

**ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ,
ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКИХ И ТВОРЧЕСКИХ РАБОТ ОБУЧАЮЩИХСЯ
«НАУКА, ТВОРЧЕСТВО, ДУХОВНОСТЬ»**

Направление: Философия, история, военная история, политология, право

Тема: «И-15бис: от боевого прошлого к музейному возрождению»

Соискатель: Анохина Татьяна Васильевна

Научный руководитель: Сельницкая Гаухар Даулетовна

Место выполнения работы: «Дальневосточное мореходное училище» (филиал) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет»

АННОТАЦИЯ

История военной авиации Приморского края полна как героических, так и трагических страниц. В предвоенное и военное время больше тысячи военных самолётов несли боевое дежурство на аэродромах, раскиданных по всему Приморскому краю. Напряжённая работа по обучению лётчиков не обходилась без катастроф: ежегодно разбивалось по несколько десятков самолётов. До сих пор неизвестно точное число погибших лётчиков.

Выбор темы исследования неслучаен и обусловлен как поисково-исследовательской деятельностью моей семьи, так и личным интересом к истории военной авиации. Тема авиации на протяжении многих лет является значимой для нашей семьи. Мой прадед, Николай Николаевич Ветренко, во время Великой Отечественной войны обучался в школе младших авиаспециалистов (ШМАС) в посёлке Волчанец и окончил её в 1943 году, после чего стал инструктором-парашютистом, совершил более 100 прыжков, внося вклад в подготовку авиационных кадров для армии.

Продолжением этой семейной традиции является деятельность моего папы, Анохина Василия Владимировича, который занимается изучением военной истории и является руководителем историко-краеведческого кружка при Доме творчества города Находки. Вместе с участниками поисково-исследовательского клуба «Прим-Поиск» он проводил работы на месте крушения истребителя И-15бис. В ходе поисковых экспедиций было найдено множество фрагментов самолёта, что позволило изучить его конструкцию и историю. На основе полученных материалов была проведена реконструкция истребителя и создана одна из экспозиционных площадок в историческом парке «Пограничная площадь».

История военной авиации – это одно из направлений работы нашего поисково-исследовательского кружка «Прим-Поиск», в котором я занимаюсь. Побывав в нескольких походах, посвящённых изучению мест авиакатастроф, на старых аэродромах, я решила изучить историю катастрофы истребителя, которая послужила началом исследований нашего кружка в области истории авиации.

Эта работа показалась мне особенно актуальной и в связи с тем, что в 2025 году была важная дата для нашей страны - 80-летие Победы в Великой Отечественной войны. Мне хочется, чтобы все знали, что несмотря на то, что Приморский край во время войны был далеко от фронта, и здесь, у нас, гибли солдаты и офицеры, защищавшие нашу страну.

Великая Отечественная война закончилась в мае 1945 года, но уже через три месяца, в августе, тысячи солдат продолжили на Дальнем Востоке борьбу с врагом — союзниками Германии, японцами, захватившими часть Китая и угрожавшими нашим границам. Поэтому наше Приморье начиная с 30-х годов было на особом боевом положении — тыловой регион, на который каждую минуту мог напасть враг. И авиация сыграла очень большую роль в том, что это нападение так и не произошло. Об этом нужно знать и помнить.

На основании этого я поставила перед собой цель - сохранить и популяризировать историческую память о военной авиации Приморского края в предвоенный, военный (включая Великую Отечественную войну и войну с Японией в 1945 г.) и послевоенный периоды.

Проведённое исследование позволило глубже изучить историю военной авиации Приморского края в предвоенный, военный и послевоенный периоды — от становления истребительной авиации Тихоокеанского флота в 1930-х годах до сохранения исторической памяти в наши дни.

В ходе работы удалось:

- проследить становление и развитие военной авиации в Приморье.

– оценить роль приморской авиации в обеспечении безопасности дальневосточных рубежей СССР, в том числе в период Великой Отечественной войны и в боевых действиях против Японии в августе 1945 года;

– выявить основные причины авиакатастроф (технические неисправности, недостаточная подготовка лётчиков, сложные погодные условия) и осознать масштаб человеческих потерь.

– детально изучить историю одной авиакатастрофы — крушения истребителя И-15бис с серийным номером 5842, пилотируемого младшим лейтенантом Губаревым Григорием Сергеевичем. Благодаря архивным изысканиям и полевым экспедициям удалось установить обстоятельства его гибели в феврале 1941 года, уточнить место падения самолёта и идентифицировать останки лётчика;

– провести обследование аэродрома «Петровка», сопоставить архивные карты с современным ландшафтом, обнаружить остатки инфраструктуры аэродрома и военного гарнизона, а также зафиксировать военные захоронения, требующие дальнейшего изучения;

– познакомиться с практикой музеефикации и реконструкции исторических объектов: на основе обломков И-15бис был создан полноразмерный макет самолёта, ставший центральным экспонатом экспозиционной площадки «Граница земли и неба» в историческом парке «Пограничная площадь».

Поставленная цель была достигнута через комплексное изучение архивных источников, полевых исследований и музейной работы. Полученные результаты подчёркивают необходимость продолжения поисковой деятельности: многие авиакатастрофы и судьбы лётчиков до сих пор остаются неизвестными, а места их гибели требуют изучения и увековечения.

Таким образом, история военной авиации Приморского края — это не только хроника самолётов и аэродромов, но и память о людях, их мужестве и жертве. Сохранение этой памяти — долг нынешнего поколения перед прошлым и будущим.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
1. Становление и развитие военной авиации в Приморье	6
2. Приморская авиация во время Великой Отечественной войны.....	8
3. Аварии и катастрофы самолётов.....	9
4. История обнаружения места катастрофы истребителя И-15бис.....	10
5. Выяснение истории авиакатастрофы истребителя.....	13
6. История последнего полёта	15
7. Исследование заброшенного аэродрома «Петровка»	19
8. Реконструкция истребителя в исторического парка «Пограничная площадь».....	23
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	27
Список литературы и интернет-источников	29

ВВЕДЕНИЕ

История военной авиации Приморского края полна как героических, так и трагических страниц. В предвоенное и военное время больше тысячи военных самолётов несли боевое дежурство на аэродромах, раскиданных по всему Приморскому краю. Напряжённая работа по обучению лётчиков не обходилась без катастроф: ежегодно разбивалось по несколько десятков самолётов. До сих пор неизвестно точное число погибших лётчиков.

Выбор темы исследования неслучаен и обусловлен как поисково-исследовательской деятельностью моей семьи, так и личным интересом к истории военной авиации. Тема авиации на протяжении многих лет является значимой для нашей семьи. Мой прадед, Николай Николаевич Ветренко, во время Великой Отечественной войны обучался в школе младших авиаспециалистов (ШМАС) в посёлке Волчанец и окончил её в 1943 году, после чего стал инструктором-парашютистом, совершил более 100 прыжков, внося вклад в подготовку авиационных кадров для армии.

Продолжением этой семейной традиции является деятельность моего папы, Анохина Василия Владимировича, который занимается изучением военной истории и является руководителем историко-краеведческого кружка при Доме творчества города Находки. Вместе с участниками поисково-исследовательского клуба «Прим-Поиск» он проводил работы на месте крушения истребителя И-15бис. В ходе поисковых экспедиций было найдено множество фрагментов самолёта, что позволило изучить его конструкцию и историю. На основе полученных материалов была проведена реконструкция истребителя и создана одна из экспозиционных площадок в историческом парке «Пограничная площадь».

Эта работа показалась мне особенно актуальной и в связи с тем, что в 2025 году была важная дата для нашей страны - 80-летие Победы в Великой Отечественной войны.

На основании этого я поставила перед собой цель - сохранить и популяризировать историческую память о военной авиации Приморского края в предвоенный, военный (включая Великую Отечественную войну и войну с Японией в 1945 г.) и послевоенный периоды.

Чтобы достичь поставленной цели я поставила перед собой несколько задач:

- Узнать историю военной авиации в Приморском крае, в том числе: когда и где были аэродромы, какие самолёты на них стояли, какое значение имела наша авиация во время Великой Отечественной войны и войны с Японией.
- Побывать на военном аэродроме «Петровка», попытаться найти информацию о его истории, о лётчиках, об авиакатастрофах.
- Изучить историю исследования авиакатастрофы истребителя И-15бис, включая: архивные документы, информацию об экспедициях к самолёту, фотографии с места падения.
- Изучить вынесенные с места катастрофы обломки самолёта
- Принять участие в экскурсии.
- Изучить экспозицию в историческом парке «Пограничная площадь», посвящённой истории военной авиации.

1. Становление и развитие военной авиации в Приморье

История истребительной авиации Тихоокеанского флота хорошо описана в справочнике «Авиация Военно-морского флота России» [1]. Она берет свое начало в 1932 году, когда из Европейской части СССР прибыла на Дальний Восток первая истребительная авиаэскадрилья. Это была 28-я истребительная авиаэскадрилья под командованием майора Федорова П. А., прибывшая из Евпатории, и вооруженная 19-ю самолетами И-5 конструкции Поликарпова. Эскадрилья разместилась на аэродроме Воздвиженка.

На следующий год военно-воздушные силы флота пополнились еще тремя истребительными частями, также переброшенными из Европейской части СССР:

- 9-я истребительная авиаэскадрилья – из Смоленска на аэродром Угловая, командир Абрамов П. К.;
- 108-я истребительная авиаэскадрилья – из Брянска на аэродром Ново-Литовск, командир Юмашев К. И.;
- 32 истребительная авиаэскадрилья – из Петергофа на аэродром Петровка, командир Скворчевский И. А.

Все эти эскадрильи были вооружены истребителями И-5 (рисунок 1). Общее количество истребителей в составе ВВС ТОФ к исходу 1934 года достигло 118.



Рисунок 1 – Истребитель И-5

Из этой информации видно, что самые старые аэродромы Приморья: Воздвиженка, Угловая, Петровка, Ново-Литовск. Последний аэродром (Ново-Литовск), скорее всего, представлял собой какую-то временную площадку, так как уже в середине 30-х годов о нём нигде не упоминается, а ветеран Великой Отечественной войны Николай Николаевич Ветренко, проходивший в 1943 году обучение в Школе младших авиаспециалистов в пос. Волчанец (в 5 км от Новолитовска), также не знает об этом аэродроме.

Со временем авиационная техника совершенствовалась, и ВВС получали всё новые самолёты более современной конструкции. В истребительной авиации ТОФ были следующие самолёты: в 1935 году

— И-5, И-15 (рисунок 2) и И-16 (всего - 226 самолётов), в 1942 году — И-16, И-15, И-153, МиГ-3 (всего — 289 самолётов), в 1943 году — И-16, И-15, И-153, МиГ-3, Лагг-3 (всего — 340 самолётов), в 1944 году - И-16, И-15, И-153, МиГ-3, Лагг-3, Як-7 (всего — 364 самолётов), в 1946 году — Лагг-3, Як-7, Як-9, Р-63 «Кингкобра» (всего — 538 самолётов).



Рисунок 2 - Истребитель И-15бис.

2. Приморская авиация во время Великой Отечественной войны

С момента окончания Гражданской войны Япония не переставала появляться в оперативных планах Советского Союза в качестве основного вероятного противника на Дальнем Востоке.

К началу 30-х годов Япония имела небольшую, но хорошо вооруженную сухопутную армию и сильный военно-морской флот, в который входило 10 линкоров, 3 авианосца, большое число крейсеров, эсминцев и подводных лодок. Опираясь на их мощь, японцы в 1931 г. оккупировали Маньчжурию [2]. Нашим ответом стало создание в апреле 1932 года Морских сил Дальнего Востока, переименованных затем в Тихоокеанский флот.

Входившим в состав флота Военно-воздушным силам отводилась совершенно особая роль. На Дальнем Востоке совершенно не было боевых кораблей дореволюционной постройки, которые в те времена составляли основу других флотов. Поэтому решить главную задачу флота – оборонять морские подступы к Владивостоку и содействовать Красной Армии в Приморье – можно было в короткие сроки только за счет массового строительства подводных лодок, торпедных катеров и развертывания сильной морской авиации.

С началом войны усиление авиации затормозилось, так как большая часть новых самолётов отправлялась на фронт. Только в середине 1943 г., когда обстановка на советско-германском фронте окончательно изменилась в нашу пользу, начался новый этап модернизации дальневосточной авиации [4].

В феврале 1945 г. на Ялтинской конференции главы союзных держав окончательно пришли к соглашению о том, что СССР вступит в войну с Японией не позже, чем истекнут три месяца с момента окончания боевых действий в Европе. Надо сказать, что наше верховное командование и руководство ВМФ к тому времени уже осознавало неизбежность войны на Дальнем Востоке. В связи с этим, в конце 1944 г. начался новый этап модернизации ТОФа. При невозможности увеличить число кораблей основная ставка вновь делалась на наращивание авиации.

Активные боевые действия против японцев августа 1945 года продолжались всего девять дней. В справочнике [1] указано, что только морская авиация Тихоокеанского флота за указанный срок успела совершить 4724 боевых вылета и сбросить 786 тонн бомб. Из 4724 боевых вылетов 640 ложатся на бомбардировщики, 337 – на штурмовики, 1940 - на истребители и 1060 - на разведчики. Торпедные, бомбардировочные и штурмовые удары наносились по кораблям в море и портах, по войскам, по железнодорожным объектам, по аэродромам. По укрепленным районам японцев. Самолёты сделали более 800 разведочных вылетов. Истребители сопровождали наши бомбардировщики во время боевых вылетов и прикрывали корабли в море. Почти 50 рейсов самолёты сделали для высадки десантов. Действия нашей авиации стали причиной потопления японского фрегата, 12-14 транспортов, уничтожения большого числа сухопутных объектов и гибели около 1000 солдат противника. В воздушных боях было сбито четыре самолета. Наши потери составили 57 самолётов, из них 37 считались погибшими от боевых причин: 25 самолетов сбила зенитная артиллерия врага, 5 пропало без вести и 7 было уничтожено в различного вида авариях и катастрофах при совершении боевых вылетов. Погибло 55 человек: 23 летчика, 9 штурманов, 8 радистов и стрелков-радистов, 14 стрелков и 1 механик.

3. Аварии и катастрофы самолётов

При достаточно большом количестве самолётов в Приморье неудивительно, что очень часто происходили аварии и катастрофы. Причины их были самые разные, но основных можно назвать три:

1. Технические неисправности. Авиация в то время была ещё очень молода, шло её развитие, постоянный поиск лучших технических решений. Самолёты не отличались большой надёжностью, часто случались поломки.

2. Плохая подготовка лётчиков. Особенно часто эта причина появлялась во время войны, когда авиационные училища работали по ускоренным курсам, обучая лишь основам лётного дела. Кроме того, не всегда лётчики оказывались готовы к полётам на других конструкциях самолётов: почти каждый год появлялись новые модели, часто более сложные, и более «требовательные» к знаниям и умениям пилотов. Лётчики просто не успевали переучиваться.

3. Погодные условия. Капризная приморская погода часто преподносила «сюрпризы» в виде туманов, облачности, дождей, гроз. Метеослужба не всегда качественно справлялась со своими обязанностями – предупреждать о непогоде. Из-за этого лётчики часто попадали в сложные метеорологические условия, к которым не были готовы.

По указанным выше причинам в Приморье разбивалось иногда до 30-50 самолётов год. На сайте клуба «Авиапоиск» есть список лётчиков ВВС ТОФ, погибших в 1934-1960 годах, т.е. за 25 лет [4]. В списке – около 600 фамилий! Но это ещё далеко не полный перечень. Это список только Морской авиации, а были ещё армейские авиа-подразделения, авиация ПВО. Не заканчивались катастрофы и после 1960 года. Мы уверены, что, если составить полный список погибших авиаторов, за все 80 лет существования приморской авиации – в нём будет не меньше двух тысяч человек. Мы рассмотрим историю лишь одной авиакатастрофы.

4. История обнаружения места катастрофы истребителя И-15бис.

В сентябре 2005 года, в тайге, северо-западнее села Васильевка Партизанского района Приморского края, были найдены обломки истребителя И-15бис (Рисунок 3, Рисунок 4) и останки лётчика, пилотировавшего самолёт. Нашли его жители г. Находка: Николай Шумейко и Дмитрий Гарбузов, которые сообщили об этом в Находкинский музей [3]. Туда же они привезли два пулемёта и некоторые личные вещи погибшего лётчика (Рисунок 5).



Рисунок 3 - Остатки самолёта И-15бис №5842. 2007 год. Фото Д.Гарбузова



Рисунок 4 - Остатки самолёта И-15бис №5842. 2007 год. Фото Д.Гарбузова



Рисунок 5 - Личные вещи (портсигар) лётчика.

9-11 июня 2007 г. была организована первая экспедиция к месту катастрофы. Группа из 16 человек, включая моего папу - руководителя клуба «Прим-Поиск» Василия Анохина и руководителя клуба «Владподземспас» (который потом преобразуется в клуб «АвиаПоиск») Ярослава Ливанского, а также съёмочную группу телеканала «Вести-Россия» (Максим Борисов и Николай Петров).

Добиралась до места падения самолёта несколько часов. На месте был произведён внимательный осмотр обломков и проведены небольшие раскопки.

Было найдено несколько разных деталей с одним и тем же номером: 5842 (Рисунок 6). Это был серийный номер самолёта.



Рисунок 6 - Серийный номер истребителя И-15бис.

Раскопки выявили много деталей и агрегатов истребителя. Были найдены несколько монет 1932, 1935 и 1936 годов, обломок магазина пистолета ТТ, ряд пилотажных приборов, кислородный прибор КПА-3 с баллоном, две крышки клапанов двигателя с маркировкой «ЗАВОД № 19» [8]. Были найдены таблички, на которых стояла дата выпуска истребителя — 1939 год. (Рисунок 7).



Рисунок 7 – Табличка с агрегатов самолёта И-15 бис.

5. Выяснение истории авиакатастрофы истребителя

В июле 2007 г. Ярослав Ливанский и Алёна Кочеткова провели архивную работу в Центральном Военно-морском архиве в г. Гатчина. Было выяснено, что уже по состоянию на 1941 год истребитель И-15бис с серийным номером 5842 не числится в составе ВВС ТОФ. Лишь в августе 2007 года пришла справка из архива [6,7], где сообщалось, что 6 сентября 1940г. в районе Шкотово произошла катастрофа самолёта И-15бис 3-ей авиаэскадрильи 14-го истребительного авиаполка ВВС ТОФ, пилотируемого лейтенантом В. И. Великохатько (Рисунок 8). Был начата организация захоронения офицера, состоявшаяся в 2008-м году (Рисунок 9, Рисунок 10).

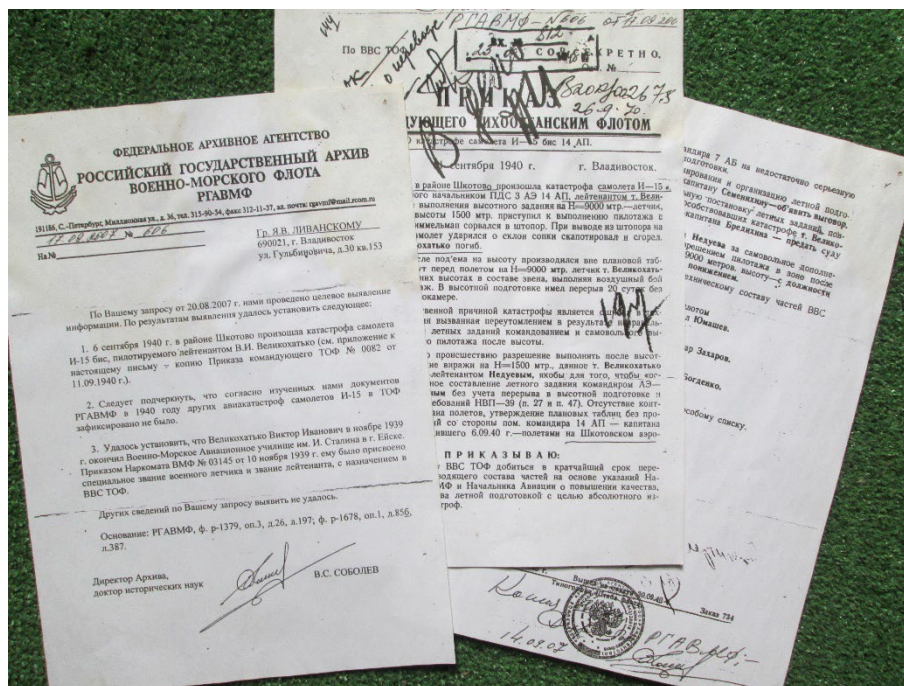


Рисунок 8 – Архивные документы о катастрофе самолёта И-15бис лейтенанта Великохатько.



Рисунок 9 – Захоронение лётчика истребителя И-15 бис в с. Николаевке. 2008 год.



Рисунок 10 – Могила летчика истребителя И-15бис в с. Николаевке. 2008 год.

Приказом Начальника Военно-Воздушных Сил ВМФ №024 от 21 мая 1941 г. исключён из списков частей ВВС ВМФ ввиду смерти.

Казалось бы, история окончена, всё выяснено...

Однако через год после похорон лётчика история получила неожиданное продолжение.

В 2009 году Ярославу Ливанскому, в ходе очередной работы в архиве, случайно попадаются документы о списании самолёта с серийным номером 5842, датированные... февралём 1941 года! Оказалось, в 2007 году архив ошибся. Предыдущая справка была выдана на основании лишь примерного места и времени катастрофы, а не серийного номера самолёта.

Великохатько действительно потерпел аварию в 1940 году, но, как оказалось, ближе к аэродрому Шкотово, а не в районе Новолитовска. Его самолёт падал на глазах у колхозников молочной фермы, располагавшейся недалеко от с. Шкотово. Разбившегося летчика похоронили ещё тогда же, осенью 40-го. Что же за самолёт был найден на отрогах горы Литовка?

Оказалось, что истребителем И-15бис с серийным номером 5842 управлял лётчик Губарев Григорий Сергеевич, младший лейтенант. Он служил на том же аэродроме Петровка, что и Великохатько, в одном полку, в одной эскадрилье. И наверняка эти пилоты знали друг друга. Великохатько погиб в конце сентября 1940-го, а самолёт Губарева не вернулся из полёта в феврале 1941-го. Его две недели искали и с помощью авиации, и горнострелковые части. Но искали совсем не там, где обломки самолёта лежали на самом деле... Почти 70 лет понадобилось, чтобы стало известно место гибели «пропавшего без вести» лётчика...

Из архивных данных: «...внеочередная сводка от 27 февраля 1941 года. 3 авиаэскадрилья, 14 авиаполк. Самолёт И-15бис №5842, мотор М-25В №1912715. Лётчик: младший лётчик, младший лейтенант Губарев Григорий Сергеевич. При внеаэродромном полёте звеном по маршруту Петровка - Ново-Нежино - Хмельёвка - Сучан - Екатериновка - Петровка вошёл в облачность в районе с. Васильевка, где затерялся, будучи брошенным ведущим. В обозначенное время самолёт на аэродром не вернулся. Длительные поиски с привлечением стрелковых частей БО и горнострелковых частей результата не дали... »

6. История последнего полёта

В марте и июне 2012 года «Прим-Поиском» было сделано два похода к месту катастрофы. Ребята из находкинских школ и клуба «Прим-Поиск», преподаватели и просто неравнодушные к истории люди выносили с места катастрофы обломки самолёта (Рисунок 11, Рисунок 12). Было найдено немало интересных деталей: прицел «ОП-1» (Рисунок 13), фотоаппарат «ПАУ-2» с остатками фотоплёнки, обломки приборов и различных механизмов самолёта (Рисунок 14). Были вынесены с места катастрофы бронеспинка сиденья лётчика (Рисунок 15), пулемёт ПВ-1 (Рисунок 16) и много других деталей, которые стали экспонатами двух выставок: в экспозиционном зале «Палатка» и в историческом парке «Пограничная площадь».



Рисунок 11 – Мой папа Анохин Василий на месте падения истребителя И-15 бис, июнь 2013 г.



Рисунок 12 – Экспедиция к месту падения истребителя И-15 бис, июнь 2013 г.



Рисунок 13 – Прицел с истребителя И-15бис №5842



Рисунок 14 – Замок пристяжной системы с истребителя И-15бис №5842



Рисунок 15 – Бронеспинка сиденья лётчика с истребителя И-15бис № 5842



Рисунок 16 – Пулемёт ПВ-1 с истребителя И-15бис № 5842

Исследовав всю информацию и место катастрофы самолёта, я попросила своего папу - руководителя нашего клуба «Прим-Поиск» Василия Анохина попробовать восстановить картину последних минут полёта истребителя. Вот как он это представил:

«Из облаков, затянувших вершины сопок, сыпал мелкий снег. Заснеженные склоны гор были похожи друг на друга, и лейтенант Губарев, потеряв самолёт ведущего, тщетно пытался сориентироваться на местности. Подняться выше, чтобы осмотреть окрестности, не позволяла облачность. Выполняя виражи между сопок, лётчик пытался найти окно в облаках и выйти в более широкую долину. Выбрав один из распадков, ведущих, казалось бы, в нужную сторону, Губарев повёл истребитель в него. Три километра, пять... Но вдруг распадок между отрогами резко сузился, склоны гор почти вертикально ушли вверх, в облака. Деваться было некуда – только вверх! Взяв штурвал на себя, лейтенант наугад повёл самолёт вперёд, в снежную мглу. Самолёт, всё ещё под завязку полный топливом, с полным боекомплектом, с трудом вытягивал вверх, натужно ревя мотором. Постепенно склон, темнеющий под крылом, начал уходить в сторону. Стало светлее. Перевалил! - облегчённо подумал лётчик, и подал штурвал вперёд, выравнивая самолёт. И в то же мгновение нижнее крыло самолёта столкнулось с верхушками деревьев... Неуклюжие стойки шасси, постоянно торчащие под фюзеляжем, зацепились за стволы, и аэроплан резко «клюнул» вниз, к земле. Деревянные лонжероны верхних крыльев, не выдержав удара, обломались у самого основания. Словно нитки, полопались стальные ленты растяжек, удерживавших верхнее крыло во время полёта. Алюминиевые стойки, скреплявшие верхние и нижние крылья, разорвало на части, одну из стоек отбросило в сторону. Доли секунды – и удар о землю. Последние обороты пропеллера хлестнули по скале, скручивая винт и разрывая его на мелкие осколки. Всей своей двухтонной тяжестью истребитель врезался в скалу, некстати оказавшуюся прямо под самолётом. Силой инерции от самолётного каркаса оторвало одну из самых тяжёлых деталей – бронеспинку кресла пилота. Сминая и разрывая всё на своём пути, тяжёлая стальная плита тараном рванулась вперёд, увлекая с собой и лётчика, пристёгнутого ремнями к сиденью. Броня, которая должна была

защищать пилота, стала причиной его гибели: человек оказался как будто между «молотом» и «наковальней». «Молотом» была бронеспинка самолёта, а «наковальней» - двигатель, стоявший перед кабиной пилота. Из разорванных топливных баков на раскалённый двигатель хлынул и тут же загорелся керосин. Горело всё: деревянные и фанерные части самолёта, обтягивавшая фюзеляж ткань. Разбрасывая вокруг искры, пули и осколки гильз, взрывался боезапас – почти три тысячи патронов. От жара плавился и горел даже металл: алюминий каплями и струйками стекал на землю, застывая бесформенными комьями, в которых навсегда впечатывались детали самолёта. Через несколько минут от аэроплана остался только смятый и обгорелый остов. Снег присыпал пятно пожарища, и на долгие годы о катастрофе забыли»...

Григория Губарева стояло ещё одно надгробие: Губарев Сергей Григорьевич. Родился 19 июля 1941 года (то есть через 5 месяцев после гибели лётчика Григория Губарева), умер 4 февраля 2012 года. Родственников этих людей найти не удалось.

После осмотра кладбища мы прошли по селу. Там сохранилось немало старых домов. Где-то около села должен был располагаться и военный гарнизон — городок лётчиков. Его описание есть в книге Николая Остроумова «От лётчика-истребителя до генерала Авиации» [5].

В 1936 году Н.Остроумов закончил школу лётных специалистов в г. Ейск, и был направлен на Дальний Восток. Около полугода, до мая 1937 года, он проходил службу на аэродроме «Петровка». В книге отведено несколько страниц воспоминаниям лётчика о своём первом месте службы. Описываются условия жизни и военной службы лётчиков, упоминается о марках самолётов, которые там базировались. Есть и некоторые сведения о первых авариях и катастрофах, в которых гибли лётчики.

Первые год-два лётчики жили в деревенских домах, по 2-3 семьи. Потом в гарнизоне были построены: комендатура, штаб, казармы, каменная столовая, стадион. Н. Остроумов пишет, что в 1937 году был построен «ДНС» - дом начальствующего состава. «В каждой квартире было по три комнаты – две большие и одна маленькая. В большие въехали семейные, а маленькие дали бесквартирным холостякам» [5]. Теоретические занятия лётчиков проходили в «большом самолётном ящике, приспособленном под классную комнату». Это говорит о том, что самолёты не только летели на Дальний Восток своим ходом, а привозились по железной дороге в разобранном виде, а уже на аэродроме собирались из деталей...

На окраине деревни мы нашли развалины нескольких каменных домов. Скорее всего, именно здесь был гарнизон (Рисунок 18). Между развалинами до сих пор ещё идёт хорошая асфальтовая дорога, однако сами дома очень сильно разрушены. Видно, что здесь были и склады, и казармы. Может быть, одно из увиденных нами сохранившихся зданий было столовой. Гарнизон отделён от лётного поля небольшим оврагом, в котором бежит ручей. Вдоль оврага кое-где сохранилась столбики и колючая проволока на них: когда-то она ограждала поле, чтобы на него никто не мог заходить.



Рисунок 18 – Одно из старых зданий гарнизона «Петровка».

Дальше, за оврагом, начинается лётное поле. В книге генерала Н. Остроумова есть упоминание об особенностях аэродрома: «...он весьма неровный. В конце пробегала уже не видно севшего самолета»[5]. Действительно, выйдя на край аэродрома, мы не видели даже леса на его противоположной стороне, потому что поле расположено на склоне холма (Рисунок 19).



Рисунок 19 – Вид на взлётно-посадочную полосу аэродрома «Петровка»

Только поднявшись на высокий пригорок, можно было увидеть всё поле. На краю поля, около въезда на аэродром, стояли развалины ещё одного дома. (Рисунок 20).



Рисунок 20 – Старое здание на аэродроме «Петровка»

У него сохранились даже остатки крыши. Внутри мы увидели отдельную комнату с фундаментом для двигателя, который вырабатывал электричество для аэродрома. В другой части дома крыша не сохранилась, но было видно, что внутри был коридор и несколько комнат по сторонам. Под домом мы увидели даже небольшой подвальчик. Сейчас он был заполнен замёрзшей водой. На стенах дома кое-где были нацарапаны даты. Мы увидели записи даже 1950-х годов. Может быть, дом был построен ещё раньше, в 40-х или даже 30-х годах. Пройдя вдоль края всего лётного поля, мы заметили несколько неглубоких ям, окружённых высокими земляными насыпями в виде буквы «С». Наш руководитель рассказал, что это места, где когда-то стояли зенитные пушки — они должны были оборонять аэродром от вражеских самолётов. А насыпи защищали артиллеристов от осколков и пуль. На противоположном, дальнем от деревни конце аэродрома мы нашли остатки ещё одного дома. (Рисунок 21). У него были очень толстые стены — не меньше метра! Дом был разделён на несколько комнат. Сейчас в них растут деревья. К дому был пристроен небольшой коридор с плоской крышей. Мы догадались, что на этой крыше когда-то стояла деревянная башня для наблюдения за аэродромом: там находились диспетчеры, которые управляли полётами.



Рисунок 21 – Руины старое здания (диспетчерской) на аэродроме «Петровка»

8. Реконструкция истребителя в исторического парка «Пограничная площадь»»

Находка обломков истребителя «И-15бис» подсказала идею восстановить весь самолёт. Руководитель клуба «Прим-Поиск» Василий Анохин в 2012 году создал проект «Пограничная площадь» (Рисунок 22), который предусматривал и постройку экспозиционной площадки «Граница земли и неба», в виде авиационного ангара с самолётом.



Рисунок 22 – Вход в исторический парк «Пограничная площадь»»

В 2013 году клуб «Прим-Поиск» два раза побывал на месте падения истребителя, вынося обломки с места катастрофы. Сначала предполагалось, что обломки будут использованы при реконструкции самолёта. Но потом стало понятно, что все детали очень сильно помяты и поломаны, и сделать из их самолёт заново нельзя. Поэтому самолёт строился полностью заново.

Были найдены чертежи, книга «техническое описание истребителя И-15бис». Старые детали тоже пригодились: их осматривали и измеряли, чтобы части нового самолёта соответствовали настоящим (Рисунок 23).



Рисунок 23 – Старые детали истребителя И-15бис

Некоторые мелкие части, которые пострадали не очень сильно, были поставлены на макете. К лету 2014 года самолёт был почти готов (Рисунок 24, Рисунок 25), и в ангаре начали проводиться экскурсии. По нашим сведениям, в настоящее время этот аэроплан, построенный в Находке, является единственным макетом самолёта-истребителя времён войны у нас в Приморском крае (Рисунок 26, Рисунок 27).



Рисунок 24 - Процесс реконструкция истребителя И-15бис в Парк-музее «Пограничная площадь»



Рисунок 25 - Реконструкция истребителя И-15бис в Парк-музее «Пограничная площадь»



Рисунок 26 – Макет истребителя И-15бис в Парк-музее «Пограничная площадь»



Рисунок 27 – Истребитель И-15бис в Парк-музее «Пограничная площадь»

За время существования исторического парка-музея «Пограничная площадь» его посетили несколько тысяч школьников, курсантов, студентов и туристов города Находки и Приморского края (Рисунок 28, Рисунок 29, Рисунок 30). Ежегодно экскурсии в парке проходят курсанты и студенты нашего училища, для которых знакомство с историей военной авиации является важной частью военно-патриотического и профессионального воспитания. В ходе экскурсии посетители узнают об отдельных эпизодах истории военной авиации Приморского края, роли авиационных частей в обеспечении безопасности дальневосточных рубежей страны, а также о службе и повседневной жизни военных лётчиков в предвоенный и военный периоды.



Рисунок 28 – Экскурсия детского сада в Парк-музей «Пограничная площадь»



Рисунок 29 – Экскурсия школьников в Парк-музей «Пограничная площадь»



Рисунок 30 – Курсанты ДМУ на экскурсии в Парк-музей «Пограничная площадь»

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведённое исследование позволило глубже изучить историю военной авиации Приморского края в предвоенный, военный и послевоенный периоды — от становления истребительной авиации Тихоокеанского флота в 1930-х годах до сохранения исторической памяти в наши дни.

В ходе работы удалось:

- проследить становление и развитие военной авиации в Приморье.
- оценить роль приморской авиации в обеспечении безопасности дальневосточных рубежей СССР, в том числе в период Великой Отечественной войны и в боевых действиях против Японии в августе 1945 года;
- выявить основные причины авиакатастроф (технические неисправности, недостаточная подготовка лётчиков, сложные погодные условия) и осознать масштаб человеческих потерь.
- детально изучить историю одной авиакатастрофы — крушения истребителя И-15бис с серийным номером 5842, пилотируемого младшим лейтенантом Губаревым Григорием Сергеевичем. Благодаря архивным изысканиям и полевым экспедициям удалось установить обстоятельства его гибели в феврале 1941 года, уточнить место падения самолёта и идентифицировать останки лётчика;
- провести обследование аэродрома «Петровка», сопоставить архивные карты с современным ландшафтом, обнаружить остатки инфраструктуры аэродрома и военного гарнизона, а также зафиксировать военные захоронения, требующие дальнейшего изучения;
- познакомиться с практикой музеефикации и реконструкции исторических объектов: на основе обломков И-15бис был создан полноразмерный макет самолёта, ставший центральным экспонатом экспозиционной площадки «Граница земли и неба» в историческом парке «Пограничная площадь».

Особое значение исследование имеет в контексте семейной истории: оно позволило связать личные воспоминания и архивные данные, показать вклад отдельных людей (в том числе моего прадеда — Николая Николаевича Ветренко) в развитие военной авиации и подготовку кадров. Деятельность моего папы, Василия Владимировича Анохина, и клуба «Прим-Поиск» демонстрирует, как поисковая работа и краеведение помогают сохранять историческую память.

Практическая значимость работы заключается в следующем:

- материалы исследования пополняют архивы и музейные коллекции, делая доступными для широкой публики малоизвестные страницы истории военной авиации Приморья;
- реконструкция истребителя И-15бис и создание экспозиции в парке «Пограничная площадь» стали важным инструментом военно-патриотического воспитания молодёжи: экскурсии посещают тысячи школьников, курсантов и студентов;
- опыт полевых экспедиций, архивной работы и взаимодействия с другими поисковыми клубами («Авиапоиск») может быть использован другими исследователями и краеведами.

Поставленная цель — сохранить и популяризировать историческую память о военной авиации Приморского края — была достигнута через комплексное изучение архивных источников, полевых исследований и музейной работы. Полученные результаты подчёркивают необходимость продолжения поисковой деятельности: многие авиакатастрофы и судьбы лётчиков до сих пор остаются неизвестными, а места их гибели требуют изучения и увековечения.

Дальнейшее исследование может быть направлено на:

- расширение базы данных о лётчиках, погибших в Приморье;

- поиск и документирование других мест авиакатастроф;
- углубление сотрудничества с архивами и музеями для публикации материалов;
- развитие образовательных программ на базе исторических площадок, таких как «Пограничная площадь».

Таким образом, история военной авиации Приморского края — это не только хроника самолётов и аэродромов, но и память о людях, их мужестве и жертве. Сохранение этой памяти — долг нынешнего поколения перед прошлым и будущим.

Список литературы и интернет-источников

1. Болтенков, Д.Е. Левшов, П.В. Авиация военно-морского флота России. 1916 – 2006 г.г. Справочник. Владивосток, 2006. (в электронном виде)
2. Веселовский Н. Япония и её вооружённые силы. Москва, 1932
3. Егорчев И. Раскрытая тайна И-15//Дальневосточные ведомости, 10-17 октября 2007 г.
4. Завалишин А.Ю. История Дальнего Востока России в новое и новейшее время. Учебное пособие для 8-9 классов. Хабаровск, 2001 г.
5. Остроумов, Н. Н. От летчика-истребителя до генерала авиации. В годы войны и в мирное время. 1936–1979. Москва, 2010 г. (в электронном виде)
6. Письмо РГА ВМФ №606 от 17.09.2007
7. Приказ командующего ТОФ №0082 от 21.09.1940 «О катастрофе самолёта И-15-бис 14-го авиаполка»
8. Сайт поискового объединение «Авиапоиск» [электронный ресурс]. Аллея памяти. Режим доступа: <https://aviapoisk.narod.ru/inf.htm>
9. Сайт министерства обороны РФ. Банк электронных документов «Подвиг народа в Великой Отечественной войне» [электронный ресурс]. Режим доступа: <https://podvignaroda.ru/?#tab=navHome>
10. Самолёт И-15бис с мотором М-25В. Техническое описание. Москва, Воениздат, 1933. (в электронном виде)