

**Михаил
ДАНКОВ**

г. Петрозаводск



«Мы крылья и стрелы попросим у Бога...»

(О фрагментах самолета Kittyhawk в фондах Национального музея)

В названии работы используется метафора Вл. Высоцкого «мы крылья и стрелы попросим у Бога» не случайно. Статья посвящена неизвестной истории поступления в собрание Карельского государственного краеведческого музея (КГКМ) фрагментов американского истребителя-бомбардировщика «Kittyhawk P-40 E», который в годы Великой Отечественной войны пилотировался советским летчиком, но потерпел авиакатастрофу в таежном районе на севере Карелии. Имя и фамилия погибшего пилота до сих пор нам неизвестны. В июне 1985 г. участники забытой историко-ландшафтной экспедиции музея «По местам боев на Карельском фронте» обнаружили и доставили в Петрозаводск несколько фрагментов разбившейся «ленд-лизовской» летной машины. К сожалению, долгие десятилетия крупногабаритные исторические предметы бесхозно лежали в фондах музея. И лишь в 2021 г. часть хвостовой обшивки военного самолета, фрагменты горизонтального и вертикального стабилизатора хвостового оперения были впервые продемонстрированы на стационарной выставке «Эхо войны» в Музее Карельского фронта в г. Беломорске.

Вояж сотрудников музея на север республики

Начнем с того, что экспедиционный поиск и работа летом 1985 г. проводились не только на месте катастрофы самолета. Исследования являлись составной частью деятельности музея по комплектованию фондов по военной тематике и были связаны с выявлением новой информации о боевых действиях на севере Карело-Финской республики в 1941–1944 гг.

Пополнение коллекций в 1970–1980-х гг. осуществлялось с учетом «Перспективного плана комплектования фондов», который включал персональную работу со сдатчиком, подразумевал проведение комплексных и темати-

ческих экспедиций, в том числе по сбору сохранившихся артефактов на местах боев в историческом ландшафте Карелии. В поисковую группу под руководством М. П. Лисютиной, заведомо Истории Советской Карелии КГКМ, входили автор статьи с.н.с. М. Ю. Данков, водитель Ф. В. Виноградов и известный петрозаводский литератор, скульптор и искусствовед Г.Б. Салтуп, отправившийся в путь за свежими впечатлениями.

В ходе поисковых работ на пленочный дальномерный фотоаппарат «Зоркий» выпуска 1948 г., который принадлежал моему отцу, я осуществлял сквозную фиксацию всех этапов поисковых действий и наиболее интересных эпизодов исследования.

Маршрут экспедиции

Участники экспедиции музея летом 1985 г. совершили автобусный рейд и преодолели более 1000 км с ответвлениями в узловых точках по маршруту Петрозаводск-Медвежьегорск-Масельская-Каменный Бор-Идель. А далее по дорожному тракту времен ВОВ Кочкома-Реболы проехали Муезерский и через Поросозеро и Медвежьегорск выбрались на трассу к Петрозаводску. Под Медвежьегорском в скалах был обследован «грандиозный» финский укрепительный район, а севернее оз. Кривозера изучены высоты погибших красноармейцев, получивших имена «Костенко» и «Тюрпека». Здесь, севернее оз. Кривозеро, 15 сентября 1942 г. на высотах «Западная» и «Безымянная» в ожесточенных боях смертью героев пали ст. политрук М.Т.Костенко и ст. сержант С. Т. Тюрпек. Уже 6 ноября 1942 г. приказом командования Карельского фронта эти высоты получили новые названия «имени Костенко» и «имени Тюрпека». Тогда же была исследована зона ж/д ст. Масельская, где 30 июня 1943 г. погиб рядовой, стрелок-разведчик 1217 СП, 367 СД А. И. Фонягин, который своим телом закрыл амбразуру финского дота. За подвиг герой был награжден орденом Боевого Красного Знамени и позже захоронен в Братской могиле в г. Медвежьегорске на ул. С. М. Кирова.

Все-таки «Kittyhawk P-40 E»

Однако основной целью музейного отряда, безусловно, являлись ландшафтные исследования в районе 6-й ветки Северо-Западной магистрали Ругозерского ЛПХ, там, где, по общению местных информаторов, в годы войны не сумел выйти «из штопора» и разбился неиз-

вестный иностранный военный самолет. Мечтая более точно провести поиск места катастрофы, по просьбе сотрудников музея в группу влился мл. лейтенант Муезерского РОВД С. А. Лобановский, который прекрасно ориентировался на местности и обещал достойно выполнить обязанности проводника. Наша задача была предельно проста – как можно быстрее и точнее провести рекогносцировочное обследование зоны крушения самолета, определить точку его падения и как можно полнее собрать уцелевшие на месте катастрофы авиационные предметы. Стоит сказать, что о сбитом самолете времен войны, который местные жители обнаружили в округе п. Муезерский, специалисты музея в Петрозаводске узнали задолго до экспедиции. Первыми о раритетной находке нам по телефону сообщили сотрудники Муезерского райотдела милиции. Вскоре основательную помощь мне оказал В. И. Дворецкий, талантливый руководитель первой карельской группы «Поиск», которая до 2008 г. на территории Карелии обнаружала места гибели 79 самолетов и установила более 100 памятных знаков «Остановись и поклонись». Поисковик от Бога, бывший матрос атомной подводной лодки, а позже водитель Пеннингского лесопункта, он за год до нашей экспедиции посетил место трагедии. Тогда он почти убедил меня, что вблизи Муезерки лежит с двигателем, «расколотым напополам», американский истребитель «Bell P-39 Airacobra», воевавший в годы войны в небе Карелии.

Лишь после экспедиции при реконструкции исторической канвы событий и изучении сохранившихся артефактов удалось определить марку и тип самолета. Сейчас с уверенностью можно утверждать: в собрании Национального музея находятся обломки американского истребителя-бомбардировщика «Kittyhawk P-40 E». Помощь в идентификации машины оказали старейшие карельские поисковики В. И. Дворецкий и А. И. Дмитренко, а также И. Е. Кашников, житель г. Архангельска, в годы ВОВ служивший авиационным связистом.

Рыбацкие шарабаны и американский самолет

История обнаружения разбившегося самолета не менее интригующая и уходит своими корнями в начало 1980-х годов. В действительности уцелевшие фрагменты военного самолета случайно обнаружили местные жители и рабо-

чие ЛПХ. Когда работники музея решили найти исторические реликвии времен ВОВ, чтобы передать в фонды музея, сотрудники Муезерского РОВД и КГБ сообщили забавную вещь.

Оказывается, у сельчан в одно и то же время появились добротные изготовленные рыбацкие шарабаны из тонкого листового алюминия с заводскими пластинами на английском языке. При этом на прилавках промтоварных магазинов ОРСа ничего подобного найти было невозможно. Сейчас этот эпизод может вызвать легкую улыбку, но тогда для охотников и грибников, которые натолкнулись в лесу на место катастрофы и решили для «дела» использовать фрагменты американского самолета, все могло закончиться плачевно. Однако чекисты быстро разобрались, и им не пришлось срочно «прикрывать» тайный канал контрабанды, хотя добротные шарабаны для верности все-таки решили изъять.

Каньон, где даже летом замерзает ручей

Район крушения самолета, корпус которого разорвало при столкновении с землей, оказался в труднодоступном месте, внизу 300-метрового глубокого каньона, недалеко от ручья, даже в июне покрытого коркой льда. Спускаясь к месту авиационной катастрофы по подрезанным верхушкам елей, на крутом склоне можно было увидеть «крытообразный» след падения истребителя. Уже на месте участники поиска отметили, что разбросанные фрагменты самолета находились по меридиональной линии падения, в радиусе от 500 до 3000 метров. При обнаружении основных крупноформатных обломков искореженного истребителя стало понятно, что ранее здесь неоднократно бывали люди. Об этом свидетельствовало многое, в том числе уцелевшее тело расколотого авиационного мотора самолета «Kittyhawk».

До нас кто-то настойчиво пытался кантовать двигатель, как позже выяснилось, изготовленный на американской фирме «Allison». Рядом с ним были брошены деревянные слези, с помощью которых «искатели» хотели мотор сдвинуть с места. И, кстати говоря, им это сделать удалось. Однако сотрудникам музея, как ни хотелось, не удалось из-за неудобного наклона авиационного двигателя прочесть цифровую и буквенную маркировку.

Тем не менее в ходе работы были демонтированы некоторые части лонжеронов и консолей крыла истребителя. При этом участники работ смогли отделить фрагмент вертикального ста-

билизатора хвостового оперения, на котором на темно-оливковом фоне была выявлена надпись «Nolift». Тогда же удалось демонтировать часть горизонтального стабилизатора хвостового оперения с клапаном, на котором четко просматривался вдавленный заводской штамп «34B3418». Кроме того, на месте катастрофы участники экспедиции обнаружили авиационный крупнокалиберный пулемет «Colt-Browning M-2» с согнутым стволом и разбросанные мелкие детали бортового оборудования с заводскими пластинами.

Трагедия неизвестного пилота

Здесь же были подняты металлические пряжки и карабины, обрывки кожаных ремней и иная парашютная фурнитура неизвестного летчика. Находки свидетельствовали, что пилот, выполнявший боевое задание, не смог катапультироваться и погиб на земле в момент, когда боевой машине не удалось вывернуть из крутого пике.

Тогда недалеко от кабины разбившегося истребителя «Kittyhawk» мне удалось сделать еще одну «страшную» находку, кожаную перчатку летчика, внутри которой сохранились кости запястья и фаланги пальцев. Я не сомневался, что предмет необходимо захоронить на месте катастрофы.

Однако тело пилота по горячим следам обнаружить не удалось, и показалось, что останки за долгие годы могли растащить звери. Позже, вернувшись в Петрозаводск, В. И. Дворецкий рассказал, как он обнаружил останки пилота, которые за несколько десятилетий «уже поросли мхом».

За год до нашей экспедиции поисковый отряд В. И. Дворецкого на месте падения истребителя обнаружил останки тела неизвестного летчика и торжественно их захоронил «на перекрестке дороги Кочкома-Реболы-Муезерский», установив на месте погребения «свой» мемориальный знак из нержавеющей стали со звездой «Остановись и поклонись».

К сожалению, установить имя и фамилию пилота самолета так и не удалось, хотя изучались списки погибших 145-го и 195-го истребительных авиационных полков (ИАП), в которых на Карельском фронте базировались эскадрильи американских крылатых машин «Kittyhawk».

Загадок больше, чем ответов

Авиационная катастрофа периода Великой Отечественной войны за линией фронта по-прежнему таит много загадок. Действительно, вопросов, связанных с крушением американского самолета, находящегося в составе ВВС Карельского фронта, больше, чем ответов. Нам неизвестны бортовой номер истребителя «Kittyhawk» и дата вылета самолета. До сих пор непонятна первопричина падения истребителя-бомбардировщика на территории КФ ССР, где не велись активные военные действия. Был ли это воздушный бой или поражение с земли, а может, произошли технические неполадки американского самолета в воздухе? По-прежнему неизвестны маршрутный лист и полетное задание пилота, находился ли «Kittyhawk» в составе звена или выполнял точечный полет, почему военный летчик отказался от катапультирования. И главное, на каком аэродроме мог базироваться авиационный полк, в который входил американский истребитель. К сожалению, информация о точных местах дислокации американских самолетов на территории Карело-Финской республики в годы войны против фашизма до сих пор является дозированной и имеет ограничения.

Авиация на Карельском фронте

Военно-воздушные силы Карельского фронта начали создаваться 1 сентября 1941 г. на основании Директивы СВГК № 001199 от 23 августа 1941 г. В состав фронта вошли 14-я и 7-я армии, а также 2-й и 3-й районы авиационного базирования. Командующим ВВС Карельского фронта был назначен генерал-майор авиации Т.Т. Хрюкин, военным комиссаром полковой комиссар Л. А. Чикурин, а со 2 ноября 1941 г. бригадным комиссар Г. Г. Гурьянов. Штаб возглавил полковник И. М. Соколов.

Почти сразу после начала военных действий советские пилоты стали летать на американских самолетах вдоль Кировской ж/д, по направлению к Лодейному Полю, Петрозаводску, Кандалакше и Мурманску. Существует фантастическая статистика войны с лета 1941 по ноябрь 1944 года: пилоты Карельского фронта, в том числе на американских машинах, произвели 77651 самолетовылет, из них 69281 днем и 8370 ночью. При этом авиация ВВС Финляндии за это время совершила около 40716 самолетовылетов.

Самолеты в трюмах морских конвоев PQ

Американские истребители появились в небе Русского Севера благодаря довоенному Акту Конгресса США от 11 марта 1941 г., утвердившему закон «Ленд-лиза» (lend – арендовать, lease – давать взаймы). За годы Второй мировой войны Соединенное Королевство Великобритания получило от американцев 32 млрд долларов, наша страна около 11 млрд, Франция в пределах 1,4 млрд, а все остальные союзнические государства, включая Китай, Югославию, Грецию, чуть более 1,8 млрд.

Регулярные поставки самолетов «Kittyhawk» в Советскую Россию начались в ноябре 1941 г. Истребители в демонтированном виде прибывали в Мурманск, Архангельск и Молотовск (Северодвинск) из Рейкьявика и залива Лох Ю в Шотландии в трюмах морских конвоев PQ. Литера «PQ», в обратном направлении «QP», связана с инициалами P. Q. Edwards, офицера оперативного управления Британского адмиралтейства, отвечавшего за проект.

Любопытно, что советские ВВС в военное лихолетье получили 2243 самолета «Kittyhawk», при этом первые 20 машин на север страны прибыли в сентябре 1941 г. не по линии Ленд-лиза, а по прямому бартеру, в обмен за платину, золото, марганец, хром и асбест.

Также интересно, что лидеры США и Англии в начале войны сорвали ежемесячный график отправки 400 самолетов различных марок, и к декабрю 1941 г. англичане нам недопоставили 150 самолетов, а американцы из 900 обещанных машин прислали только 267.

«Kittyhawk» или «Tomahawk»

Помимо истребителя «Kittyhawk» на Карельский фронт поступали американские и английские самолеты типа «Tomahawk», «Hawker Hurricane», а позже «Bell P-39 Airacobra» и ночной бомбардировщик «Douglas A-20», который советские пилоты называли «Бостон». Но всепогодный истребитель-бомбардировщик «Kittyhawk», оказался, пожалуй, самым популярным среди иностранных самолетов, по воспоминаниям фронтовиков, он никогда «не горел». Однако до сих пор существует путаница, а информация о самолете отрывочна и не всегда понятна. Начать с того, что самолет по-разному назывался, иногда P-40, или на английский манер «Tomahawk», а в отечественной документации «Киттихаук», хотя в быту наши летчики машину называли

«Хоук» или «Уорхаук». Во многом разночтения связаны с произношением различных модификаций одного и того же самолета, который разработала американская фирма «Curtiss Aeroplane and Motor Company», в русском варианте «Кертисс». Базовой моделью для самолета «Kittyhawk» стал истребитель, выпускавшийся с 1936 г., названный P-36 «Хоук-75». Усовершенствованную модификацию P-40 стали называть «Томагавк» или «Киттихок», а «за глаза» «Киттихавк» или «Киттихаук».

Опыт и интуиция советских механиков

Прием и сборку «ленд-лизовских» самолетов производили специалисты аэродромных инженерно-технических групп, хотя у них нередко возникали вопросы. Действительно, собирая малоизвестные импортные машины, приходилось отказываться от мудреных технических пресс-релизов на английском языке, полагаться на свой опыт и интуицию, порой составлять технические «самопальные» методички-пособия. При этом работа проводилась не в комфортных ангарах, а под открытым небом, в трудных климатических условиях со значительной влажностью воздуха и колебаниями температуры. Тем не менее экстремальные условия и необычная технология сборки «Киттихаука» не повлияли на сроки выполнения заказов командования.

Сначала по горизонтальной линии соединялся каркас фюзеляжа машины, затем собирались крылья истребителя с 5 лонжеронами и двумя консолями, которые по оси самолета соединялись болтами. Лишь после этого крыло намертво крепилось к фюзеляжу. Однако если такая сборка была оправдана на заводе, то в условиях северных полевых аэродромов была просто невыполнимой. Безусловно, в батальонах аэродромного обслуживания ощущалась нехватка специалистов и дефицит инструментов и запасных частей. Но когда самолеты возвращались с боевых заданий с повреждениями, техники старались быстрее вернуть «битые» машины в строй. Сохранились воспоминания, что хотя «Kittyhawk» был отличной машиной, зимой в гидравлической системе часто замерзала жидкость и выходил из строя масляный радиатор, что приводило к рассыпанию подшипников и заклиниванию винта в полете. Кто знает, может быть, именно эти неполадки привели к авиакатастрофе у п. Муезерский?

Новый редизайн истребителя

В феврале 1941 г. американские конструкторы по просьбе советской стороны улучшили редизайн истребителя, переместили одноместную кабину к фюзеляжу, увеличили до 18 мм броневую защиту, тем самым усилили живучесть машины, которая достигла 9.68 м в длину, и размах крыла в пределах 11.38 м.

Тогда же на крыле самолета у «Kittyhawk P-40 E» появилось шесть 12,7-мм пулеметов «Colt-Browning M-2» с боекомплектom 281 патрон на каждый, под фюзеляжем кронштейн для 227-кг бомбы, а на нижней плоскости крыла приспособления еще для двух бомб весом по 45 кг. Теперь «Kittyhawk» в небе Карелии использовался как легкий дневной бомбардировщик, способный пикировать под углом в 70 градусов и выходить для штурмового удара на «бомбовую дорожку». Одновременно был усовершенствован мощный 1150 л.с. мотор фирмы «Allison», который позволял самолету взлетать с грунтовых аэродромов и на форсаже за 5 минут достигать высоты 3500 м.

При этом «Kittyhawk» мог подниматься почти на 9000 м, с максимальным взлетным весом 3814 кг, дальностью полета 1368 км и скоростью 582 км в час. Характеристики самолета позволяли в крейсерском режиме до бомбометания барражировать над объектом неприятеля. Первоначально на «Киттихауках», прибывавших в Карелию, отсутствовали цифровые обозначения, зато на поздних модификациях на хвостовом оперении появился серийный № 323, соответствующий американскому заказу на P-40 E, который мы закрашивали. Отметим, что заводской камуфляж оливкового цвета оставался без изменений, что подтверждают фрагменты самолета из фондов Национального музея, при этом краска часто выгорала на солнце и темнела, что приводило к демаскировке машины.

Обучение на аэродроме «Кадников»

И все-таки освоить самолеты союзника оказалось делом непростым. Требовалось научить на них классно летать и вести бой, а ведь, как правило, отсутствовало даже руководство по технике пилотирования. На севере страны обучение полетам проводилось на базе 27-го запасного авиаполка (ЗАП), который базировался в 140 км от Вологды по Северной ж/д, на полевом аэродроме «Кадников». Центр был сформирован осенью 1941 г. специально для обучения советских летчиков и превратился в



*Истребитель-бомбардировщик «Kittyhawk P-40 E»
на Севере. 1942 г.*



*Летчики-командиры 145-го истребительного авиационного полка
С.А. Тряпичкин, А.П. Зайцев, Н. И. Шмельков,
Л.А. Гальченко, Ф. И. Рекин. Карельский фронт. 1942 г.*



*Транспортировка фрагментов самолета «Kittyhawk P-40 E»
из каньона к музейному автобусу. С. А. Лобановский,
М. П. Лисюткина, Г. Б. Салтуп. 6-я ветка
Северо-Западной магистрали Ругозерского ЛПХ. 1985 г.*

«Мы крылья и стрелы попросим у Бога...»

41



*Летчики 195-го истребительного авиаполка
И. И. Дроздов, С.П. Аистов, И. М. Толмачев, Т. Р. Крупин,
Н. А. Кузнецов, Н. Н. Клименко. Карельский фронт. 1943 г.*



*Техники 20-го гвардейского
истребительного авиационного полка на построении.
Карельский фронт. 1943 г.*



*В.И. Дворецкий со школьниками из группы «Поиск»
у памятного знака «Остановись и поклонись». 1989 г.*



авиационную базу, через которую машины союзников поступали в авиаполки ВВС.

Иногда при обучении «ленд-лизовские» машины для размещения инструктора переоборудовались в 2-местные «спарки», хотя окончательный опыт пилотирования летчики, конечно, приобретали на месте, в авиаполках. Известно, что в 145-м авиационном полку американские самолеты были освоены без единой аварии и поломки. Сохранились легенды о мастерстве, которое проявил командир второй эскадрильи этого полка майор А. Е. Новожилов при обучении новобранцев управлять истребителем «Kittyhawk».

Тайна базирования в Карелии самолетов «Kittyhawk»

В силу разных причин современные военные историки с трудом могут указать места базирования в годы ВОВ истребителей «Kittyhawk», тем более перечислить подразделения Карельского фронта, в которых находились американские самолеты. С уверенностью можно говорить, что одними из первых в Карелии начали осваивать «ленд-лизовские» самолеты эскадрильи 145-го и 195-го ИАП, а также 19-го и 20-го гвардейских истребительных авиационных полков 258-й смешанной авиадивизии. Во всяком случае пилоты авиадивизии уже в апреле 1942 г. «оседлали» самолет «Kittyhawk P-40 E». Кстати, известно, что четыре полка дивизии с февраля 1943 г. выполняли ответственные задания на Петрозаводско-Медвежьегорском направлении, а позже обороняли Заполярье. Кроме того, представляет интерес, что истребители-бомбардировщики «Kittyhawk» с весны 1942 г. стали регулярно взлетать с известных северных аэродромов «Африканда», «Шонгуй» и «Мурмаши». Летчики на американских машинах, используя их живучесть, вооружение, дальность полета и радиоприборное оборудование, смогли надежно прикрыть гражданские и военные объекты Кировской ж/д.

https://ru.wikipedia.org/wiki/19-%D0%B9_%D0%B3%D0%B2%D0%B0%D1%80%D0%B4%D0%B5%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%B1%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BA

Однако вернемся к 195-му авиационному полку Карельского фронта, который с весны 1942 г. стал перевооружаться американскими истребителями-бомбардировщиками «Kittyhawk P-40 E». История полка начинается 7 июля 1941 г., когда он был создан в составе 7-го истребительного авиакорпуса ПВО на Северном, вскоре Ленинградском фронте. Его пилоты защищали Ленинград и южные коммуникации Ладожского озера. После захвата финской армией «Карелия» под командованием генерал-лейтенанта Э.Хейнрикса столицы КФ ССР авиаполк в апреле 1942 г. вошел в состав ВВС 32-й армии и до июля 1943 г. находился в составе 259-й истребительной дивизии.

Аэродром «Летняя»

К лету 1942 г. возник вопрос о новом месте базирования авиаполка, и его службы начали разворачиваться на строящемся полевом аэродроме «Летняя», который превратил в основную базу самолетов «Kittyhawk». Этот секретный аэродром находился в малонаселенном районе между Беломорском и Сегежей, к востоку от линии фронта у п. Летнереченский (фин. Kesäjoki), вблизи 13-го шлюза ББК, на левом берегу р. Нижний Выг. Любопытно, что помощь в изыскании участка для летной площадки оказала администрация исправительно-трудовых колоний НКВД КФССР.

О сложности строительства военных аэродромов свидетельствуют работы под Беломорском, начатые в марте 1942 г., которыми руководил начальник отдела аэродромного строительства 3-го района авиационного базирования Ф.Г.Мартынов, а осуществлял 102-й отдельный инженерно-аэродромный батальон капитана А. Харламова.

Работы у п. Летнереченский проводились в лесисто-болотистой местности, в обстановке абсолютной секретности. Бойцы аэродромно-технических рот в сжатые сроки смогли обустроить грунтовые взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки и места стоянок американских самолетов.

Очевидно, с этой площадки в последний раз взлетел на выполнение боевого задания тот самый разбившийся недалеко от п. Муезерский истребитель, фрагменты которого находятся в фондах Национального музея Карелии. Косвенно это подтвердил петрозаводский авиапоисковик А. И. Дмитренко, который подсказал, что «однажды девять этих машин («Киттихаук». – **М. Д.**) вылетели из Сегежи на запад и не вернулись».

Послужной список

Советские пилоты на американских машинах с 1942 г. держали под контролем почти всю территорию Карелии и Кольского полуострова. Самолеты «наглухо» прикрывали с воздуха северный участок Кировской железной дороги и успешно взаимодействовали с частями 14-й армии. Известны случаи, когда вражеские бомбардировщики, державшие курс на Беломорск, военную столицу Карело-Финской республики, уходили на запасные цели, потому что их отгоняли шустрые истребители «Kittyhawk», поднимавшиеся с аэродрома «Летняя».

15 июля 1942 г. летчики 195-го истребительно-го авиационного полка на американских машинах отразили налет семнадцати самолетов «Ju-88» и одного «Do-215», которые в сопровождении пяти «Vf-109» пытались уничтожить железнодорожный мост у ст. Кемь. Позже, 22 мая 1944 г., истребители «Kittyhawk P-40 E» нанесли штурмовой удар по аэродрому в п. Алакуртти (фин. Alakurtti), который с июля 41-го года был оккупирован немецкими и финскими войсками, установившими там первую на севере РЛС. Однако особая роль связана с летом 1944 г., когда советские пилоты на «ленд-лизовских» самолетах прекрасно себя проявили в ходе Свирско-Петрозаводской и Петсамо-Киркенесской операциях.

Судьба музейной коллекции

Между тем судьба пока не описанной коллекции 1985 г., собранной во время поисковой экспедиции музея «По местам боев на Карельском фронте», незавидна. Это относится к фрагментам корпуса и вооружения самолета «Kittyhawk P-40 E», отдельным предметам снаряжения пилота и более 75 ед. негативам с ч/б контрольными отпечатками. Разовое экспонирование двух предметов обшивки «Kittyhawk» на временной выставке в Беломорске, к сожалению, ситуацию не разрешает. Коллекция по-прежнему разрозненна, имеет разные формы учета и места хранения, а некоторые фрагменты со статусом «неопределенные» до сих пор находятся в безномерном фонде музея. Хочется надеяться, что в ближайшее время авиационная коллекция будет систематизирована, раритетные материалы объединены в единое целое, а часть предметов подготовлена для постоянного музейного экспонирования. Призыв В.С.Высоцкого, вынесенный в название статьи, как нельзя кстати остается актуальным.

Фото предоставлены автором



Михаил Юрьевич ДАНКОВ

родился в 1954 г. в Архангельске.

Окончил ИФФ Петрозаводского государственного университета, научный руководитель исследовательского проекта «Осударева дорога».

Автор более 245 научно-популярных публикаций по истории и культуре Карелии.

Лауреат литературной премии журнала «Север» за 2016 г., в 2016 г. лауреат Всероссийской историко-литературной премии «Александр Невский».

Действительный член Русского географического общества, член Ассоциации работников «Музеи России», член Союза дизайнеров России.

Заслуженный работник культуры Республики Карелия.

