делом чести и профессионализма. Зачастую, поднявшись в воздух, летчики улетали навсегда...

На пять участков трассы было выделено пять перегоночных полков. Самолеты из первой партии вышли из строя, и их удалось посадить на запасном аэродроме. Первая трагедия Алсиба случилась

14 октября 1942 года, и она была далеко не последней. Памятники погибшим военным можно ставить через каждые сотни метров трассы.

По трассе не только перегоняли самолеты, но и перевозили различные грузы: военное оборудование, золото, слюду (506 тонн), продовольствие, оборудование для госпиталей, хозканцелярские принадлежности, 307 тонн почты (в том числе 187 тонн дипломатической почты), а также инкубационные яйца, протезы, иголки для швейных машин, запчасти для часов и другое.

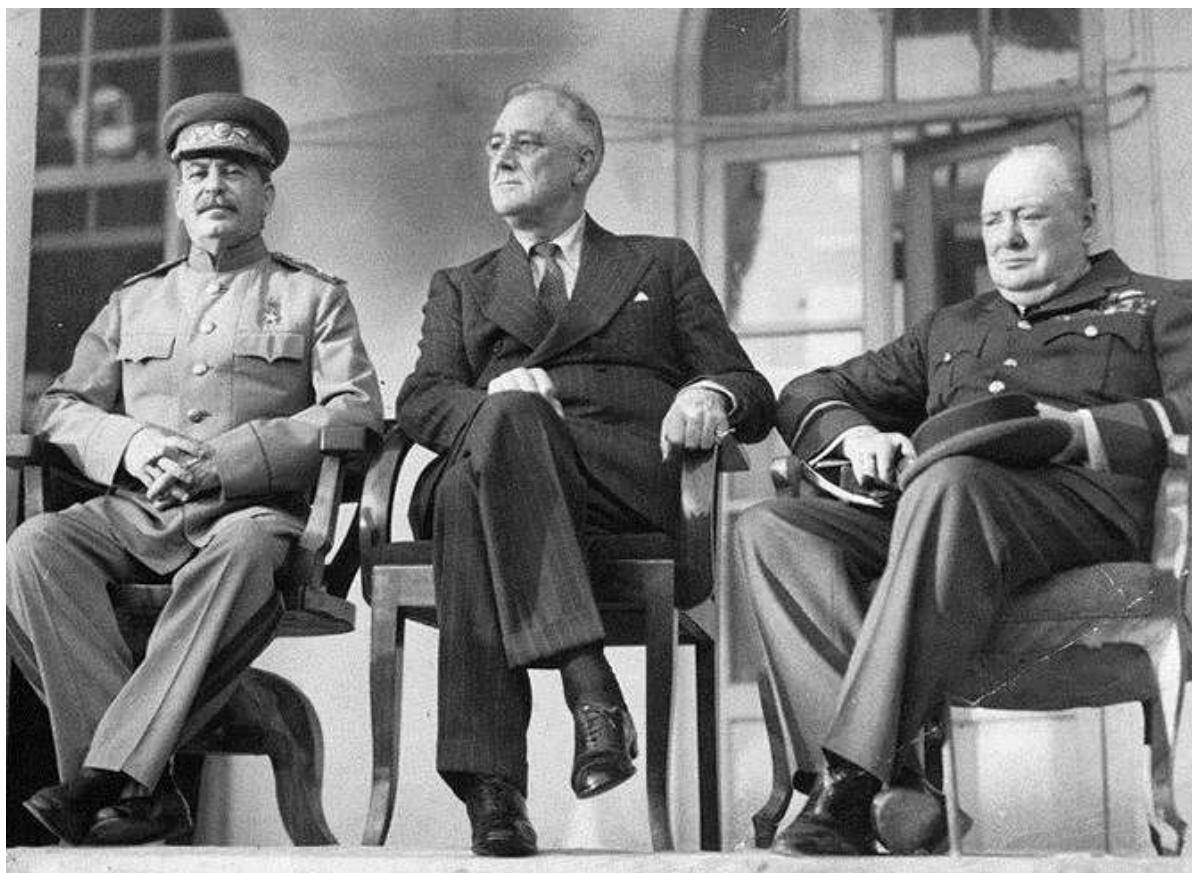
Трасса служила также секретным авиаканалом прямой связи Кремля с Белым домом, маршрутом челночных перелётов из Москвы в Вашингтон и обратно советских и американских дипломатов, генералов, представителей заводов и главков, писателей, ученых, врачей. В их числе послы СССР в США М. М. Литвинов и А. А. Громыко. Перелёт от Москвы до Фербенкса на Си-47 занимал в среднем шесть-семь суток. В мае 1944 года в СССР через Алсиб прибыл вице-президент США Генри Уоллес, специально присланный Ф. Рузвельтом в инспекционную поездку по советскому северовостоку и Сибири.

Интересный факт из истории Алсиба

Однажды по Алсибу собирался лететь И.В. Сталин. Президент США Ф. Рузвельт с весны 1942 года добивался встречи глав государств-союзников по антигитлеровской коалиции. «Дядя Джо», как прозвали советского лидера в Америке, не возражая в принципе, ссылаясь на большую занятость. В начале 1943 года по Алсибу прилетел в Москву личный посланник и друг американского президента Э. Дэвис. Отправляя его в Москву, Рузвельт поручил ему обсудить со Сталиным вопрос о месте встречи руководителей трех держав-союзников – «либо на советском, либо на американском берегу Берингова пролива». Но дядя Джо отложил встречу. Об этой истории рассказал Валерий Ярославцев в публикации «Алсиб соединял континенты» (глава «Дядя Джо собирался на Аляску»).

Встреча «большой тройки» Сталина, Рузвельта и Черчилля состоялась в Тегеране (Иран) в ноябре 1943 года. Это была первая

конференция «большой тройки», на которой решалась судьба послевоенной Европы, выстраивался политический облик всего мира.



**И.В. Сталин, Ф.Д. Рузвельт и У. Черчилль
в дни Тегеранской конференции**

История трассы изобилует множеством примеров и трагедий, побед и поражений, успехов и неудач, примеров взаимовыручки воинов двух армий-союзниц. Американцы относились к русским благожелательно. Простые люди сразу находили общий язык. Общая цель борьбы с фашизмом сплачивала их. Помогали не только сотоварищи-авиаторы, но и простые люди, они несли советским летчикам деньги – кто доллар, кто два, – чтобы купить необходимые для фронта медикаменты, продукты и теплую одежду.

С призывом к американскому народу помочь воюющей России обратилась супруга президента США Элеонора Рузвельт. Поступило много пожертвований, теплой одежды, продовольствия, даже детских игрушек. В США крепло убеждение, что если Гитлер победит Россию, то и США не удастся комфортно отсидеться за океаном. Вот так и стали СССР и США братьями по оружию.



**А.С. Уранов
(1924-2008)**

Вспоминает А.С. Уранов, механик 2-го перегонного полка:

– В Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. участвовало около 137 тысяч самолетов, выпущенных отечественными авиационными заводами, свыше 14 тысяч боевых машин, было поставлено нам союзниками по ленд-лизу в 1942-1945 гг., в основном – американских.

Потери за эти годы на сибирском участке перегонной трассы Алсиба составили 81 самолет. В 44 катастрофах погибло 115 лётчиков. На американском участке трассы потеряно 133 самолёта (68 человек).

Секретная перегонная трасса «Алсиб» внесла свою лепту в нашу Победу, свою дань на алтарь Отечества. За ценой мы тогда не постояли! До сих пор в глухой тайге обнаруживают обломки разбившихся самолетов и останки погибших. Многие лётчики до сих пор считаются без вести пропавшими.

Героизм тружеников трассы Аляска-Сибирь получил высокую оценку. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 года за образцовое выполнение заданий командования по перегонке боевых самолетов первая перегонная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени, а многие офицеры и солдаты – орденами и медалями.



**А.И. Покрышкин
(1913-1985)**

Вспоминает лётчик Александр Иванович Покрышкин* :

– Об этой линии и этих людях не было сообщений в сводках Совинформбюро и еще многие годы в сейфах под печатью «секретно» документы хранили одну из тайн победы Советского Союза над фашистской Германией.

Летом 1945 года по трассе перегонялись самолеты для Забайкальского, I-го и II-го дальневосточных фронтов и Тихоокеанского флота в обеспечение боевых действий против

* Александр Иванович Покрышкин (1913-1985) – советский лётчик-ас, второй по результативности (после Ивана Кожедуба) пилот-истребитель среди лётчиков стран антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне. Первый трижды Герой Советского Союза. Маршал авиации (1972).

Японии. В августе 1945 года поставки авиатехники из США по трассе прекратились. Первый перегоночный авиаполк перебазировался из Фэрбенкса в Марково.

В октябре 1945 года перегоночная авиадивизия была расформирована.

В 1990 году по инициативе американских ветеранов был совершён мемориальный перелёт из Красноярска на Аляску советских лётчиков-перегонщиков. В том же году по тому же маршруту был совершён мемориальный перелёт на восьми учебно-тренировочных самолётах. В июне 2000 года по инициативе общественного авиационного комитета «Памяти союзников-авиаторов» состоялся межконтинентальный перелёт «Дорогами отцов» по маршруту Аляска-Сибирь на самолёте Ли-2.



**Памятник героям Алсиба
(г. Якутск)**



**Памятник авиаторам ленд-лиза
(г. Фэрбенкс, США, штат Аляска)**

В октябре 1992 года, в честь 50-летия начала полетов по трассе, в Якутском аэропорту был открыт мемориал памяти погибших перегонщиков.

Американская фирма «Белл-Эйркрафт», выпускавшая в годы войны ленд-лизские истребители, заинтересовалась находками в якутской тайге потерпевших катастрофы перегоночных самолетов и пожелала установить в своем музее такую боевую машину. Трудно было подобрать более-менее сохранившуюся «Аэрокобру», но заказ фирмы выполнили. 27 августа 2006 года в г. Фэрбенкс на Аляске

состоялось торжественное открытие монумента авиаторам ленд-лиза, над которым развеваются государственные флаги России, США и Аляски.

22 июня 2004 года в Москве в школе №1262 историческим клубом Союз Ленд-Лиз при поддержке префектуры, окружного управления образования, общественных организаций ветеранов войны, труда и военной службы ЦАО г. Москвы (ул. Житная, дом № 6), был открыт единственный в мире музей «

Союзники и ленд-лиз». Здесь собрана уникальная коллекция техники, снаряжения и оружия, поставляемых в СССР. Всего 1500 предметов. Среди экспонатов: автомобиль «Виллис», на котором ездил маршал Рокоссовский, двигатель самолёта «Аэрокобра», десантный парашют, образцы амуниции и т.д.

В память 70-летия окончания Второй мировой войны Россия и США договорились организовать перелет самолетов времен войны из Америки в Россию. Он пройдет по тому же маршруту, по которому перегоняли военную помощь для СССР в 1942-1945 годах.

Перелет в рамках проекта «АЛСИБ 2015» (Аляска-Сибирь) стартовал 19-20 июля 2015 года из города Грейт-Фолс, штат Монтана. В перелете участвуют два военно-транспортных «Дугласа С-47». Один назван в честь космонавта Алексея Леонова. Машины поведут смешанные экипажи. Первые пилоты – граждане России, вторые пилоты – граждане США. Трасса пролегает над западными районами Канады, Аляской и дальше через Берингов пролив. Затем через Анадырь самолеты пойдут на Магадан, оттуда на Якутск и в Красноярск. Конечный пункт – подмосковный аэродром ЛИИ им. Громова. По расписанию машины должны прибыть на него 21 августа.

§ 2. Истребители и бомбардировщики

Советский фронтовой истребитель Ла-5 ФН – один из самых лучших и массовых истребителей Второй мировой войны. Истребители Лавочкина широко использовались на всех фронтах и заслужили хорошую репутацию у наших лётчиков.

По воздушному мосту из Аляски в Сибирь через Берингов пролив перегонялись американские истребители Р-39 «Аэрокобра», бомбардировщики А-20 «Бостон» и транспортные машины С-47 «Дуглас». Самый знаменитый ленд-лизский самолёт Пе-39 «Аэрокобра» А. Покрышкина.

История создания «Аэрокобры» началась в 1936 году, когда конструкторы Роберт Вуд и Херланд Пойер, служившие на фирме «Белл», приступили к проектированию нового одномоторного одноместного перехватчика. Создатели американского истребителя Р-39 изменили многие принципы конструирования машин такого назначения: внешне все было привычно, а вот внутри – наоборот.



Самолёт «Аэрокобра»



Самолёт «Аэрокобра»



Самолёт «Аэрокобра»

В начале 1943 года «кобре» очень повезло: она досталась лётчику-новатору – Александру Ивановичу Покрышкину, человеку с незаурядными техническими способностями, известному авиационному тактику.

В январе 1943 года 16-й гвардейский авиаполк, где служил Покрышкин, был послан в Иран, чтобы получить новую технику. Полк вернулся на фронт 8 апреля 1943 на «Аэрокобрах».

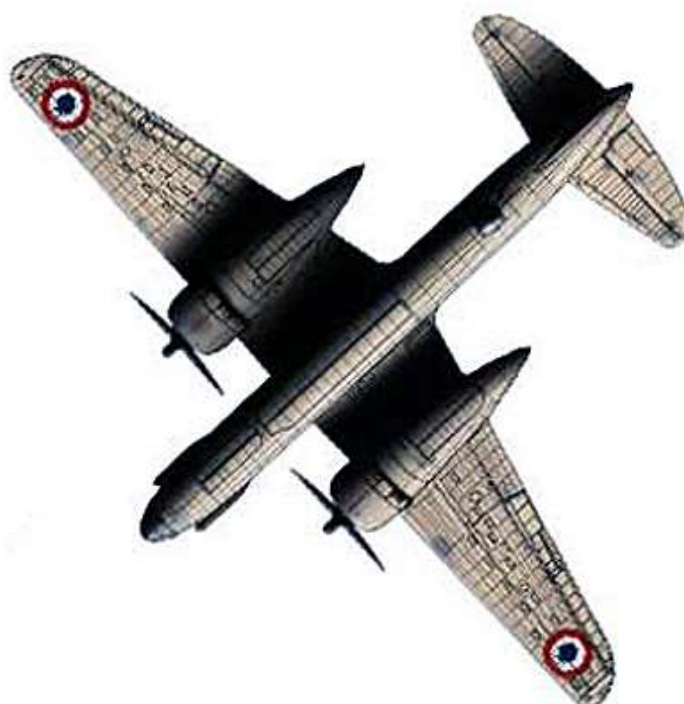
Во время первого же своего вылета на новой «Аэрокобре» Покрышкин сбил Me-109. На следующий день 9 апреля он смог подтвердить ещё два из семи сбитых им самолётов.

Покрышкин творчески подошел к возможностям «кобры». Однажды после жаркого боя, в котором прославленный ас уничтожил три машины врага, он вызвал на стоянку инженера и попросил его провести еще одно усовершенствование – соединить управление всем оружием «Кобры» на одну гашетку. В следующем бою фашистский самолет, напорвшись на мощный залп, сразу же развалился в воздухе. Вскоре такие доработки были проведены и на других «кобрах».

В начале 1943 года в битве за Сталинград американские истребители «Аэрокобры» сыграли заметную роль в завершении окружения и ликвидации 300-тысячной армии фельдмаршала Ф. Паулюса.

Американский бомбардировщик Дуглас А-20 (он же «Бостон», «Хэвок») явился одной из самых известных машин из поставлявшихся по ленд-лизу в годы Великой Отечественной войны. Эти самолёты успешно применялись советскими лётчиками как бомбардировщики, разведчики и тяжёлые истребители. Особенно велика была их роль в морской авиации против Японии, в первую очередь, в минно-торпедных войсках.

«Бостоны» заслужили отличную репутацию у наших летчиков. Эти машины обладали хорошими по тому времени летными качествами. Они могли конкурировать с немецкой техникой в скорости и маневренности. Американский бомбардировщик отличался хорошей маневренностью и большим практическим потолком. Ему легко давались глубокие виражи, он свободно летал на одном моторе. Учитывая слабую подготовку летчиков, ускоренно выпущенных из училищ в годы войны, очень важными становились пилотажные качества самолета. Здесь «Бостон» был превосходен: прост и легок в управлении, послушен и устойчив на виражах. Взлет и посадка на нем выполнялись куда проще, чем на отечественном Пе-2. Моторы работали надежно, хорошо запускались, однако при весьма интенсивной эксплуатации не вырабатывали предписанный ресурс. Кабины А-20 были просторны, и летчик, и штурман имели хороший обзор, они располагались в удобных креслах с бронезащитой. Кабина отапливалась. Но первый боевой опыт показал и слабые места американского самолета, прежде всего оборонительного вооружения. «Бостоны» были уязвимы от атак сзади, огневая мощь недостаточна. Началась срочная разработка проектов перевооружения «Бостона». Первые такие переделки выполнялись прямо на фронте. Вместо «Браунингов» ставили отечественные крупнокалиберные пулеметы УБ. Первые 30 самолетов с советскими пулеметами в сентябре 1942 г. уже начали действовать на фронте. Параллельно усиливали бронезащиту самолета, проводили доработки для зимней эксплуатации.



Самолёт-бомбардировщик Дуглас DB-7/A-20 Boston

Глава 4. ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА В СУДЬБЕ ЗЕМЛЯКОВ

§ 1. Василий Леонтьевич Кузьмин (1919-2002)



Авиатехник В.Л. Кузьмин



**Старший сержант
В.Л. Кузьмин**

Василий Леонтьевич Кузьмин родился 12 января 1919 года в селе Тобурданово Цивильского уезда (ныне Канашского района) Чувашской Республики в семье крестьянина. В сельской средней школе он был одним из лучших учеников, отлично учился в Чувашском государственном педагогическом институте на историческом факультете, вёл общественную работу и занимался в авиаклубе, получил специальность пилота.

Учёбу прервала война: свой боевой путь Василий начал солдатом-автоматчиком 28-й танковой бригады, оборонявшей Москву, затем воевал на Калининском фронте; с декабря 1941 года по декабрь 1944 года служил авиамехаником 22-го запасного авиаполка в г. Иваново – обеспечивал боеготовность самолётов, получаемых от западных союзников по ленд-лизу. Может быть, В.Л. Кузьмин мог быть знаком с М.А. Ермаковым, служившим в эти же годы в 20-м запасном авиаполку?

С декабря 1944 года по март 1945 года В.Л. Кузьмин работал в Москве авиамехаником наркомата внешней торговли СССР, откуда в апреле-сентябре 1945 года был направлен в командировку на авиабазу в г. Фэрбенкс (США, штат Аляска) для участия в приёме и переброске американских самолетов, совершив перелет по маршруту Москва–Фэрбенкс. Здесь он был единственным представителем Чувашии. Василий Леонтьевич поддерживал деловые отношения с союзниками-иностранцами, «усиленно» изучал английский язык.

Боевая доблесть, заслуги в долговременном и безаварийном обслуживании самолётов В.Л. Кузьмина были отмечены государственными наградами: орденом Отечественной войны II степени, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «Ветеран труда» и юбилейными, званием «Ветеран Забайкальского фронта». В год 55-летия Победы ему было присвоено воинское звание майора.

После демобилизации в конце 1945 года вчерашний фронтовик вернулся на студенческую скамью, с отличием закончил ЧГПИ, в котором стал ассистентом кафедры истории. С этого времени вся его биография неразрывно связана с научной и исследовательской деятельностью.

В 1954 году В.Л. Кузьмин защитил кандидатскую диссертацию. На его счету 4 монографии, свыше 100 статей и рецензий, множество отредактированных научных трудов, 9 сборников документов

Коллеги и студенты с благодарностью и уважением вспоминают своего педагога, истинного патриота, талантливого учёного, доброго и благородного человека. Как жаль, что военная биография Василия Леонтьевича известна в самых общих чертах, в том числе и факт его участия в истории Алсиба! Сколько важного и интересного он мог бы рассказать об Алсибе, об отважных лётчиках, а может и о Михаиле Ермакове!



**В.Л. Кузьмин
(1919-2002)**

§ 2. Алексей Никитич Разумов (1927-1947)



Сержант А.Н. Разумов (1927-1947)

Летом 1944 года военные комиссариаты Чувашии отбирали ребят, имеющих среднее образование или перешедших в 10 класс, для направления в лётное училище. Принимались только добровольцы 1927 года рождения, прошедшие строгую медицинскую комиссию. Среди них был Алексей Никитич Разумов из деревни Опнеры Цивильского района. Начальное образование он получил в Имбюртской школе, а его первой учительницей была моя мама Ксения Терентьевна Панина.

Поздней осенью команда в составе 150 юношей из разных районов республики выехала из Канаша на Дальний Восток. Ребята были зачислены в Школу воздушных стрелков-радистов № 58 (ШВСР). Она располагалась на крохотной железнодорожной станции Возжаевка Амурской области.

8 августа 1945 года Советский Союз объявил войну Японии, в связи с чем состоялся экстренный выпуск ШВСР № 58, её воспитанники были отправлены в лётные части. Алексей Разумов в группе из 9 бойцов прибыл в 782-й скоростной бомбардировочный

полк 10-й воздушной армии. Там, на далёкой восточной окраине российской земли, полк освоил новую технику – американские самолёты А-20 «Бостоны». Летом 1945 года перегонялись самолёты для Забайкальского, 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов и Тихоокеанского флота в обеспечение боевых действий против Японии.

В конце первого послевоенного года часть получила задание перегонять «бостоны» из Красноярска. К этому времени осложнились взаимоотношения США с СССР, хотя в разгроме гитлеровской Германии США были нашими союзниками – начиналась «холодная война» – глобальная геополитическая, военная, экономическая, идеологическая конфронтация между СССР и союзниками с одной стороны. США и их союзниками – с другой. Эскадрилья, которая перегоняла самолёты, выполняла государственное задание. Экипажи вылетали группами. Алёша Разумов входил в одну из первых групп. Радистом другого экипажа был его друг по эскадрилье Алексей Великанов. Участок перелёта Укурей-Куйбышевка Восточная стала для Разумова последним отрезком жизни.

Вспоминает Алексей Великанов:

– Катастрофа произошла 27 февраля 1947 года. Этот перелёт из Красноярска на Камчатку оказался роковым. Группа, возглавляемая капитаном Андриановым, вылетела в тот же день из Укурея. Слева от ведущего находился наш экипаж (командир Калейников), справа – Николаенко и в краешке клина – экипаж Бирюкова (у него радистом был Разумов). Вокруг утопало в густой дымке. После взлёта мы долго шли с набором высоты, чтобы выбраться из густого тумана. Бирюков передал по радио, что он начинает отставать, ибо слабо тянут моторы.

Когда достигли высоты шесть тысяч метров, командир группы накренил машину вправо, Николаенко последовал его примеру, и оба корабля исчезли в «молоке». Наш экипаж шёл теперь по маршруту в одиночестве. Видимость была скверной. Потом мне удалось связаться с аэродромом посадки, и мы благополучно приземлились в Куйбышевке. Уже на земле я услышал голос Андрианова, он находился в воздухе и разыскивал нас, но вскоре тоже совершил посадку.

От двух других экипажей не было никаких вестей. Лишь на другой день нам сообщили из комендатуры, что обнаружен сгоревший самолёт Бирюкова. У членов экипажа не сохранилось никаких документов. Только у А. Разумова, лежавшего вниз лицом на бронеплите, уцелела в накладном кармане красноармейская книжка...

Через день или два появился Николаенко. Он не помнил, что произошло и, как он выпрыгнул из самолёта. После, выявляя причину катастрофы, комиссия пришла к заключению, что он, уйдя с креном от ведущего, столкнулся с Бирюковым...

Лёшу Разумова, как и весь экипаж, похоронили жители таёжной деревни, вблизи которой упал их самолёт.

Можно провести аналогию между этой катастрофой и катастрофой 1944 года в Шумашском лесу, в которой погиб лётчик Михаил Ермаков, выполняя особо важное задание – перегон американского самолёта-истребителя «Аэрокобра».

Алёшу Разумова дома ждали родные – отец Никита Филиппович, к тому времени вернувшийся с войны, и мать Анна Степановна. Из семьи Разумовых трое погибли, один пропал без вести в 1941-1945 гг.:

Память. Том III. Их имена в сердце народном:

Разумов Иван Филиппович, 1894 года рождения, чуваш. Призван Октябрьским РВК. Рядовой. Умер от ран 9 апреля 1945 года в ЭГ-4865. Захоронен в г. Каунасе (Литва).

Разумов Трофим Филиппович, 1897 года рождения, чуваш. Призван Цивильским РВК. Рядовой. Умер от ран 11 марта 1943 года. Захоронен в дер. Заорлица Великолукского района Псковской области.

Разумов Василий Филиппович. 1906 года рождения, чуваш. Призван Октябрьским РВК. Младший политрук. Пропал без вести 25 июня 1942 года.

Разумов Георгий Романович, 1918 года рождения, чуваш. Призван Октябрьским РВК. Рядовой. Погиб в бою 23 августа 1943 года. Место захоронения неизвестно.

Пятый – Алексей Никитич Разумов – погиб, выполняя боевое задание, хотя война уже закончилась.

Мне удалось встретиться с племянниками А.Н. Разумова – Юрием Васильевичем и Алексеем Васильевичем Разумовыми. В семье свято хранят память о погибшем. Алёша получил среднее образование, хорошо учился, любил спорт, дома и в школе был примером, отличался трудолюбием. Отец съездил на место гибели сына, но никогда ничего не рассказывал, храня военную тайну. А мать? Всю жизнь ждала сына, плакала, слышав в небе пролетающий самолёт: «Сыночек, Алёша!».

О преемственности поколений свидетельствует и тот факт, что двоюродные братья и сёстры Алексея Разумова были моими учениками во Второтойзинской восьмилетней и Конарской средней школах.

Послесловие

Усилиями поисковых групп Чувашии, Татарстана, Испании была раскрыта героическая история гибели эскадрильи самолётов «Аэрокобра».



**Открытие памятной доски на обелиске лётчика М.А. Ермакова.
На фото: А.Н. Панин-Павлов, зам.директора по воспитательной работе
Конарской средней школы Т.М. Васильева, ученики Конарской средней
школы Алиса Николаева (8 кл.), Андрей Петров (9 кл.).
Кладбище дер. Вторые Тойзи, 6 мая 2015 г.**

6 мая 2015 года в канун Дня Победы состоялось торжественное открытие памятной доски на могиле летчика-испытателя Ермакова Михаила Александровича, погибшего в авиакатастрофе при перегоне самолета-истребителя «Аэрокобра». Обелиск и памятную доску подготовили А.Н. Панин-Павлов и воин-интернационалист, старший прапорщик С.В. Васильев (награждён Орденом Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За отличие в охране государственной границы СССР»).

Сегодня поисковую работу нужно продолжать. Кто, если не мы?! Когда, если не сейчас?! Безымянные подвиги должны обрести имена героев. Никто не должен быть забыт.



Л.М. Панина-Павлова

Мой юный друг!
Мы здесь с тобой,
Не потому, что дата,
Как злой осколок,
Память жжет в груди.
К могиле летчика Ермакова,
Ты в праздники и в будни приходи.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Список членов поискового отряда (1977-1978 гг.)

1. Иванова Лариса
2. Маркова Ирина
3. Григорьева Татьяна
4. Крюшников Вадим
5. Трофимов Сергей
6. Леснова Алевтина
7. Васильева Марина
8. Василенко Наталья
9. Соловьев Владимир
10. Архипова Светлана
11. Плотникова Алевтина
12. Антонова Вера
13. Васильева Татьяна
14. Ярукин Вячеслав
15. Петров Николай

Список погибших в авиакатастрофе 11 февраля 1944 года

1. Командир группы лейтенант **Ковалев** Борис Александрович 1918 г. рожд., исполняющий должность командира эскадрильи 9-го ПАП.

2. Гвардии майор **Екимов** Арсений Иванович 1908 г. рожд., старший летчик-лидер 9-го ПАП, награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды.

3. Старший лейтенант **Ткебучава** Александр Давидович 26.05.1911 г. рожд., штурман группы лидеров 9-го ПАП, награжден медалью «За отвагу».

4. Сержант **Крюков** Павел Иванович 02.03.1923 г. рожд., стрелок-радист 9-го ПАП.

5. Старший сержант **Фомичев** Сергей Николаевич 23.05.1917 г. рожд., механик 9-го ПАП.

6. Старший лейтенант **Дорофеев** Анатолий Степанович 1916 г. рожд., летчик 9-го ПАП.

7. Старший лейтенант **Пашков** Александр Яковлевич 13.08.1915 г. рожд., летчик, командир звена, окружные курсы командиров звеньев.

8. Лейтенант **Лобинцев** Дмитрий Яковлевич 1915 г. рожд., летчик, командир звена 9-го ПАП.

9. Лейтенант **Кольцов** Владимир Дмитриевич 1920 г. рожд., летчик-инструктор БВАШП.

10. Лейтенант **Беляев** Константин Михайлович 24.03.1917 г. рожд., командир звена 927-го ИАП.

11. Лейтенант **Ермаков** Михаил Александрович 05.11.1917 г. рожд., летчик-инструктор 20-го ЗАП.

12. Гвардии младший лейтенант **Булка** Андрей Иванович 1923 г. рожд., летчик 2-го ГИАП ВМФ.

13. Гвардии младший лейтенант **Лопатин** Иван Кузьмич 1923 г. рожд., летчик 2-го ГИАП ВМФ, награжден орденом Красной Звезды.

14. Гвардии младший лейтенант **Горишный** Василий Алексеевич 1923 г. рожд., летчик 2-го ГИАП ВМФ, награжден орденом Красной Звезды.

15. Гвардии младший лейтенант **Грудаков** Иван Степанович 1917 г. рожд., летчик 2-го ГИАП ВМФ, награжден орденом Красного Знамени.

16. Гвардии лейтенант **Шпигун** Дмитрий Андрианович 1921 г. рожд., старший летчик 102-го ГИАП.

Подготовила И. Филатова

**Фото погибших лётчиков, установленных поисковыми группами
Татарстана, Чувашии и И. Филатовой (Испания)**



**Дорофеев Анатолий
Степанович**



**Грудаков Иван
Степанович**



**Ткебучава Александр
Давидович**



**Лопатин Иван
Кузьмич**



**Пашков Александр
Яковлевич**



**Горишный Василий
Алексеевич**



**Ковалёв Борис
Александрович**



**Беляев Константин
Михайлович**



**Лобинцев Дмитрий
Яковлевич**



**Ермаков Михаил
Александрович**



**Екимов Арсений
Иванович**



Крюков Павел Иванович

Михаил Александрович Ермаков: биография

Страна: СССР

Годы жизни: 05.11.1917 – 11.02.1944 (ПАК)

Место рождения: Молотовская обл., Куединский р-н, д. Маркидоновка

Вид авиации: Истребительная

Категория: Летчик

Места службы:	Одесская ВАШП	15.01.41÷?	инструктор-пилот
	20 зап		летчик-инструктор
	9 ПАП	11.43÷11.02.44	летчик

Родился 05.11.1917 года в д. Маркидоновка Куединского района Молотовской (ныне Пермской) области. Гражданская специальность – техник-строитель. В Красной Армии с 1939 г.

11 февраля 1944 г. в составе эскадрильи 9 ПАП совершал перегон самолетов по маршруту Красноярск-Иваново.

Попав в устойчивый до земли туман и не долетев до аэродрома г. Казани 60 км, почти все пилоты не смогли завершить полет.

Трагедия, произошедшая на трассе, унесла жизни 16 летчиков – эскадрилью 9 ПАП и 17 ПАЭ 2 ГИАП ВМФ СФ.

Михаил Ермаков оставался последним среди них, кто продолжил полет почти до Чебоксар – столицы Чувашии. Ввиду выхода из строя рации ни один из командиров групп или экипажей-лидеров не смог принять команду о возвращении на свой аэродром.

Причиной гибели летчиков стал ошибочный метеопрогноз, выданный на маршрут. В тот роковой день погода выдалась нелетная: морось, метель, сильный туман. Облачность сливалась с туманом до самой земли. Летчики вынуждены были лететь на бреющем полете. Кроме того, слепой полет усложняло обледенение самолетов, вызванное сильно переохлажденными и влажными облаками. Не выдерживая веса нароси, самолеты кружили и не могли произвести посадки.

В 14.55 мск. времени, в 1-м км севернее д. Имбюрти, 12 км восточнее г. Цивильск ЧАССР произошла катастрофа самолета Р-39Q-5 (42-20481). При тумане и видимости не более 500 м самолет врезался в лес, ударился правой плоскостью в дерево на большой скорости с последующим ударом в землю под углом 60 градусов. При ударе произошел взрыв баков. Остатки самолета разнесены в направлении удара на 50 метров.

Срезая вековые дубы, самолет лейтенанта Ермакова вошел в землю на глубину 1,5 метра. Тело летчика разорвано на части. Фрагменты тела обнаружены в радиусе 2 метров от эпицентра взрыва.

Памятник Михаилу Ермакову был поставлен в 1965 г. Уход за ним вели учащиеся Второтойзинской школы, а сейчас учащиеся Конарской средней школы.

Источники информации:

1. Материалы расследования катастрофы. – ЦАМО. Ф.160. Оп. 12234. Д. 35. Л.137-142.

2. Книга потерь 9 ПАП. – ЦАМО. – Оп. 438230. Д. 1, 2. Д. 3 – штатно-должностные списки; Д. 4 – алфавитная книга.

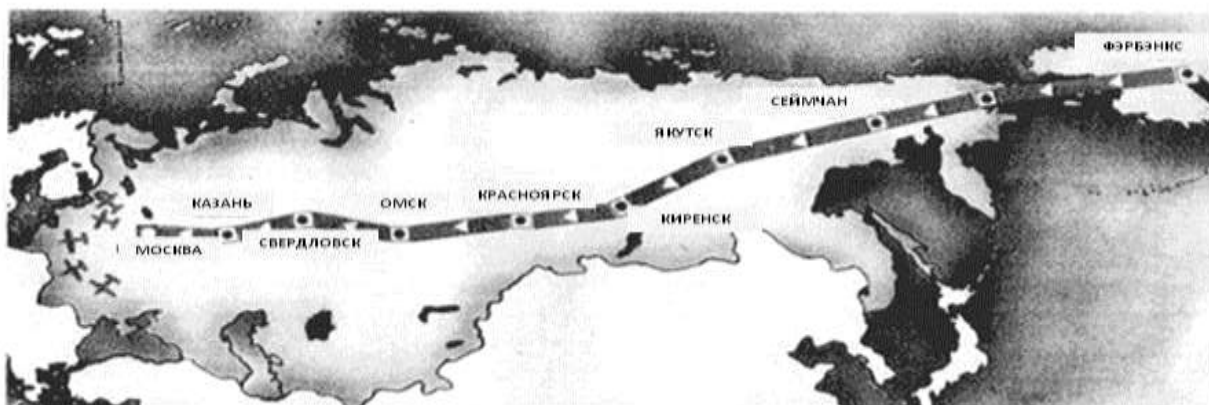
3. Пр. ГУК ВВС СССР. N 0401 от 28.02.47 г. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 563784. Д. 48. Л. 6.

4. Мемуары участников рокового перелета В. А. Смирнова и В. М. Кириченко.

5. Фотографии из архива Второтойзинской школы.

Биографию подготовила Ирина Филатова

Воздушная трасса Аляска-Сибирь (Алсиб): карта



Трасса перегонов самолётов по СССР (Уэлькаль-Красноярск): карта



Истребитель «Аэрокобра»: технические характеристики

P-39 Airacobra		Размеры	
Назначение:	истребитель	Длина:	9,2 м
Первый полёт:	апрель 1939 года	Высота:	3,8 м
Принят на вооружение:	1941 год	Размах крыла:	10,4 м
Производитель:	Bell Aircraft Corporation	Площадь крыла:	19,8 м ²
Всего построено:	9584	Масса	
Характеристики		Снаряжённый:	3347 кг
Экипаж:	1 чел	Силовая установка	
Макс. скорость:	605 км/ч	Двигатели:	Эллисон V-1710- 85
Дальность полёта:	1770 км	Тяга (мощность):	1х1200 л.с.
Практический потолок:	10 700 м	Вооружение	
Скороподъёмность:	1140 м/мин	Стрелково- пушечное вооружение:	1 пушка (37 мм), 4 пулемёта (12,7 мм)
		Боезапас:	1х30 сн., 2х200 патр., 2х300 патр. авиабомбы

Бомбардировщик «Бостон»: лётно-технические характеристики

Дуглас DB-7/A-20 Boston	
Двигатели:	Пратт энд Уитни R-1830-S3C4-G
Мощность, л.с.:	1200
Размах крыла, м.:	18,67
Длина самолета, м.:	14,32
Высота самолета, м.:	4,83
Площадь крыла, кв. м.:	43,11
Масса, кг:	
пустого самолета:	5171
взлетная:	8636
Скорость максимальная, км/ч:	475
Потолок, м.:	7835
Дальность полета, км:	
нормальная:	1600
Модель	A-20G
Экипаж, человек	2-3
Длина, метров	14,63
Размах крыла, метров	18,69
Высота, метров	5,36
Площадь крыла, м ²	43,11
Масса пустого, кг	7265
Максимальная взлётная масса, кг	12338
Силовая установка	2xR-2600-23 «Дабл Циклон»
Мощность, л.с., кВт	1600 (1193)
Крейсерская скорость, км/ч	439
Максимальная скорость км/ч, м	546 на 3780
Скороподъемность, м/мин	887
Дальность с норм.бомбовой нагр, км	1754
Практический потолок, м	7865
Вооружение, пулеметы, мм	9x12,7
Бомбовая нагрузка, кг	1364

Конструкция самолета

Конструкция самолета – обычная, с тонким фюзеляжем типа полумонокок из алюминиевого сплава и однолонжеронным алюминиевым крылом с обтянутыми тканью поверхностями управления. Вооружение менялось, но базовый проект имел неподвижные передние пулеметы в различных комбинациях, в то время как задний стрелок мог использовать подвижные 7,7-мм пулеметы верхней и нижней стрелковых точек с боезапасом у каждого 500 патронов. В двух бомбоотсеках друг за другом могло размещаться до 544 кг бомб. Обычно устанавливалось два вертикальных держателя для шести 45-кг бомб каждый. При небольшом радиусе действия нагрузка возрастала до 907 кг.

Конфигурация. А-20 – двухмоторный бомбардировщик с высокорасположенным крылом и шасси с носовым колесом. Большие звездообразные двигатели «Пратт-Уитни» фирмы «Твин Уосп» размещались в длинных гондолах под крылом. Фюзеляж был сравнительно высоким, но узким, с выступающей кабиной и верхней стрелковой установкой.

Расположение экипажа. Хотя вооружение, назначение и модификации сильно различались, все самолеты «Бостон»/«Хэвок» – двухдвигательные монопланы с высокорасположенным крылом – имели такую конфигурацию фактически с самого начала. Пилоты, переучивавшиеся с машин, имевших шасси с хвостовой опорой, на новый тип трехколесного шасси с носовым колесом, сидели высоко и удобно и видели рулежную дорожку прямо перед собой внизу, для чего кабина была вынесена вперед от плоскости винтов. Помимо усовершенствований, которые внес Хайнеманн после прототипа «Модели В», имелся и недостаток, который оставался во всех сериях «Бостон»/«Хэвок»: из-за узости фюзеляжа члены экипажа не могли поменяться местами в полете. Ранение или смерть пилота вынуждали штурмана и стрелка покинуть машину с парашютом. На некоторых машинах для критических случаев в кабине стрелка устанавливали второе управление. Оно включало в себя ручку управления, педали руля поворота и сектор газа. Однако у стрелка при посадке могли быть проблемы, особенно если вышедший из строя пилот не мог сообщить ему информацию о переднем обзоре через селекторную связь.

Двигательная установка. Первая модификация имела двигатели R-1830-S3C4G «Твин Уосп» фирмы «Пратт-Уитни» взлетной мощностью по 1200 л.с. (895 кВт) при 2700 об/мин. Первый из серии DB-7, построенный по техническим требованиям Армии США, имел два двигателя R-2600-7 «Циклон» фирмы «Райт» мощностью по 1500 л.с. (1119 кВт) с турбонагнетателями, работающими от выхлопных газов. А-20G был оснащен двумя звездообразными 14-цилиндровыми двигателями воздушного охлаждения «Райт» R-2600-23 мощностью по 1600 л.с. (1193 кВт) с двухскоростными нагнетателями.

Камуфляж легкого бомбардировщика. Первые А-20 имели верхние поверхности, окрашенные в состоянии заводской поставки в следующие цвета: оливково-серый (Olive Drab № 41) и средний зеленый (Medium Green № 42). Построенные в США ночные истребители окрашивались целиком в черный цвет. Оливковый и «пустынный» розовый цвета часто использовались в схемах камуфляжа самолетов, применявшихся в Северной Африке с ноября 1942 года. Дополнение из «полос вторжения» наносилось обычно на руль направления на машинах 647-й и 410-й бомбардировочных групп 9-й ВА при действиях из Великобритании после высадки союзников в Нормандии.

Буклеты мемориального перелёта по трассе Алсиб



Документы из личного архива А.Н. и Л.М. Паниных-Павловых, относящихся к работе в ГСВГ



**Горислава Павловна Селиверстова, директор средней школы № 91 (ГСВГ), Отличник просвещения СССР, победитель конкурса лучших учителей Российской Федерации (2009 г.)
Вспоминаем с уважением и любовью**



Открытка на память о советско-германской дружбе средней школы № 91 ГСВГ и немецкой школы г. Бельциг

"УТВЕРЖДАЮ"



ДИРЕКТОР СШ № 91 ГСВГ

Селиверстова

=СЕЛИВЕРСТОВА=

СПИСОК

учащихся, учителей и родителей 10^А класса
средней школы № 91 ГСВГ, едущих в ТРЕПТОВ-ПАРК
г.БЕРЛИНА 25 мая 1985 года на торжественную
линейку, посвященную ПОСЛЕДНЕМУ ЗВОНКУ.

1. ВИШТАК Лилия
2. КИРИЧЕНКО Наталья
3. КОВАЛЬЧУК Юлия
4. КОРШАК Ирина
5. КОЧЕШКОВ Андрей
6. КУЦЕНКО Олег
7. НОСЕНКО Ирина
8. ОСИПОВ Александр
9. Павловский Сергей
10. ПШЕНИЧНЫЙ Игорь
11. САВИН Александр
12. СТРЕБКОВА Елена
13. ФИЛИМОНОВ Андрей
14. ШАВЛО Богдан
15. ШАЦЕВ Вячеслав
16. ПАВЛОВ Аверкий Николаевич
17. СЕЛИВЕРСТОВА Горислава Павловна
18. ПАВЛОВА Лидия Михайловна
19. ГРОМЫКО Вера Михайловна
20. ГРОМЫКО Андрей
21. ПАЛЬЦЕВ Виктор Николаевич
22. ШАЦЕВА Людмила Дмитриевна
23. ФИЛИМОНОВА Татьяна Васильевна
24. КОВАЛЬЧУК Людмила Григорьевна
25. КИРИЧЕНКО Нина Ирмиарховна
26. КОРШАК Галина Георгиевна
27. ПАВЛОВСКАЯ Валентина Павловна
28. ШАВЛО Алла Васильевна
29. ХРИСТОВА Нина Константиновна

Ответственный за поездку ПАВЛОВ Аверкий Николаевич - классный
руководитель 10^А класса и члены родительского комитета:
ШАЦЕВА Людмила Дмитриевна, ШАВЛО Алла Васильевна, ФИЛИМОНОВА Т.В.

Список на поездку в Трептов-Парк (г. Берлин). 25 мая 1985 г.



**А.Н. Панин-Павлов с сыном Владимиром, учеником 1 класса (6 лет) и учащимися средней школы № 91 ГСВГ. г. Берлин, Карлсхорст, май 1985 г.
Фотографировала Л.М. Панина-Павлова**



**Удостоверения А.Н. и Л.М. Паниных-Павловых – ветеранов ГСВГ-ЗГВ по Чувашской Республике.
Выданы «Ассоциацией ветеранов МАВ ГСВГ-ЗГВ» 23 июля 2015 г.**



Удостоверение Л.М. Паниной-Павловой о награждении медалью
«Ветеран ГСВГ».
Выдано 1 августа 2015 г.



Удостоверение А.Н. Панина-Павлова о награждении медалью
«70 лет образования ГСОВГ, ГСВГ, ЗГВ».
Выдано 9 июня 2015 г.

Список литературы:

1. The restored photos [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dkw-rus.narod.ru/batja.html>.
2. Авсеевич Александр Александрович [Электронный ресурс] // История отечественных спецслужб и правоохранительных органов : [сайт]. – Режим доступа: http://shieldandsword.mozohin.ru/personnel/avseevich_a_a.htm.
3. Алсиб [Электронный ресурс] // Википедия : свободная энциклопедия. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Алсиб>.
4. Алсиб [Электронный ресурс] // Энциклопедия Сибири. – Режим доступа: <http://russiasib.ru/alsib/>.
5. Алсиб-2015 [Электронный ресурс] : сайт. – Режим доступа: <http://www.alsib2015.com/>.
6. Алсиб. Секретная трасса [Электронный ресурс] // Русское географическое общество : официальный сайт. – Режим доступа: <http://old.rgo.ru/2012/10/alsib-sekretnaya-trassa/>
7. Аралов, Г. Трасса мужества и дружбы / Г. Аралов, Л. Горбунова // Гражданская авиация. – 2012. – № 9. – С. 32-34.
8. В. Л. Кузьмин и вопросы археографии, историографии и истории Чувашии : материалы региональной научно-практической конференции (Чебоксары, 4 марта 2014 г.) / сост. и отв. ред. Ю. В. Гусаров. – Чебоксары : ЧГИГН, 2014. – 260 с.
9. Википедия [Электронный ресурс] : свободная энциклопедия. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Заглавная_страница.
10. Волков, К. Крылья ленд-лиза: Россия и США совершат совместный перелет через Берингов пролив / К. Волков // Российская газета – Федеральный выпуск. – 2015. – 8 июля.
11. Воротников, М. А. Имя твоё – в памяти поколений / М. А. Воротников, В. П. Воротникова. – Цивильск, 2009. – с. 17.
12. Воспоминания. Лётчики-бомбардировщики. Уранов Алексей Сергеевич [Электронный ресурс] / А. Драбкин // Я помню. Ветераны ВОВ. – Режим доступа: <http://iremember.ru/memoirs/letchiki-bombardirov/uranov-aleksey-sergeevich/>.
13. Гринберг, И. Русский летчик вернулся в Фербенкс. На этот раз в бронзе и навсегда [Электронный ресурс] / И. Гринберг // ВВС России. Мемориал на Аляске [сайт]. – Режим доступа: <http://lend-lease.airforce.ru/articles/memorial/index.htm>.

14.Драбкин, А. В. Я дрался на бомбардировщике. «Все объекты разбомбили мы дотла» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://coollib.com/b/5013>.

15.Зорин, Л. И. Особое задание / Л. И. Зорин. – М. : Политиздат, 1987. – 176 с.

16.Иванов, М. Вспомним всех поимённо! / М. Иванов // Советская Чувашия. – 1995. – 31 марта. – С. 3. – (Память).

17.История, факты и статистика Алсиба [Электронный ресурс] // Помните! Через века, через года, – помните! [сайт]. – Режим доступа: <http://site.sibray.ru/voйна12/voйна14/>.

18.Клёва, А. Мне сказали: об этом печатать нельзя! [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dkw-rus.narod.ru/kleva.html>.

19.Кобры летят на фронт // Гражданская авиация. – 2012. – № 11. – С. 28-29.

20.Котельников, В. «Бостон» над морем / В. Котельников // Крылья Родины. – 1993. – №5.

21.Ленд-лиз. История трассы Алсиб (Аляска-Сибирь) [Электронный ресурс] : История государства : [сайт]. – Режим доступа: <http://statehistory.ru/659/Lend-liz--Istoriya-trassy-Alsib--Alyaska-Sibir-/>.

22.Люлечник, В. «Алсиб» и Полтава – этапы большого пути (Потрясающие документы и факты о советско-американском сотрудничестве в годы Второй мировой войны) [Электронный ресурс] / В. Люлечник. – Режим доступа: <http://kaskad.com/kaskad/«алсиб»-и-полтава---этапы-большого-пу/>.

23.Меньшиков, В. На секретной трассе «Алсиб» / В. Меньшиков // Техника – молодёжи. – 2013. – № 9. – С. 20-24; № 10. – С. 16-18. – (Из истории современности)

24.Михаил Александрович Ермаков [Электронный ресурс] // Авиаторы Второй мировой. – Режим доступа: <http://www.allaces.ru/p/people.php?id=14940>.

25.Музей восстановленной справедливости. Российский музей «Союзники и ленд-лиз [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lend-lease.ru>.

26.На воздушной арктической трассе ленд-лиза. Ленд-лизу – 50 лет [Электронный ресурс] : из истории создания и работы советско-американского воздушного моста через Берингов пролив АЛСИБ. На вопросы «Обозревателя» отвечает военный историк Василий

Морозов // Обозреватель-Observer. – Режим доступа: http://observer.materik.ru/observer/N04_92/4_17.HTM.

27.Открытие Памятной доски на могиле М.А. Ермакова [Электронный ресурс] // Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Конарская средняя общеобразовательная школа» Цивильского района Чувашской Республики : сайт. – Режим доступа: <http://www.konar-zivil.edu.cap.ru/?t=news&eduid=4512&news=561702>.

28.Павлов, А. «Аэрокобра» упала близ Цивильска / А. Павлов // Советская Чувашия. – 1995. – 21 апреля.

29.Павлов, А. Н. И здесь ковалась победа : Цивильский район в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) / А. Н. Павлов, Л. М. Павлова // Цивильский вестник. – 1995. – 6 мая (№56-58). – Окончание. Начало: 8 апреля (№ 42-44) ; 29 апреля (№ 52-54).

30.Павлов, А. Н. Краеведение и учебно-воспитательный процесс / А. Н. Павлов // Народная школа. – 1994. – № 4. – С. 52-55.

31.Павлов, А. Н. Мы должны знать и помнить / А. Н. Павлов // Цивильский вестник. – 1995. – 28, 30 марта.

32.Память. Том III. Их имена в сердце народном! – Чебоксары : Чувашское книжное издательство, 1996. – С. 208-209.

33.Патриотизм в России: история и современность (к 400-летию воцарения династии Романовых) : материалы Всероссийской научно-практической конференции / отв. ред. И. И. Демидова. – Чебоксары : изд-во Чуваш. ун-та, 2013. – 292 с.

34.Песков, В. Холодная трасса : самый близкий путь к Победе / В. Песков // Российская газета – Неделя. – 2010. – 11 марта.

35.Почтарев, А. Аляска – Сибирь: забытая трасса / А. Почтарев // Независимое военное обозрение. – 2005. – 25 ноября.

36.Самолеты по ленд-лизу в СССР [Электронный ресурс] // Авиация Второй мировой : [сайт]. – Режим доступа: http://www.airpages.ru/uk/g_s_uk60.shtml.

37.Смоловик, В. Укрощение кобры [Электронный ресурс] / В. Смоловик, А. Клёва. – Режим доступа: <http://dkw-rus.narod.ru/lkewa5.html>.

38.Солдаты Победы [Электронный ресурс] : проект автономной некоммерческой организации содействия сохранению историко-культурного наследия «Народный архив». – Режим доступа: <http://www.soldaty-pobedy.ru>

39. Сталинская трасса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mikle1.livejournal.com/1403183.html>.

40. Страницы истории. «Сталинская трасса». Через полюс холода – на фронт [Электронный ресурс] / источник «Трудовой город Энгельс». 27.11.2012 : Без формата.ru. – Режим доступа: <http://engels.bezformata.ru/listnews/stalinskaya-trassa-cherez-polyus/8073745/>.

41. Трасса Алсиб [Электронный ресурс] : Чукотка: прекрасный и ... суровый край. – Режим доступа: <http://www.chukotken.ru/?cat=99>.

42. Трасса Аляска – Сибирь (Алсиб) и наш Красноярск [Электронный ресурс] // День за днём, книга за книгой : блог библиотекарей Государственной универсальной научной библиотеки Красноярского края. – Режим доступа: <http://kraevushka.livejournal.com/102145.html>.

43. Уранов, А. «Аляска – Сибирь – Заполярье» [Электронный ресурс] : секретная трасса «Алсиб». – Режим доступа: <http://www.voskres.ru/army/library/uranov.htm>.

44. Филатова, И. Живыми им не вернуться / И. Филатова // Проталина. – 2009. – №2-3.

45. Чувашская энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://enc.cap.ru/?t=publ>.

46. Ярославцев, В. «Русские очень похожи на нас» [Электронный ресурс] / В. Ярославцев : подборка статей об Алсибе // REFdb.RU. – Режим доступа: <http://refdb.ru/look/2066622.html>.

47. Ярославцев, В. Алсиб соединял континенты / В. Ярославцев // День и ночь. – 1998. – № 4-5.

48. Ярославцев, В. Небо без границ : очерки, воспоминания / В. Ярославцев. – Красноярск : Русская энциклопедия, 1995.

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	4
Глава 1. Тайна гибели военного самолёта в Чувашии: начало поиска	17
§ 1. Карта военных событий	17
§ 2. Воспоминания очевидцев. 1944 год	19
§ 3. Проведение поисковой работы: 1965 год	22
Глава 2. Продолжение поиска	26
§ 1. Первые результаты поиска	26
§ 2. Особое задание под грифом «Секретно»	29
§ 3. Тайна авиакатастрофы раскрыта	30
§ 4. Расширение географии поисков	49
Глава 3. Секретная трасса Алсиб: история подвига	52
§ 1. Сталинская трасса	52
§ 2. Истребители и бомбардировщики	61
Глава 4. Великая Отечественная война в судьбе земляков	66
§ 1. Василий Леонтьевич Кузьмин (1919-2002)	66
§ 2. Алексей Никитич Разумов (1927-1947)	68
Послесловие	71
Приложения.....	73
Список литературы	89
Сведения об авторах	94
Сведения о рецензентах.....	95
Отзывы о книге	100

Сведения об авторах



Панин-Павлов Аверкий Николаевич, 1951 г. рождения, имеет высшее образование. Окончил Чувашский государственный университет им. И.Н. Ульянова. Специализация – учитель истории и обществоведения.

Аверкий Николаевич работал в Конарской средней школе Цивильского района Чувашской Республики; учителем начальной военной подготовки, истории в средней школе № 91 ГСВГ. Награжден Почетной грамотой Министерства просвещения СССР за успехи в военно-патриотическом воспитании учащихся в советской средней школе г. Улан-Батора Монгольской Народной Республики.

Увлечение: краеведение и история Цивильского района и Чувашской Республики. Член «Союза чувашских краеведов». Учитель высшей категории, имеет почетное звание «Заслуженный деятель Чувашской этнокультуры» (1994). Награжден Почетными грамотами Министерства просвещения СССР (1988 г., 1990 г.), Министерства образования Российской Федерации (2003 г.), медалью «70 лет образования ГСОВГ, ГСВГ, ЗГВ» (2015 г.).

В настоящее время находится на заслуженном отдыхе, работает над изданием книг краеведческой тематики.



Панина-Павлова Лидия Михайловна, 1949 г. рождения, имеет высшее образование. Окончила Костромской педагогический институт им. Н.А. Некрасова.

Специализация – учитель обществоведения и истории, организатор по внеклассной работе. Лидия Михайловна работала в Конарской, Визикасинской средних школах Цивильского района Чувашской Республики; заместителем директора по учебно-воспитательной работе в средней школе № 91 ГСВГ, в советской средней школе № 14 г. Улан-Батора в МНР, в школе при Посольстве Российской Федерации в Германии (г. Берлин).

Является автором пособия для учителей истории и культуры родного края «История как важнейшее средство формирования личности ученика».

Награждена Почетной грамотой Министерства просвещения СССР (1990 г.), Почетной грамотой Министерства образования и молодежной политики (1992 г.); медалью «Ветеран ГСВГ» (2015 г.).

Увлечение: краеведение и история Цивильского района и Чувашской Республики.

В настоящее время работает старшим администратором в Государственном ордене «Знак Почета» русском драматическом театре г. Чебоксары.

Сведения о рецензентах



Демидова Ида Ивановна, 1939 г. рождения – историк, кандидат исторических наук (1978), автор около 100 научных работ в области истории, в т.ч. по проблеме русско-чуваших связей, Заслуженный работник образования Чувашской Республики (1997). Почётный работник высшей школы Российской Федерации.

Окончила Горьковский педагогический институт (1964), Чувашский государственный университет им. И.Н. Ульянова (1967), аспирантуру в ЧГУ (1974).

Работала учительницей в средних школах г. Чебоксары; с 1968 г. – в ЧГУ: ассистент, старший преподаватель, доцент, профессор; 2007-15 гг. – зав. кафедрой отечественной истории им. А.В. Арсентьевой.



Андреев Валерий Витальевич, 1958 г. рождения – государственный деятель, кандидат исторических наук (2001), Заслуженный работник культуры Чувашской Республики. (2001).

Окончил историко-филологический (1982), юридический (1994) факультеты Чувашского государственного университета, аспирантуру Российской академии государственной службы при Президенте Российской Федерации (1999).

В 1981-90 гг. на комсомольской и партийной работе, в 1990-92 гг. организатор внеклассной работы, директор средней школы № 12 и школы-лицея № 1 в Чебоксарах. В 1994-2000, 2001-03 гг. зав. аналитическим центром, зав. сектором, начальник отдела, зам. начальника управления, зам. Руководителя Администрации Президента Чувашской Республики, начальник информационно-аналитического управления; помощник члена Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. 2000-01 гг. председатель Государственного Комитета Чувашской Республики по печати и информации, 2003-04 гг. зам. Председателя Кабинета Министров Чувашской Республики министр печати и информационной политики Чувашской Республики. 2004 г. министр труда, социальной политики и демографии Чувашской Республики. В 2005-06 гг. помощник члена Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. С 2006 г. – ректор Чебоксарского кооперативного института.



Таймасов Леонид Александрович, 1956 г. рождения – историк, доктор исторических наук, доцент, присвоено звание профессора в 2012 году; автор более 100 научных работ по проблемам истории и этнографии народов Поволжья и Приуралья, в т.ч. 3 монографий и 5 учебных пособий; Заслуженный деятель науки Чувашской Республики.

Окончил Чувашский государственный университет (1983), аспирантуру (1990) и докторантуру (2004) там же. Служил в Советской Армии (1975-77). С 1973 работал на Уральском вагоностроительном заводе (г. Нижний Тагил), в 1983-89 в Большеяужской средней школе Вурнарского района учителем истории и обществоведения, директором; в 1989-2007 гг. в Чувашском государственном университете: ассистент, доцент, профессор кафедры археологии, этнографии и региональной истории, одновременно в 1998-2000 гг. – декан исторического факультета; с 2007 г. – проректор по научной работе Чебоксарского кооперативного института. Основная преподаваемая дисциплина «отечественная история».



Елена Васильевна Сухова, 1952 г. рождения, историк, кандидат исторических наук, профессор кафедры иностранных языков, Почетный работник высшей школы Российской Федерации

Окончила с отличием факультет иностранных языков Чувашского государственного педагогического института им. И.Я. Яковлева, Горьковскую высшую партийную школу (имеет высшее политическое образование). В октябре 2002 г. защитила диссертацию на соискание ученой степени кандидата исторических наук, имеет ученое звание доцента.

Является автором и координатором международного инновационного мегапроекта «Диалог культур и цивилизаций», в рамках которого провела ряд международных культурно-образовательных программ. В ноябре 2011г. была координатором программы «Дни Германии в Чувашии-2011».

Основные сферы научно-исследовательской работы – история Великой Отечественной войны, проблемы межкультурной коммуникации, методики и методологии преподавания иностранных языков. Автор 73 научных публикаций.



Администрация
Цивильского района Чувашской Республики

БЛАГОДАРНОСТЬ

Уважаемая Ида Ивановна!

9 мая 2015 года мы отметили 70-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне. К этой дате краеведами Цивильского района А.Н. Паниным-Павловым и Л.М. Паниной-Павловой выпущены книги «И здесь ковалась Победа (Цивильский район в годы Великой Отечественной войны)» и «Секретная трасса Алсиб (Аляска – Сибирь): История подвига», которые пронизаны духом гражданственности и патриотизма, сохранения и развития чувства гордости за свой родной Цивильский район, за свою страну и позволяют молодежи глубже ознакомиться с историей Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Вы, являясь рецензентом, высоко оценили их труд. Благодарю за оказанную помощь авторам в поиске краеведческого материала, за проявленный интерес к этим книгам, исследование их труда с использованием архивных источников, воспоминаний. Меня, как многих, книги поразили богатством правдивых фактов из истории Цивильского района. Эти книги займут достойное место в моей личной библиотеке.

Искренне желаю Вам здоровья, долголетия, неиссякаемой энергии, творческих успехов!

Глава администрации Цивильского района



А. Н. Казаков

17 июня 2015 г.



Администрация
Цивильского района Чувашской Республики
БЛАГОДАРНОСТЬ

Уважаемый Аверкий Николаевич!

Выражаю Вам благодарность за активную работу в деле патриотического воспитания молодежи, за большой вклад в изучение истории Цивильского района.

Проводимая Вами работа направлена на сохранение и увековечение памяти участников Великой Отечественной войны, тружеников тыла, которые ковали Великую Победу со всем советским народом. День Победы – это праздник, который с годами не только не меркнет, но занимает всё более важное место в нашей жизни. 9 мая 2015 года мы отметили 70-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Изданные Вами книги к этой дате «И здесь ковалась Победа (Цивильский район в годы Великой Отечественной войны)» и «Секретная трасса Алсиб (Аляска – Сибирь): История подвига» основаны на принципах высокой гражданственности и патриотизма, сохранения и развития чувства гордости за свой родной Цивильский район, за свою страну и позволяют молодежи глубже ознакомиться с историей Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Желаю Вам новых творческих успехов в последующих краеведческих исследованиях, благодаря которым исчезают белые пятна истории, осуществляется связь времен и поколений. Готов помогать Вам в любых начинаниях. Желаю крепкого здоровья, удачи и творческих успехов!

Глава администрации Цивильского района



А. Н. Казаков
А. Н. Казаков

17 июля 2015 г.



Администрация
Цивильского района Чувашской Республики
БЛАГОДАРНОСТЬ

Уважаемая Лидия Михайловна!

Выражаю Вам благодарность за активную работу в деле патриотического воспитания молодежи, за большой вклад в изучение истории Цивильского района.

Проводимая Вами работа направлена на сохранение и увековечение памяти участников Великой Отечественной войны, тружеников тыла, которые ковали Великую Победу со всем советским народом. День Победы – это праздник, который с годами не только не меркнет, но занимает всё более важное место в нашей жизни. 9 мая 2015 года мы отметили 70-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Изданные Вами книги к этой дате «И здесь ковалась Победа (Цивильский район в годы Великой Отечественной войны)» и «Секретная трасса Алсиб (Аляска – Сибирь): История подвига» основаны на принципах высокой гражданственности и патриотизма, сохранения и развития чувства гордости за свой родной Цивильский район, за свою страну и позволяют молодежи глубже ознакомиться с историей Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Желаю Вам новых творческих успехов в последующих краеведческих исследованиях, благодаря которым исчезают белые пятна истории, осуществляется связь времен и поколений. Готов помогать Вам в любых начинаниях. Желаю крепкого здоровья, удачи и творческих успехов!

Глава администрации Цивильского района



А. Н. Казаков

17 июня 2015 г.

Отзывы о книге

С огромным удовольствием ознакомился с вашим огромной важности трудом. Мне и моим близким очень понравился ваш труд по розыску и увековечиванию памяти моего двоюродного деда Ермакова Михаила Александровича. Спасибо вам и всему вашему коллективу за этот тяжкий труд! Вечная память героям!

Борис Владимирович Смирнов

Я участвовал в войне против милитаристской Японии. Мы воевали по-настоящему, не щадя жизни, поэтому победили. Авторы книги совершили подвиг, работая в архивах и библиотеках, разгадали загадку истории гибели самолёта «Аэрокобра» в лесу Шумаш Цивильского района недалеко от дер. Имбюрти. Самолёты – истребители «Аэрокобра» и бомбардировщики «Бостоны-А20», поставленные США по ленд-лизу, принимали участие в разгроме милитаристской Японии.

Александр Павлович Павлов,
участник Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.),
лейтенант запаса, житель деревни Имбюрти

Коллектив Конарской средней школы Цивильского района Чувашской Республики выражает огромную благодарность авторам монографии Аверкию Николаевичу и Лидии Михайловне Паниным-Павловым за бесценный материал о лётчике-инструкторе Михаиле Александровиче Ермакове. Учащиеся школы будут продолжать ухаживать за могилой героя. Книга очень ценна для работы по патриотическому воспитанию молодёжи. Педагоги могут использовать данный материал для проведения уроков мужества, классных часов и внеклассных мероприятий. Дело, начатое в 60-е годы, продолжается и сегодня.

Татьяна Михайловна Васильева,
заместитель директора по воспитательной работе
МБОУ «Конарская средняя школа»
Цивильского района Чувашской Республики

Настоящим подарком к 70-летию Победы над фашистской Германией стала книга «Секретная трасса Алсиб (Аляска – Сибирь): история подвига (1941-1945 гг.)», авторами которой являются супруги Панины-Павловы.

Лидию Михайловну я знаю с 1968 г. С ней мы вместе начинали свою педагогическую деятельность, вместе работали в Конарской средней школе. В этой же школе работал учителем истории Аверкий Николаевич. С первых же дней они показали себя как педагоги широкого кругозора, творчески работающие, всегда в поиске. Они развернули большую поисковую работу авиакатастрофы военных лет, итогом долголетней работы стала эта книга.

Когда читаешь книгу, то удивляешься упорству и огромному труду авторов в поиске материалов: архивные документы, фотографии, письма, воспоминания – всё это свидетельства такой далёкой войны, но такой близкой для нашего поколения. Нельзя без волнения читать строчки писем сестры лётчика М. А. Ермакова: «Аверкий Николаевич, по возможности приезжайте к нам, мы поговорим и посмотрим на вас, как на моего брата, а мама, если будет жива, посмотрит на вас, как на сына...». Не эти ли слова – высшая оценка работы, которую проделали авторы книги?!

Преклоняюсь перед вашим упорством и творческим поиском!
Спасибо вам!

Валентина Александровна Белова,
педагог МБОУ «Конарская средняя школа»
Цивильского района Чувашской Республики,
Заслуженный учитель Чувашской АССР

Я внимательно изучила монографию, изданную к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне. Моя свекровь, Ираида Григорьевна Вдовина, перед смертью говорила: «Долго жила, всю душу, сердце отдала народному образованию, воспитанию молодого поколения в духе патриотизма и любви к Родине; собрала множество материалов по изучению родного края... Кому всё я оставляю?» Я не знала, что ответить. Этот вопрос был неожидан для меня. Я по профессии врач.

Теперь я убеждена – наследие И. Г. Вдовиной в надёжных руках. Учителя Второтойзинской восьмилетней школы воспитали надёжную смену. Аверкий Николаевич и Лидия Михайловна продолжили сбор краеведческих материалов, поисковую исследовательскую работу гибели лётчика Михаила Александровича Ермакова, установили его Родину, связались с его родными, объединились с исследователями Татарстана, Испании, а в итоге раскрыли тайну гибели целой эскадрильи военных самолётов. В этом я вижу преемственность поколений педагогов.

Актуальны слова нашего Президента В. В. Путина: «Сегодня мы склоняем головы перед памятью погибших, перед памятью тех, кого уже нет рядом с нами. В каждой семье чтят их преданность Отчизне. Неразрывная связь поколений – наше огромное национальное богатство. В нём сила и достоинство России».

Книгу прочитали и мои родственники, дети, внуки. Тема войны близка нам: моя мама, Вера Михайловна Халиманчик, пережила ленинградскую блокаду, работая помощником машиниста. Благодарим авторов за большую работу, за издание этой книги, где увековечены имена погибших лётчиков.

Валентина Васильевна Василевская,
уроженка деревни Вторые Тойзи
Цивильского района Чувашской Республики

В год 70-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне результаты многолетней поисковой работы, проводимой во Второтойзинской и Конарской школах, увидели свет в книге «Секретная трасса Алсиб (Аляска-Сибирь): история подвига». Авторы книги историк-краевед Аверкий Панин-Павлов и Лидия Панина-Павлова.

Аверкий Николаевич учился у моего отца Е. И. Иванова, фронтовика, который воспитывал в своих учениках чувство патриотизма и любви к Родине, гордости за нашу Победу, уважения к людям, победившим фашизм на фронтах и в тылу. О погибшем летчике М. А. Ермакове мы знали с детства. Каждый год, 9 мая, мы ходили на место гибели летчика, а в 1965 году приняли участие в митинге по поводу открытия обелиска на его могиле.

Панины-Павловы организовали большую поисковую работу, которая проводилась и за пределами Чувашии. Ввиду особой государственной важности трасса «Алсиб» была засекречена, поэтому о самолетах по ленд-лизу, то есть фактически взятых в займы у Соединенных Штатов, мы тогда ничего не знали. Записи воспоминаний очевидцев, запросы и переписки с архивами, встречи различными людьми, сбор и обработка документов позволили создать книгу о судьбе М. А. Ермакова, приоткрыть завесу над тайной подвига летчика, рассказать о судьбах других героев, узнать интереснейшие факты об истории трассы Алсиб, о самих поставляемых США самолетах и их технические характеристики.

В книге представлены уникальные документы, фотографии, письма, а самое главное – имя лейтенанта, летчика Михаила Александровича Ермакова и тех, с кем связала его судьбу война, останется в памяти поколений.

Людмила Евгеньевна Иванова,
уроженка дер. Имбюрти
Цивильского района Чувашской Республики

Выражаю благодарность авторам книги «Секретная трасса Алсиб (Аляска-Сибирь): история подвига». В книгу вложено много документального материала, что говорит о большой кропотливой работе с архивными историческими материалами.

Письма, встречи, события, происходившие в далёкие годы, никого не оставляют равнодушным. Книга имеет большое воспитательное значение для молодого поколения, для учащихся школ и особенно нашей школы, ведь эти события происходили здесь, а автором является наш ученик, а затем учитель нашей школы, историк, неутомимый исследователь, пытливым краевед Аверкий Николаевич Панин-Павлов. Спасибо за прекрасную книгу!

Валентина Борисовна Иванова,
педагог-методист МБОУ «Конарская средняя школа»
Цивильского района Чувашской Республики,
ветеран педагогического труда

Печатается по постановлению
администрации Цивильского района
Чувашской Республики

Авторы книги выражают благодарность
Горской Янине Владимировне – зав. сектором
«Публичный центр правовой информации»
Национальной библиотеки Чувашской Республики
за информационную поддержку

Научное издание

Панин-Павлов Аверкий Николаевич
Панина-Павлова Лидия Михайловна

**СЕКРЕТНАЯ ТРАССА
АЛСИБ (АЛЯСКА – СИБИРЬ):
ИСТОРИЯ ПОДВИГА (1941-1945 гг.)**

Монография

Редактор Я.В. Горская
Корректор В.А. Марков
Верстка и оригинал-макет Л.С. Богатеевой

Подписано в печать 20.08.2015

Формат 60×84 /16. Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman.
Печать оперативная. Печ. л. 6,6. Тираж 500. Заказ № 33.

Отпечатано в Рекламно-полиграфическом бюро «ПЛАКАТ».
428000, Чувашская Республика, г. Чебоксары, ул. Калинина, д. 111/1, офис 206.
e-mail: ooo_plakat@mail.ru