



КУНЧЕНКО
Александр Владимирович

В хуторе Субботин Михайловского района на месте падения самолета побывал поисковый отряд



В канун Дня Победы хочется рассказать о поисковых отрядах, работающих в поисковых экспедициях на местах боевых сражений в годы Великой Отечественной войны. Этой весной и наша инициативная группа приняла участие в совместной поисковой работе с Волгоградской Региональной Общественной Организацией Поисково-Исследовательского объединения «Уран» г. Волжский.

Каждую весну в Волгоградской области проходит Вахты Памяти межрегиональной поисковой экспедиции «Донской фронт». С 25 апреля по 7 мая 2023 года в экспедиции принимают участие поисковики со всей России – из 15 регионов 47 отрядов. Поисковые работы проведут около поселков Опытное Поле, Кузьмичи, Самофаловка, хутора Панышино. Несмотря на погодные условия, на возраст, в свое личное время, в счет своих отпусков собираются члены отрядов для поисковой работы на местах сражений в годы Великой Отечественной войны. Организуют поездки и участие в работе экспедиций учащиеся школ и учебных заведений. Весной немного легче проводить земляные работы. Это кропотливый труд. А копать приходится много. В течении года проходит работа с архивными документами. Намечается территория для проведения поисковых экспедиций.

По нашей просьбе командир Волгоградской Региональной Общественной Организации Поисково-Исследовательского объединения «Уран» г. Волжский Кученко Дмитрий Валентинович оказал помощь в проведении поисковой экспедиции на месте падения самолета у хутора Субботин Михайловского района Волгоградской области. Хочется выразить слова благодарности Дмитрию Валентиновичу и его поисковикам Валерию,

Владимиру и Евгению. Поиски проходили в дубраве. Погода была солнечная, жаркая. Прибыв на место падения самолета, после осмотра местности сразу принялись за работу. Настроили свои приборы. В первые минуты поиска Владимир нашел первый фрагмент. Родовались первой находке. Была надежда, хотелось найти фрагменты корпуса самолета с выбитыми номерами. В результате были найдены читаемые номера на двух фрагментах корпуса самолета. Чему все участники обрадовались. По ним теперь предстоит работа в ЦАМО РФ г. Подольска. Попадались и другие детали корпуса самолета, где заметны были следы крепления похожих шильд. На этих деталях оставались заклепки с краями от табличек.



На шильде четко читается номер 1845105. Расшифровка: 1 – Тип самолета. 84 - номер завода изготовителя. 51 – серия. 05 – номер самолета в данной серии. Дата: 24.9.42г. А также в круге цифра 9 - личное клеймо сборщика.

01740

СЕКРЕТНО
экв. № 10 1688

КРАТКИЕ УКАЗАНИЯ ПО НУМЕРАЦИИ МАТЕРИАЛЬНЫХ ЧАСТЕЙ.

1. Самолеты.

Номера самолетов государственного производства устанавливаются заводами изготовителями. Номер самолета состоит из серии и собственного номера самолета в данной серии. В каждой серии выпускается определенное количество самолетов. В новой серии номера самолетов повторяются.

Полный номер самолета, состоящий из серии и номера самолета в данной серии, на одном и том же заводе повторяется не может.

К серии и номеру самолета в данной серии, некоторые заводы добавляют постоянно не меняющиеся в процессе выпуска данного типа самолета цифры.

На эти цифры следует обращать самое серьезное внимание при передаче данных о дате и основной материальной части. Ниже дается порядок нумерации самолетов по заводам, выпускаемым данным типом самолета.

1. Самолет Як-1.

Выпускается 292 заводами. Номера самолетов 4-х и пятизначные, до своей серии номера самолетов четырехзначные, после своей серии пятизначные. Например: 3598, 04124 - здесь цифры 35, 04 означают номер самолета в данной серии, цифры 98, 124 означают серии. Номера самолетов до 10 имеют впереди приставку ноль, которую следует обязательно писать для указания полного номера самолета. В каждой серии заводом выпускается 50 самолетов.

2. Самолет Як-7-Б.

Самолеты Як-7-Б выпускаются заводами 153 и 82. Самолеты 153 завода имеют следующие полный заводской номер 50153117, 51153116.

Первые две цифры 50, 51 означают серии, следующие три цифры 153, вставленные в середину номера, означают завод-изготовитель и последние цифры 117 и 116 означают номера самолетов в данной серии. В каждой серии выпускается 120 самолетов.

Самолеты 82 завода имеют полную нумерацию - 821738.

Первые две цифры означают завод изготовитель, следующие две цифры 17 - серия и последние две цифры 38 - номер самолета в данной серии. В каждой серии выпускается 50 самолетов.

3. Самолет Як-9.

Самолеты Як-9 выпускаются 153 и 166 заводами. Самолеты Як-9 выпуска 153 завода имеют следующие нумерации, т.е. по одной номером, например: 0215328 может быть два самолета Як-9, которые отличаются друг от друга установленным вооружением. В начале выпускались самолеты только с установкой пушки "Швак" 20мм., а затем начали выпускаться самолеты с пушкой 37мм. При этом нумерация самолетов Як-9 началась опять с первой серии.

4

Завод № 381

Полный заводской номер 3811019. Расшифровка: 381 - завод изготовитель, 10 - номер самолета данной серии, 19 - серий. Выпуск самолетов заводом прекращен с апреля месяца 1943 года.

10. Самолет Ли-2.

Самолеты выпускаются 84 заводом. Полный заводской номер 1843006. Расшифровка: 84 - завод изготовитель, 1 - тип самолета, 80 - серия, 06 - номер самолета в данной серии.

11. Самолет Як-6.

Самолеты Як-6 выпускались 47, 471, 464 заводами. С ноября месяца выпуск самолетов указанными заводами прекращен. Развернем нумерацию самолетов Як-6 по заводам.

Завод № 47.

Полный заводской номер 16847. Расшифровка номера: 16 - номер самолета в данной серии, 8 - серия, 47 - завод изготовитель.

Завод № 471.

Полный заводской номер самолета 65571. Расшифровка: номера: 65 - серия, 5 - номер самолета в данной серии, 71 - постоянное не меняющееся число во всех номерах, указывающее, что самолет выпущен 471 заводом.

Завод № 464.

Полный заводской номер самолета 640549. Расшифровка номера: 64 - постоянное не меняющееся число, указывающее что самолет выпущен 464 заводом, 05 - серия, 49 - номер самолета в данной серии.

12. Самолет С-2.

Выпускается 494 заводом. Полный заводской номер 440906. Расшифровка номера: 94 - постоянное не меняющееся число, указывающее, что самолет выпущен 494 заводом, 09 - серия самолета, 06 - номер самолета в данной серии.

13. Самолет Як-7-В / учебный/

Выпускается 153 заводом. Полный заводской номер 0615396. Расшифровка номера: 06 - серия, 153 - завод изготовитель, 96 - номер самолета в данной серии.

14. Самолет УТ-2.

Самолеты УТ-2 выпускаются 116, 168 заводами и ранее выпускались 47 заводом. Развернем нумерацию самолетов УТ-2 по заводам.

Завод № 116.

Полный заводской номер 01715116. Расшифровка номера: 017 - номер серии, 15 - серия, 116 - завод изготовитель. В каждой серии выпускается 100 самолетов. Номера самолетов данной серии до 10 имеют впереди два нуля, с 10 до 99 - один ноль. При записи и передачах полного номера, нули, стоящие впереди номера, следует обязательно указывать.

Завод № 168.

Полный заводской номер 1680324. Расшифровка номера: 168 - завод изготовитель, 03 - серия, 24 - номер самолета в данной серии.



Фото: найденные фрагменты корпуса самолета с номерами. Указан номер детали.

Поисковики обследовали территорию 70 на 50 метров. Прошли ее на наличие фрагментов самолета два раза. Фрагментов собрали очень много. Даже собирали фрагменты размером в 1 см. Не подсчитывали специально, но было собрано более 400 фрагментов. Они находились в листве на поверхности. В грунте на небольшой глубине. На глубине 1 метра от поверхности грунта находили фрагменты разорвавшихся авиабомб. По каждому фрагменту

самолета надо было определить место при помощи прибора. Раскопать грунт. Нагнуться и отыскать его в земле. Очистить и перенести. И так более 100 раз на каждого члена экспедиции. Труд кропотливый. Утром подъем в 6-00. Завтрак и опять работа по сбору фрагментов.



Наша работа с поисковиками была проведена не зря. Найдены новые номера. В конечном итоге была определена предварительная обстановка при падении самолета. Определено направление полета и соприкосновения с землей. Конечно, точно утверждать,

что на этом месте погиб экипаж 64 ад дд 4 гв ап дд ст. лейтенанта Геращенко В.С. еще рано. Предстоит работа с архивными документами. Но такая версия имеет быть. С уверенностью можно утверждать, что на этом месте погиб экипаж самолета ЛИ-2 дальней авиации. Об этом свидетельствуют и предыдущие находки. И найденные новые фрагменты с номерами на фрагментах самолета. На самолетах устанавливались заводской номер и сборочный номер самолета. Такие шильды (таблички) крепились на различных агрегатах самолета. Или деталях конструкции самолета. Номера часто дублировались. Заводской номер на двигателях дублировался в 10 - 15 местах. Можно выдвинуть такую версию нашего поиска по найденным новым номерам и сравниваем их с шильдой топливного бака, найденной ранее. А также, с ответом на наши запросы и полученными архивными справками из ЦАМО РФ г. Подольска. **Сравниваем на всех шильдах и в архивных справках номера, дату изготовления, дату поступления самолета в часть. Это очень важно.**

1. На шильде дополнительного топливного бака выбит номер 1845305. Расшифровка: 1 – Тип самолета. 84 - номер завода изготовителя. 53 – серия. 05 – номер самолета в данной серии. И дата испытания: 3.9.42г. Самолет с таким номером, согласно архивной справке ЦАМО РФ г. Подольска, поступил в авиационную часть дальнего действия 16.10.42г.

2. Экипаж гв ст. лейтенанта Геращенко В.С. 30.10.1942г. вылетал на боевое задание на самолете №1845104. Расшифровка: 1 – Тип самолета. 84 - номер завода изготовителя. 51 – серия. 04 – номер самолета в данной серии. Самолет с этим номером, согласно архивной справке ЦАМО РФ г. Подольска, передан в часть 62 ад дд 30.09.1942г.

3. Теперь рассмотрим номер на новой найденной шильде. Номер 1845105. Расшифровка: 1 – Тип самолета. 84 - номер завода изготовителя. 51 – серия. 05 – номер самолета в данной серии. Так же указана дата выпуска 24.9.42г. Читается номер детали 533559. И личное клеймо сборщика в круге цифра 9.

Рассматриваем **предварительную** общую версию, рассмотренную с поисковиками:

1. На самолете, который был найден у хутора Субботин, при сборке данного самолета на заводе, с целью быстрее ввода его в строй и возникших ситуаций, по необходимости комплектовались и устанавливались детали с других самолетов, которые отставали в сборке. По дате испытания дополнительного бака, указанной на шильде 3.9.42г., бак был испытан и готов к установке. Но серия самолета 53. Т.е. позже серии 51, на котором вылетал экипаж Геращенко В.С. Значит могла возникнуть такая необходимость установки данного топливного бака на другой самолет. А сам самолет с таким номером поступил в часть 19.10.42г. 18.09.44г. не вернулся с боевого задания из района г. Рига.

2. Далее сравним данные с вновь найденной шильдой и номером самолета, на котором вылетал экипаж, согласно архивной справке. Найденная шильда №1845105. Дата выпуска 24.9.42г. Номер самолета, на котором вылетал экипаж гв ст. лейтенант Геращенко В.С. 1845104. Т.е. расхождение всего на одну единицу в номере самолета. Тип самолета совпадает. Номер завода изготовителя совпадает. Серия совпадает. И лишь отличается на одну единицу номер самолета. Дата выпуска самолета 29.9.42г. Т.е. эти даты рядом. Мы сейчас не можем точно определить место расположения и крепления найденной шильды. Она найдена на небольшом фрагменте корпуса самолета. Но рассматривая даты в двух этих вариантах, предполагаем, что в одно и тоже время эти два самолета собирались одновременно. И такая рассмотренная нами версия имеет место быть. Значит есть необходимость вернуться поисковикам в данный район места падения самолета у хутора Субботин с новой поисковой экспедицией в надежде найти еще дополнительные фрагменты корпуса самолета с номерами.

Конечно, поисковикам ускорила и облегчила бы работу встреча с местными жителями, которые первыми нашли фрагменты от корпуса самолета. Эти фрагменты находятся в хуторе. И это помогло бы определить направления самолета при встрече с землей. В каких местах могли размещаться шасси самолета. Двигатели и т.д. Понять, от каких агрегатов поисковиками найдены обломки. Может в этих местах еще остались фрагменты с номерами. По предварительным осмотрам найденных фрагментов попадались небольшие фрагменты от двигателя. Разброс фрагментов был на большой территории. При работе на территории падения самолета поисковики обратили внимание на старые места

раскопов. Предположительно, раньше на этом месте не раз были попытки поживиться металлом.

Для достижения конечного результата в поисковой работе поисковикам необходимо с полной отдачей отдаваться этому нелегкому, но так необходимому делу. Это поисковики доказывают ежегодно своей работой, участвуя в поисковых экспедициях. Необходимо терпение и надежда на успех. И, конечно, удача.

Наша работа по установлению фамилий погибшего экипажа самолета ЛИ-2 у хутора Субботин Михайловского района Волгоградской области продолжается.