

**Татьяна
УШАКОВА**
г. Петрозаводск

ВЗЛЁТЫ И КАРЕЛЬСКИХ СОКОЛОВ ПАДЕНИЯ

Несколько лет назад на просторах интернета появились необычные фотографии. На них запечатлён Петрозаводск, оккупированный финнами во время Великой Отечественной войны. Впрочем, не Петрозаводск – Яанислинна. Именно так назывался тогда наш город.

«Победители» обходили притихший городок, не пропуская ни одной улицы, ни одного дома, словно инвентаризацию проводили. Бесстрастно щёлкал затвор фотоаппарата, сохраняя в вечности всё, что попадалось на пути: финского солдата, отдыхающего у ног гипсового пограничника; немецких репортёров, осматривающих концлагерь с русскими военнопленными; разрушенное здание гостиницы «Северной», построенное перед самой войной; поверженный памятник вождю мирового пролетариата. Новые хозяева не обошли вниманием даже городские кладбища.

Фотографий не просто много, их очень много. В правом нижнем углу на каждой написано по-фински SA-KUVA – знак того, что фотография взята из архива Военного музея Сил самообороны Финляндии и сделана в период с 1939 по 1945 год. Все снимки аккуратно пронумерованы.

Тут лётчик у края аллеи
Покоится в ворохе лент,
И мёртвый пропеллер, белея,
Венчает его монумент.
И в тёмном чертоге вселенной,
Над сонною этой листвой,
Встаёт тот нежданно мгновенный,
Пронзающий душу покой...

Н.Заболоцкий

Фотография № 75113

Одна такая фотография, сделанная, как оказалось, на Неглинском кладбище, привлекла моё внимание. M.Vuorela, автор снимка, указывает дату съёмки – 1942.02.28. Далее написано: «Kolmen lentäjän hauta Äänislinnassa»¹ (могила трёх пилотов в Петрозаводске. – Т.У.).

На фотографии традиционные деревянные пирамидки, увенчанные металлическими звёздочками. В знак того, что здесь упокоены именно лётчики, к пирамидкам прибили деревянные пропеллеры.

Имена и фамилии, написанные на табличках, читаются легко: пилот Сидоров Николай Сергеевич, пилот Курицын Иван Алексеевич, стартех Карпеев Александр Матвеевич. Остальные записи даже с помощью лупы прочесть, к сожалению, не удалось.

В том, что все трое – жертвы одной аварии, я не сомневалась: лежат в одной оградке, пирамидки и таблички как под копирку. Правда, есть одно отличие.

У пилота Сидорова на табличке явственно просматривается фраза: «Погиб при исполнении служебного долга». «Может, сталинские соколы погибли на Финской войне? – предположила я. – А Сидоров, по-видимому, был командиром боевого экипажа».

Забегая вперёд, скажу: я не угадала ничего! За огрядкой лежали жертвы двух авиакатастроф: командир отдельного 34-го авиазвена Северного управления ГВФ Иван Курицын, начальник Гидроаэропорта, старший техник авиазвена Александр Карпеев и вчерашний выпускник Батайской авиашколы, пилот 4-го класса Николай Сидоров. И были они не военными, а гражданскими лётчиками.

До Финской войны ребята не дожили: оба экипажа погибли в 1938 году с разницей в четыре месяца. Да и похоронили бы их, будь они участниками Зимней кампании, не здесь, а в Братской могиле рядом с площадью Ленина. И военкомат вряд ли бы допустил, чтобы имена советских лётчиков-героев канули в безвестности.

Так что же произошло в карельском небе 84 года назад? При каких обстоятельствах погибли Сидоров, Курицын и Карпеев? Почему их могилы оказались заброшенными, а потом и вовсе исчезли?

Мне удалось найти не только ответы на эти вопросы, но и место упокоения карельских соколов. И сегодня я хочу рассказать вам, уважаемые читатели, свою версию тех далёких событий.

Первые подсказки

Собирать информацию о погибших лётчиках я начала летом 2021 года. Мне казалось, что никаких трудностей в поиске материала не возникнет: нужно пойти в Национальную библиотеку и изучить источники, указанные в соответствующем библиографическом списке. Особую надежду я возлагала на газету «Красная Карелия»: в ней, как в зеркале, всегда отражалась жизнь нашей республики. Не может быть, чтобы там не написали о довоенной авиакатастрофе.

Библиографический список (назывался он «Воздушный транспорт») был невелик – одна брошюра да чуть больше десятка статей, написанных к очередным юбилеям Карельского аэроклуба, который был открыт в Петрозаводске 12 февраля 1934 года. Интересующие меня фамилии ни в одной статье упомянуты не были. Зато в тоненькой книжечке Н.Д. Финогонова «Пятьдесят крылатых лет» я прочла следующее: «17 августа, накануне Дня Воздушного флота СССР, трагический случай оборвал жизнь лётчика И.А. Курицына»². Сообща-

лось, что Курицын летал в Пудож и Шуньгу на самолёте МП - 1бис. Ни о Карпееве, ни о Сидорове автор ничего не написал.

И всё же я получила две важные подсказки: автор писал об истории развития гражданской авиации Карелии и указал дату авиакатастрофы. Осталось узнать, что по этому поводу написала «Красная Карелия» в августе 1938 года. К моему большому удивлению, в газете не было написано ни одного слова о гибели лётчика И.А. Курицына! Зато в апрельском номере того же года я нашла статью о гибели другого лётчика – Николая Сергеевича Сидорова. Почему же об одной авиакатастрофе в «Красной Карелии» написали, а о другой нет? И с кем погиб старший техник Карпеев? Ответы на эти вопросы удалось найти лишь в Национальном архиве Республики Карелия.

Гидропорт на Соломенском шоссе

В своей книге Финогонов отмечает, что «17 июня 1934 года в Петрозаводске было создано Отдельное авиационное звено в составе четырёх самолётов Ш-2»³. Интересующие меня документы по истории этого самого авиазвена, как выяснилось, хранятся в фонде Л/205. В архиве мне вручили три большие потрёпанные книги – журналы приказов по 34-му авиазвену с 1934 по 1938 год включительно и толстенную «Домовую книгу Петрозаводского объединённого авиаотряда 1 отдела Петрозаводской РК милиции» на 120 листах.

Я открываю журнал приказов №1 и начинаю читать. Старые, пожелтевшие от времени листы исписаны разными почерками и разного цвета чернилами. Есть страницы, размытые дождём, но их немного. Хорошо, что с собой у меня очки-лупы: удаётся прочесть практически каждое слово. Обращаю внимание, что листы в журналах строго пронумерованы и все они на месте.

Читать подобные документы – одно удовольствие: чётко, кратко и по делу, а главное, вся жизнь авиазвена видна как на ладони. В журнале приказов строго фиксируется всё: личный состав звена, размеры окладов, провинности пилотов и их достижения, кто уволен и за что, точное время ухода в отпуск и возвращение из него, число налёта часов, а также расписание полётов.

Ловлю себя на мысли, что читать становится всё интереснее и интереснее. Оказывается, в районе нынешней улицы Московской на берегу Онежского озера в первой половине 30-х годов появился гидропорт. Довольно быстро построили большой ангар для стоянки гидросамолётов и несколько

домов барачного типа. В одном из них размещался штаб, в паре других общежитие для личного состава. Позднее достроили небольшое здание вокзала для пассажиров, ожидающих авиарейсы, и гараж. При входе на достаточно большую территорию, огороженную забором, стояла проходная будка для сторожа. В ночное время гидропорт охраняли ещё и бойцы ВОХРа. Охране запрещалось пропускать посторонних лиц на территорию аэродрома с восьми вечера до восьми утра. В рабочее время сторож пропускал на территорию гидропорта служебный персонал, пассажиров с билетами и почту по пропускам диспетчера.

В телефонном справочнике за 1935 год даны два номера – начальника и дежурного гидропорта, а адрес не указан. Чего указывать-то? Соломенское шоссе – вот и весь адрес: в этом районе кроме огородов в то время ничего не было. Разумеется, у гидропорта тоже был свой огород и подсобное хозяйство. Была конюшня и сараи для содержания скота. В штате авиазвена числились соответствующие работники, которые снабжали столовую мясом и овощами.

Пассажиры добирались до гидропорта на лошадях, а с августа 1936 года из гидропорта до города стал ездить автобус. Стоимость проезда до места назначения взималась согласно городскому тарифу. Вся ответственность за перевозку пассажиров, а также багажа соответствующим приказом возлагалась на начальника порта товарища Никулина⁴.

Самолеты-амфибии совершали почтово-пассажирские рейсы в Ленинград, Повенец, Пудож, Шуньгу, Ухту (ныне Калевалу) и Мурманск. Активно заработала санитарная авиация. Таким образом, воздушный транспорт прочно связал Петрозаводск с отдаленными и труднодоступными районами республики.

По мере развития авиастроения 34-е звено пополнялось новыми самолётами. Наряду с проверенными временем Ш-2 и У-2 в пользование карельских авиаторов поступили У-2СП, «Сталь-2», АИР-6 (аббревиатура в честь председателя Осоавиахима Алексея Ивановича Рыкова), а позднее и МП-1 бис. Соответственно, увеличивался и штат 34-го авиазвена.

Начальник гидропорта, он же стартех, он же дознаватель

Первым из интересующих нас героев в Петрозаводск приезжает Александр Матвеевич Карпеев. Согласно приказу начальника Северно-

го управления ГВФ он «назначен на должность начальника аэропорта и стартеха с 8 января 1937 года с окладом 450 рублей в месяц»⁵. По тем временам это очень хорошая зарплата.

Командир Яков Васильевич Бадюлин принял командование 34-м звеном за несколько дней до приезда стартеха. Оба были в авиазвене людьми новыми, возможно, именно поэтому быстро нашли общий язык.

На мою беду, Карпеев прибыл в наш город на три месяца раньше, чем была заведена «Домовая книга Петрозаводского объединённого авиаотряда 1 отдела Петрозаводской РК милиции», в которой регистрировался весь личный состав звена. Где-то ведь он был прописан? Увы, это осталось тайной. Несмотря на все мои старания и активную помощь работников архива, откуда приехал Александр Матвеевич, имел ли семью, какое учебное заведение окончил, узнать не удалось. Единственное, что я знаю, – это год его рождения. Карпеев погиб на 30-м году жизни. Отсюда следует, что родился он в 1909 году.

Известно и то, что в начале марта Карпееву на основании предоставленной им справки начинают выплачивать 10%-ную надбавку за выслугу лет в ГВФ⁶. Значит, он уже успел поработать в авиации 3 года и приехал в Петрозаводск не новичком.

Совмещать работу начальника гидроаэропорта и стартеха в одном лице непросто, но, судя по всему, Карпеев с ней отлично справлялся. Приказом за № 24 от 14 апреля 1937 года «тов. Карпееву за обеспечение безаварийности в звене по эксплуатации самолётов моторного парка»⁷ объявлена благодарность от лица командира.

Бадюлин явно благоволил дотошному специалисту. Спустя три месяца в связи с успешным выполнением плана за 1-е полугодие 1937 года «старший техник Карпеев премируется путёвкой в санаторий из директорского фонда за исключительно старательное отношение к своим прямым обязанностям»⁸.

Работы в авиазвене хватает всем. Фамилия Карпеева встречается почти на каждой странице журнала приказов. Как начальник гидроаэропорта он обязан следить за состоянием достаточно большой территории, обеспечивая сторожевой охраной комплекс зданий и ангар с самолётами. Сторожа по-прежнему остаются головной болью командования: они прогуливают смены, приходят на работу в нетрезвом виде, пьют на рабочем месте, спят во время несения службы, курят в неположенных местах и даже воруют бензин. Увольняют одних – приходят другие, ничуть не лучше прежних.

Карпеев возглавляет «комиссию на предмет приёмки аэропорта»⁹. От внимательного взгляда стартера не ускользает ни одна мелочь. Он следит за отправкой горючего, много времени проводит в командировках. В начале марта Александр Матвеевич «командируется в Пудож – Водлозеро для заключения договора на переброску рыбы»¹⁰. Позднее он будет направлен туда же «для привлечения коммерческой загрузки по линии Петрозаводск – Пудож и обратно»¹¹.

В обязанности стартера входит получение новой техники из Сев.упр. ГВФ, а также переброска самолётов из одного авиазвена в другое. В начале апреля Карпеев перегоняет из Петрозаводска в Лодейное Поле самолёты СП 1756-941, АП 499 и АИР-6 и сдаёт их в 236-й отряд¹²; в мае командируется в Ленинград получать взамен отданных новые¹³.

В Северном управлении ГВФ ответственного грамотного специалиста заметили. На основании приказа №15 по Сев.упр. ГВФ от 23 июня 1937 года «товарищ Карпеев назначается дознавателем»¹⁴. В связи с этим по распоряжению политедела новоиспечённый дознаватель направлен в командировку в Ленинград, где с 19 по 28 сентября получает необходимый минимум юридических знаний для осуществления нового вида деятельности¹⁵.

Кто такой дознаватель? Тот, кто ведёт дознание. «Дознание, исследование административными органами власти интересующего её факта. Особое значение имеет Д. при исследовании факта преступления. По сов. праву, органами Д. являются: ОГПУ (с 1934 г. НКВД. – Т.У.), милиция, органы инспекции (санитарной и др.). Права органов Д. различаются в зависимости от того, обязательно ли производство по данному делу следствия или нет... (Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР, ст.97-107)»¹⁶. Таким образом, дознаватель был обязан работать в тесной связке с сотрудниками органов внутренних дел. Отныне ни одно, даже самое невинное происшествие в 34-м авиазвене не ускользает от внимания товарища Карпеева. В дальнейшем это назначение сыграет роковую роль в его судьбе.

Между тем летом 1937 года в авиазвено прибывает новый командир – Иван Алексеевич Курицын.

Скромный пилот Курицын

А. Полетухин, известный в 30-е годы журналист, накануне Дня авиации взял интервью у Ивана Алексеевича Курицына и его коллег по гидропорту.

18 августа 1938 года на страницах «Красной Ка-

релии» появится статья «По неизведанным трассам». Только вот Курицын её никогда не прочтёт. В каком-то смысле эта единственная статья, в которой упоминается его фамилия, станет некрологом. Есть в газете и фотография. Правда, плохого качества, но тот самый самолёт и членов экипажа разглядеть можно.

«На авиационных линиях курсирует товаро-пассажирский (орфография и пунктуация оригинала сохранены. – Т.У.) самолёт. За штурвалом этого серебристого красавца сидит Иван Алексеевич Курицын, – пишет Полетухин. – Пассажиры, доверивший ему свою жизнь, может быть спокоен. Прекрасно владеющий техникой пилотирования, скромный пилот Курицын за 10 лет работы в авиации не имел ни одной аварии.

– Пилотов Скляренко, Диадорова, Курицына, бортмеханика Рассказова в порту называют «старичками». У них учатся молодые лётчики Калашник, Пархоменко, техник Осипов, моторист Шульга и другие»¹⁷.

Вот ведь как бывает. 10 лет летал человек без аварий, что в те времена было большой редкостью, и первая же авария стала последней.

Так кто же он такой, Иван Алексеевич Курицын? К сожалению, узнать удалось до обидного мало.

Родился будущий лётчик в 1906 году в деревне Соболево Куровского района Московской области. Если верить Википедии, то деревня была достаточно большой – в 1926 году там проживали 1584 человека. Имелась школа 1-й ступени (её, по-видимому, и окончил наш герой), изба-читальня, артель ручных ткачей, а также две лавки.

В Домовой книге Петрозаводского объединённого авиаотряда сделана отметка о прописке в общежитии Гидроаэропорта по Соломенскому шоссе, датированная 2 сентябрём 1937 года. Указана и дата выбытия – 2 сентября 1938 года. Причина выбытия не названа. Там же читаем: «Отношение к воинской повинности: военнообязанный. Откуда прибыл: Череповец. Паспорт выдан: Череповецким РОМ. НКВД Лен.обл. 11/IV – 36 г. Прибыл на должность: командир звена»¹⁸.

В кафе о членах семьи Иван Алексеевич запишет своей рукой: «Курицына Анна Антоновна». А потом сам же зачеркнёт написанное, ничего более не дописав. Кто ему эта Анна Антоновна? Жена? Мать? Уехала? Умерла? Как сложилась его личная жизнь? Были ли дети? Эти вопросы остались без ответов.

Курицын прибыл в наш город из Череповецкого авиаотряда, но какое лётное училище окончил новый командир, неизвестно. Если его авиационный стаж составляет 10 лет, то он пилот 1-го класса. Не-

сомненно, член ВКП(б): в то время на такую должность беспартийный человек претендовать не мог.

Итак, на основании приказа по Главному управлению ГВФ за №188 от 22 июня 1937 года¹⁹ за подписью заместителя начальника управления тов. Миловидова Иван Алексеевич Курицын принимает дела у Якова Васильевича Бадюлина и 10 июля вступает в должность командира 34-го авиазвена²⁰.

Под хвостом нет козелка, а в маслогрейке грязно!

За весьма короткий срок службы в Петрозаводске Иван Алексеевич успел сделать достаточно много. Новый командир решительно берётся за дело: 7 августа он увольняет бригаду Цветкова «за прогул и отказ от работы по ремонту здания гидропорта»²¹; проводит полную инвентаризацию «имущественного материала ценностей» авиазвена; берёт под строгий контроль учёт «расхода горючего, расходного материала, запасных частей на самолёты и моторы, форменного и спец. обмундирования»²². С 23 августа без соответствующего требования за подписью командира звена, начальника порта и инженера получить со склада ничего нельзя.

Курицына не устраивают разгильдяйство, халатное отношение к своим обязанностям и некомпетентность отдельных сотрудников. Новый командир не лютует. Он всего лишь требует строжайшего выполнения утверждённых инструкций, ведь любая оплошность в авиации может привести к трагедии.

Приказом за № 47 от 12 августа²³ Иван Алексеевич временно отстраняет от полётов пилота Некрылова за нарушение «Наставления по лётной службе». (Потом он его и вовсе уволит.)

Этим же приказом вменяется «пилотам, отлетающим в рейс, проверять почту и груз по накладной и следить за правильностью размещения загрузок»²⁴. Сейчас это трудно представить, но когда-то почта была единственным способом связи между городами, отдалёнными посёлками и деревнями. Люди с нетерпением ждали писем, газет и посылок. Лётчики Карчевный и Сметанин, перепутавшие пункты назначения почтовых отправок, предупреждены о том, что в повторном случае с них «будет взыскана стоимость рейса»²⁵.

Самолёты должны летать строго по расписанию – это прописная истина. Моторист Омелин, по вине которого самолёт СП Л-2317 опоздал с вылетом на 10 минут, получает предупреждение. Предупреждён и весь личный состав – «при ма-

лейшем невыполнении утверждённых инструкций будут приниматься более серьёзные меры взыскания»²⁶.

Курицын недоволен охраной гидропорта, за которую отвечает Карпеев. По решению командира авиазвена сторожа теперь принимаются на работу с месячным испытательным сроком: лодырям и пьяницам объявлен бой. Многие уходят сами до окончания испытательного срока, понимая, что поблажек не будет. Сторожиху Палутину не просто увольняют «с занимаемой должности по несоответствию», а ещё и «с предупреждением»²⁷. Работница была отъявленной лентяйкой, работала спустя рукава, все замечания пропускала мимо ушей, её увольнение было вполне справедливым. Люди это понимали и выводы соответствующие делали.

«В целях охраны гидропорта и противопожарного обеспечения от вылазок классового врага, шпионов и диверсантов»²⁸ в дни XX годовщины Великой Октябрьской революции, с 5 по 9 ноября, в гидроаэропорту назначается круглосуточное дежурство. В самое ответственное время, 7 ноября с 16 до 24 часов, дежурит сам командир.

Курицын регулярно производит осмотр гидроаэропорта, контролирует работу дежурных. Результаты этих проверок находят отражение всё в тех же приказах. Вот что он записывает в журнале приказов 9 октября 1937 года в 23 часа 30 минут: «Мною обнаружены следующие недостатки: у самолёта Л-2302 колесо без камеры; самолёт 2317 плохо закреплён, руль поворота полностью отклонён, а под хвостом нет козелка; у самолёта 242 не закрыт хвост (хвост ремонтируется); в тепляке и маслогрейке грязно, разбросана спец. одежда»²⁹.

Инженеру-резервисту Анатолию Владимировичу Крутилину объявлен выговор, так как, «несмотря на неоднократное предупреждение об изжитии халатного отношения к самолётно-моторному парку и инвентарю, контролю и руководству над работой тех.состава, инженер не учёл предупреждения, продолжая стоять в стороне от производства»³⁰.

Курицын наводит порядок на радиостанции. Никаких личных радиogramм, засоряющих эфир, теперь передавать нельзя. «Начальник радиостанции гидропорта» Михаил Иванович Воронов обязан «принимать к передаче радиogramмы только за подписью командира и подписью начальника штаба и гидропорта т. Завьялова»³¹. Командир предупреждает, что за нарушение этого распоряжения будет принимать административные меры.

У него нет любимчиков, он одинаково ровно относится ко всем подчинённым, не делая поблажек

никому. Командир никого не ругает зря, но тем, кто ведёт себя неподобающим образом, спуску не даёт. Достается даже Карпееву. Так, 22 февраля 1938 года, будучи в командировке в Пудоже, стартех «вмешался в распорядок Пудожского гидропорта без полномочия (*орфография и пунктуация оригинала сохранены. – Т.У.*), усадив и отправив двоих пассажиров вне очереди и даже без билетов в Петрозаводск, не взирая на законное требование находившихся 10 человек пассажиров в Пудоже. Кроме этого, тов. Карпеев вёл себя нетактично с пассажирами, подрывая авторитет гражданской авиации... Пилотом Ждановым было выполнено незаконное распоряжение Карпеева, и пассажиры без очереди были вывезены в Петрозаводск. Считая такой поступок компрометирующим Гражданский Воздушный флот, начальник Северного Управления приказал:

1. Ст. авиатехника Карпеева арестовать на 3 суток с исполнением служебных обязанностей.
2. Начальнику Пудожского аэропорта Коноплянникову объявить выговор.
3. Пилоту Жданову поставить на вид»³².

Что и говорить, злоупотребление служебным положением Карпеева явно не красит. Кстати, приказом № 2 от 11 января 1938 года на основании направления Северного управления ГВФ командир звена освобождает стартеха-дознавателя от должности начальника гидропорта. Гидропорт отныне возглавляет по совместительству начальник штаба Василий Яковлевич Завьялов³³.

Иван Алексеевич Курицын командовал 34-м авиазвеном с 10 июля 1937 года по 20 апреля 1938 года и сделал бы ещё немало хорошего для развития гражданской авиации в нашей республике, если бы не жестокая гримаса судьбы.

Из края Краснодарского в край Карельский

Последний герой моего рассказа Николай Сергеевич Сидоров, уроженец Краснодарского края, появился на свет в 1911 году в станице Фастовецкой Тихорецкого района³⁴.

Общеизвестно, что Краснодарский край всегда был важнейшим сельскохозяйственным регионом страны: пшеница и рис, сахарная свёкла и подсолнечник, виноградные вина и чай, знаменитые кубанские яблоки и арбузы. Список, понятное дело, далеко не полный.

Почти всё местное население занималось сельским хозяйством. Большая крестьянская семья Сидоровых не была исключением. Жили бедно, но дружно. И взрослые, и дети работали от

зари до зари. И быть бы Коле вечным батраком, если бы не Октябрьский переворот 1917 года. А дальше – «Власть – Советам! Мир – народам! Земля – крестьянам! Фабрики – рабочим!» В стране началась сплошная коллективизация. В станице Фастовецкой тоже организовали колхоз. Семья Николая вступила в него одной из первых.

В 1931 году комсомольцу Николаю Сидорову вручили повестку в Красную армию. В стране в то время проходил IX съезд ВЛКСМ. С трибуны съезда впервые прозвучал боевой лозунг – «Комсомольцы – на самолет!» В том же году на восточной окраине рабочего посёлка Батайска, в Ростовской области, открылась Авиационная школа ГВФ. Именно тогда молодой человек окончательно понял: его стихия не земля – небо!

Два года службы пролетели незаметно. Демобилизовавшись и получив звание младшего командира запаса, Сидоров поступает в Первую (Батайскую) Краснознамённую авиационную школу Гражданского воздушного флота имени П.И. Баранова. Успешно оканчивает её и получает распределение в Северное управление ГВФ, откуда, имея на руках направление вышеназванного учреждения³⁵, 20 декабря 1937 года прибывает в неведомый ему доселе край белых ночей, столь не похожий на край Краснодарский.

Николая Сидорова, перспективного молодого пилота 4-го класса (*именно этот класс присваивали в то время выпускникам средних лётных училищ ГВФ и выпускникам аэроклубов. – Т.У.*), к тому же члена ВКП(б)³⁶, тепло приняли в петрозаводском гидроаэропорту. Правда, летать столько, сколько ему хотелось бы, не получалось. Главная причина – жёсткая экономия топлива. Авиационный бензин в то время стоил недёшево.

А теперь, уважаемые читатели, я хочу познакомить вас с другим пилотом. Непосредственным участником описываемых событий он не был, но косвенное отношение к нашей истории всё же имеет.

Лётчик с «некрылатой» фамилией

Наверное, в любом учреждении, независимо от рода деятельности, всегда найдётся некто, не желающий жить по правилам этого самого учреждения. Тот, кто частенько прогуливает рабочие дни без уважительной причины, регулярно опаздывает к началу рабочего процесса, нарушает технику безопасности и с завидным упорством не выполняет приказы начальства. Как говорится, в семье не без урода.

В 34-м авиазвене таким нарушителем спокой-

ствия был лётчик Василий Васильевич Некрылов. Его, пилота 4-го класса, зачислили в штат Петро-заводского гидропорта в августе 1936 года³⁷. Он успел послужить при трёх командирах – Константинове, Бадюлине и Курицыне.

На первый взгляд, всё у Василия Некрылова вроде бы складывалось хорошо: в феврале 1937 года за молодым пилотом закрепили самолёт У-2³⁸, он неоднократно направлялся на курсы повышения квалификации в Ленинград и даже получил в качестве поощрения за лётное мастерство путёвку в один из южных санаториев. И при всём при этом словно какой-то чертёнок сидел в нём, заставляя иной раз совершать отнюдь не благовидные поступки. Все три командира объявляли воздушному хулигану взыскания разного рода.

За грубые нарушения «Наставлений по лётной службе» пилот Некрылов временно отстранялся от полётов³⁹. За самовольный вылет 25 мая 1937 года ему был объявлен выговор.⁴⁰ Его и на «губу» не раз сажали, но с Василия Некрылова всё как с гуся вода.

Хочу познакомить вас с одним весьма любопытным документом, приказом Я. Бадюлина №17 от 23 марта 1937 года по 34-му авиазвону, так как этот документ поможет нам кое-что понять в дальнейшем: «Несмотря на неоднократные указания пилоту Некрылову (*стиль, пунктуация и орфография оригинала сохранены. – Т.У.*) в повседневной лётной его работе и отданный приказом выговор за недисциплинированность, взлёт с вынужденной посадки без разрешения, пилот Некрылов, вылетая в Пудож получив моё указание в случае отсутствия груза – почта, вернуться в Петрозаводск без загрузки. Однако **пилот Некрылов** проявляет ненужную инициативу, вылетает по своему усмотрению на Водлозеро за рыбой, **там же перевозит пассажиров-рыбаков, не имея на это право как пилот 4-го класса.** (*Выделено мной. – Т.У.*)

За подобную недисциплинированность, грубое нарушение Наставления по лётной службе и невыполнение моего приказа арестовываю пилота Некрылова на одни сутки без исполнения служебных обязанностей. Одновременно предупреждаю, что впредь за подобные нарушения он немедленно будет отстранён от полётов»⁴¹.

Несмотря на все художества 3-й лётный класс Некрылову всё же присвоили⁴²: лётчик-то он, судя по всему, был неплохой. Однако Василий Васильевич уgomониться никак не мог: жил в нём неистребимый дух бунтарства.

Терпение очередного командира – Курицына, в конце концов, лопнуло, он не выдержал и подал

рапорт в управление. В ответ пришёл приказ №121/л Сев.упр. ГВФ и приказ №373 ГУ ГВФ: «Пилота 34 звена Некрылова Василия Васильевича считать уволенным из 34-го звена и из системы ГВФ с 1 ноября 1937 года»⁴³.

Словом, Иван Алексеевич Курицын, как и Яков Васильевич Бадюлин, был командиром строгим и никому не позволял нарушать «Наставления по лётной службе». Однако вскоре сам же грубо их нарушил и сделал это, я думаю, вовсе не по своей воле.

«Чем знаменита Пудоба? Да, собственно, лесами...»⁴⁴

Небольшой карельский городок Пудож, окружённый со всех сторон сказочной красоты лесами, стоит на реке Водла. Леса эти во все времена были основным богатством края: они давали людям пропитание, помогали выживать в суровом карельском климате, так как основным источником тепла долгое время были дрова. Большая часть населения работала на лесозаготовках.

1 октября 1929 года по инициативе правительства СССР в крае был образован Пудожский леспромхоз. «Прибывшие в Пудожский район иностранные рабочие – финны из Канады, Финляндии, США – привезли с собой лучковые пилы, канадские топоры, лошадей и трактора. Разместившись на наиболее крупных лесозаготовительных участках и лесосплавных запанях, они внедрились на трелёвке и вывозке брёвен конные сани «юмпары» и «панпореги», что значительно повышало производительность труда. Пудожский леспромхоз стремительно наращивал объёмы лесозаготовок»⁴⁵, – рассказывает историк Пудожского края и общественный деятель Альфред Теодорович Тамм.

Однако в марте 1938 года «Пудожлес» был упразднён. «В двухэтажное здание Пудожского леспромхоза въехал новый «хозяин» – Пудожское 14-е отделение Беломорско-Балтийского комбината НКВД СССР (ББК). Фактически за этой вывеской скрывался исправительно-трудовой лагерь главного управления лагерей НКВД СССР (ГУЛАГ)». «Это учреждение вело лесозаготовки, сплавные работы, строительство. Имело собственную автобазу, – отмечает А.Т. Тамм. – Размещались заключённые в лесных посёлках Пудожского леспромхоза и других организаций, входящих в состав бывшего треста «Пудожлес». Всего в 18 лагпунктах и «командировках» находилось более 10000 заключённых, 612 стрелков и командиров охраны, а также 1325 вольнонаймаемых работников»⁴⁶.

Таким образом, в связи с активным развитием

предприятия и быстрым ростом населения возникла острая необходимость связать Пудож и Петрозаводск авиасообщением. Если верить Википедии, расстояние от Петрозаводска до Пудож по дороге 352 км. На лошадях этот путь преодолевали обычно за 5-6 дней. Расстояние же по прямой составляет всего 114 км, но по прямой добраться в карельский городок можно было только на самолёте.

Ежедневная воздушная линия из Петрозаводска на Пудож открылась в январе 1934 года. Обслуживали её самолёты Ш-2. Вот что писала об этом значимом для жителей республики событии газета «Красная Карелия»: «Весь путь от Пудож до Петрозаводска покрывается самолётом в течение одного часа пятнадцати минут... В очередь за билетами на самолёт встают не только ответственные работники, которым по делам службы необходимо быть срочно в Петрозаводске, но и колхозники... Стоимость билета на самолёте 78 рублей. (Прямо скажем, недёшево. – Т.У.) На линии работает опытный лётчик тов. Жадейко, имеющий большую лётную практику, прекрасно знающий условия авиаслужбы на севере»⁴⁷.

Через четыре года полёты из Пудож в Петрозаводск стали делом привычным. Лётчики 34-го звена летали без аварий и снискали у жителей глубинки заслуженное уважение.

«Гражданин фининспектор! Простите за беспокойство?»⁴⁸

В 1926 году Владимир Маяковский написал знаменитое стихотворение – «Разговор с фининспектором о поэзии», тем самым обесмертив представителей некогда хорошо известной профессии. Что же входило в круг обязанностей фининспектора, чем он занимался?

«Работник финотдела по исчислению и взиманию государственных и местных налогов и сборов»⁴⁹, – именно так о фининспекторе написано в Толковом словаре русского языка под редакцией профессора Д.Н.Ушакова. Финансовых инспекторов в народе не любили и боялись: кому охота добровольно расставаться со своими кровно заработанными деньгами? Но охотно или неохотно налоги в СССР платили все. Обмануть финансового инспектора означало обмануть государство. За утаивание доходов при товарище Сталине можно было надолго попасть туда, «где даже летом холодно в пальто». И это в самом лучшем случае.

Вернёмся к Пудожскому 14-му отделению НКВД (ББК), обустройство которого окончательно за-

вершилось в марте 1938 года. Общеизвестно, что любая реорганизация неизбежно требует большой работы и не менее больших финансовых вложений. Судя по специфике деятельности и объёму лесозаготовок, вокруг «Пудожлеса» деньги крутились немалые.

Скорее всего, именно в связи с этим немаловажным для республики событием в первых числах апреля в командировку из Пудож в Петрозаводск приезжают финансовый инспектор Дмитрий Георгиевич Исаев и страховой инспектор Павел Григорьевич Кашпанов.

Какие документы привёз в Петрозаводск Исаев? Возможно, это был финансовый отчёт о ходе реорганизации 14-го отделения НКВД. И был, похоже, в этом отчёте какой-то серьёзный компромат на финансовые махинации пудожского начальства. Может быть, речь шла о злоупотреблениях, касаемых иностранных рабочих? Ответов на эти вопросы у меня, к сожалению, нет. Что касается Кашпанова, то его командировка в Петрозаводск, возможно, как-то связана с последним Постановлением СНК СССР за № 111 «О государственном страховании имущества предприятий, учреждений и организаций»⁵⁰, принятым 3 февраля.

Словом, оба пудожанина, на свою беду, обладали какой-то весьма нежелательной для ГУЛАГа НКВД информацией. И, возможно, поэтому было принято решение об их устранении. Надо отдать должное тем, кто это решение исполнил: сделали всё очень грамотно. Не подкопаешься.

Роковой вторник

Итак, 5 апреля 1938 года пилоту 4-го класса товарищу Сидорову, зачисленному в штат 34-го авиазвена три с половиной месяца назад, имеющему минимальный налёт часов, в его первую в жизни зимнюю навигацию (в тот год она завершилась 16 апреля⁵¹) командир лично доверяет перевозку пассажиров. И не просто пассажиров, колхозников или рыбаков. Нет! Ему поручают доставить в Пудож ответственных работников – фининспектора Исаева и страхового инспектора Кашпанова.

Вчерашний выпускник авиашколы Николай Сидоров и предполагать такого не мог: пилот 4-го класса не имеет права перевозить пассажиров! Нельзя рисковать человеческими жизнями. Пилота Некрылова за подобные нарушения не просто из авиазвена уволили, его из системы ГВФ изгнали.

Так почему же Курицын сознательно идёт на заведомо грубое нарушение закона, отправляя пилота 4-го класса перевозить людей? Может быть,

в тот роковой вторник просто лететь было некому? Судя по журнальным записям, лётчиков, имеющих 3-й и даже 2-й класс, в гидропорту на начало апреля имелось предостаточно: Жданов В.С., Карчевный К.К., Захаров П.М., Скляренко Г.Н., приглашён из Ленинграда лётчик 2-го класса Чирков, наконец, сам Курицын – лётчик 1-го класса. В отпусках и на больничном никто не числился.

А уж если и выбирать кандидата из пилотов 4-го класса (их, кроме Сидорова, на тот момент было трое – М.М.Сметанин, В.М.Стёпин и М.П.Левашов), то самым подходящим был бы, несомненно, Мефодий Матвеевич Сметанин. Его зачислили пилотом в 34-е звено в июне 37-го года⁵². Сметанин успел провести целый месяц в авиационном тренировочном отряде города Ленинграда⁵³. Со 2 июля 1937 года за ним был закреплён постоянный самолёт Ш-2 №242⁵⁴. Наконец, только в марте 1938 года этот лётчик провёл в небе 84 часа⁵⁵. (Для сравнения: налёт часов Сидорова за три с половиной месяца составил всего 90 часов 25 минут.)

Почему в роковой полёт не отправили Василия Стёпина? Он, кстати, был одноклассником Сидорова: оба окончили Батайскую авиашколу и прибыли в Петрозаводск почти одновременно⁵⁶. Разница была лишь в том, что Василий Михайлович Стёпин успел жениться⁵⁷, именно поэтому он не подходил для задуманной операции. К слову сказать, его жена Евлампия Алексеевна тоже была пилотом. Окончила училище одновременно с мужем, но место в гидропорту для неё не нашлось, поэтому она стала обычной домохозяйкой. Не подходил для задуманной операции и выпускник Тамбовской авиашколы Михаил Петрович Левашов⁵⁸, прибывший в Петрозаводск ранее Сидорова.

Если придерживаться моей версии, то всё становится на свои места: для спланированной заранее авиакатастрофы нужен был самый неопытный лётчик, не обременённый семьёй, не успевший обзавестись на новом месте друзьями, прибывший в Карелию откуда-нибудь издалека, чтобы родственники не надоедали ему визитами. Кандидатура Николая Сидорова подходила на эту роль идеально.

Каждый день дежурный из НКВД приходил в гидропорт, что вполне понятно для того времени: он контролировал работу сторожей; проверял, нет ли перерасхода топлива; наблюдал, как техники обслуживают самолёты; выяснял, не готовятся ли, не дай бог, на аэродроме какая-нибудь диверсия⁵⁹. Командир авиазвена, начальник гидропорта и политрук ежедневно докладывали оперу о ходе текущих работ и обо всех, даже самых невинных происшествиях. Большую помощь сот-

рудникам органов оказывал дознаватель. В такой вот обстановке и жили, и летали петрозаводские (и не только) пилоты.

Ранее я отмечала, что Иван Алексеевич Курицын был человеком принципиальным и, несомненно, порядочным, строго исполняющим «Наставления по лётной службе». 5 апреля ему приказали в нарушение закона отправить в Пудож на самолёте Ш-2 именно Сидорова. И сделать это мог только сотрудник всесильного ведомства, которого послушаться было просто невозможно. Использовали Курицына втёмную: в планы сотрудников НКВД он, понятное дело, посвящён не был. Он лишь исполнил приказ, не подозревая, к каким трагическим последствиям это приведёт. После катастрофы Иван Алексеевич, конечно же, обо всём догадался. «Журнал приказов» – не личный дневник командира: свои чувства и переживания он туда не записывал, но я думаю, что Курицын был потрясён, потеряв своего подчинённого, которого, пусть и чужими руками, обрёл на верную смерть.

Погиб при исполнении служебного долга

10 апреля 1938 года газета «Красная Карелия» сообщила, что 5 апреля Николай Сергеевич Сидоров, «хороший пилот, примерный член большевистской партии и прекрасный товарищ»⁶⁰, разбился в 80 км от Петрозаводска вместе с пассажирами.

В течение нескольких дней после трагедии в журнале приказов никаких записей не делалось: командованию авиазвена было не до того. Для начала нужно было найти рухнувший на лёд озера самолёт. Начальника штаба Василия Яковлевича Завьялова и дознавателя-стартеха Александра Матвеевича Карпеева отправили «в командировку по спец. заданию на аэросанях»⁶¹. 6 апреля они вернулись с телом погибшего товарища. Приказом №16 от 11 апреля 1938 года пилот 4-го класса Николай Сергеевич Сидоров ввиду смерти был исключён из списков личного состава с 5 апреля 1938 года⁶². Как водится в таких случаях, в авиазвене была создана комиссия по организации похорон. В неё вошли: начальник штаба Завьялов В.Я. (председатель), пилот Калашник, председатель месткома Тябина и Стогова от метеостанции⁶³.

В газете «Красная Карелия» опубликовали какой-то бестолковый, явно наспех написанный некролог от имени «командования, политотдела, лётно-подъёмного и инженерно-технического состава Северного управления Гражданского воздушного флота, Ленинградского территориального

комитета союза авиаработников и коллектива Петрозаводского авиазвена». Заканчивался он в духе того времени так: «Скорбя о преждевременной тяжёлой утрате, мы ещё теснее сплотимся вокруг партии Ленина-Сталина и отдадим все свои силы на укрепление социалистического строительства нашей несокрушимой родины»⁶⁴.

Сообщалось, что «Совнарком Карелии вынес решение о выдаче единовременного пособия семьям погибших при аварии самолёта т.т. Сидорова, Исаева и Кашпанова в размере одной тысячи рублей каждой семье. Похороны погибших приняты на счёт государства»⁶⁵. Если учесть, что в то время пилот 4-го класса получал 400 рублей в месяц, моторист гидропорта – 259 рублей, а сторож – 125 рублей⁶⁶, то материальная помощь, выплаченная семьям погибших, была весьма неплохой.

Подписали некролог девять человек. Первые три фамилии мне неизвестны: Никитин, Ткаченко и Дмитриев, наверное, были представителями Северного управления ГВФ. Потом идут фамилии командира и лётчиков звена. *(Вместо Калашник ошибочно написано Калашников. – Т.У.)* Здесь же, на 4-й странице газеты, комиссия по организации похорон пилота Н.С.Сидорова извещала, что «тело покойного будет установлено в помещении гидропорта сегодня, 10 апреля, в 14 часов. Вынос тела покойного на Неглинское кладбище в 16 часов 30 минут»⁶⁷.

«Под знаком равенства и братства здесь зрели темные дела...»⁶⁸

Николая Сергеевича Сидорова с почестями похоронили на холме, неподалёку от Екатерининской церкви. В 34-м авиазвене стало на одного лётчика меньше. Между тем жизнь продолжалась: всё так же летали самолёты, развозя пассажиров и грузы по городам и посёлкам республики.

Мне осталось лишь рассказать о дальнейшей судьбе Курицына и Карпеева и ответить на вопрос: почему они погибли? Но прежде чем я это сделаю, давайте вспомним, на фоне каких исторических событий разворачивалось действие моего рассказа.

В конце января 1938 года наркомом внутренних дел КАССР назначен полковник госбезопасности Степан Тарасович Матузенко. *(Напомню, что Г.Н.Куприянова в то время в Карелии ещё не было, он станет Первым секретарём Карельского обкома в июне 1938 года. – Т.У.)* Исследователь сталинских репрессий в Карелии Иван Чухин отмечает, что «гроза финских шпионов» развернул в рес-

публике бурную деятельность. Новый нарком проводит чистку рядов НКВД и неоднократно направляет в Москву телеграммы о дополнительных лимитах на расстрел. «Матузенко был председателем тройки с 34-го по 46-е заседание, по решениям которых было репрессировано более трех тысяч человек. Он же являлся и бессменным председателем Особой тройки НКВД КАССР, которой репрессировано еще 1819 жителей республики»⁶⁹. Неудивительно, что ставленник наркома внутренних дел СССР Н.И.Ежова Степан Тарасович Матузенко с особым рвением исполнял совершенно секретный Оперативный приказ № 00447 НКВД СССР – «Об операции по репрессированию бывших кулаков, уголовников и др. антисоветских элементов», подписанный 30 июля 1937 года его шефом. Согласно этому приказу органам государственной безопасности предписывалось «самым беспощадным образом разгромить всю эту банду антисоветских элементов, защитить трудящийся советский народ от их контрреволюционных происков и, наконец, раз и навсегда покончить с их подлой подрывной работой против основ советского государства»⁷⁰.

Средства массовой информации призывали советских людей быть бдительными. Ведь именно «антисоветские элементы являются главными зачинщиками всякого рода антисоветских и диверсионных преступлений, как в колхозах и совхозах, так и на транспорте и в некоторых областях промышленности»⁷¹. Операция по этому приказу стала крупнейшей массовой операцией Большого террора и продлилась с августа 1937 по ноябрь 1938 года. «1937 год стал понятием нарицательным, символизирующим весь ужас того времени, но во многих местах, в том числе и в Карелии, самые кровавые события разворачивались в следующем, 1938 году», – пишут А.В. Голубев и И.Р. Такала в книге «В поисках социалистического Эльдорадо»⁷².

«Красная Карелия» начинает печатать списки людей, исключённых из партии за потерю бдительности или, что ещё хуже, за связь с врагами народа. В газете от 10 апреля сообщение об авиакатастрофе соседствует с заметкой об исключении из рядов ВКП(б) «за полную потерю партийной бдительности и тесную связь с врагом народа 8 человек»⁷³. Среди перечисленных фамилий этих несчастных есть даже член парторганизации НКВД Т.В.Варфоломеев. Он арестован «за покровительство и связь с врагом народа и проведение буржуазной националистической практики в работе»⁷⁴.

В той же газете жителям Петрозаводска сообщали: «Карельское отделение «Росснабфильм» полу-

чило звуковой хроникальный фильм о процессе над подлыми предателями, шпионами, диверсантами и убийцами из антисоветского «право-троцкистского блока» под названием «Приговор суда – приговор народа». Завтра, 13 апреля, фильм начнётся демонстрированием в кинотеатре «Красная звёздочка», а затем будет направлен в районные кинотеатры Карелии»⁷⁵. Фильм этот был посвящён Третьему Московскому процессу над 21 членом так называемого «Право-троцкистского блока». Главными обвиняемыми по этому делу проходили Бухарин – Рыков – Ягода⁷⁶.

Подсудимым ставили в вину и «крушение поезда с воинским грузом», и «вредительство в области коневодства», и «распространение чумы среди свиней», и даже «подбрасывание в масло стекла и гвоздей». Вышинский говорил на суде: «Теперь ясно, почему здесь и там у нас перебои, почему вдруг у нас при богатстве и изобилии продуктов нет того, нет другого, нет десятого. Именно потому, что виноваты в этом вот эти изменники...» Военная Коллегия Верховного суда СССР вынесла беспощадный, но справедливый приговор «вредителям рабочего снабжения» – 15 марта 1938 года они были расстреляны.

«Красная Карелия» не только добросовестно перепечатывала статьи из газеты «Правда» о ходе процесса над врагами народа, но и рассказывала читателям о том, как «троцкистско-бухаринские бандиты и буржуазные националисты на протяжении ряда лет тормозили создание литературного карельского языка, проводя насильственную финнизацию в школах, ориентируя учителей и учащихся на буржуазную фашистскую культуру»⁷⁷. Словом, «подлые враги типа Бухарина»⁷⁸ проникли буквально во все сферы жизни трудового народа.

Командир отвечает за всё?

Вернёмся в авиазвено. С момента аварии прошло две недели. 20 апреля Иван Алексеевич Курицын приказом № 20 объявляет о закрытии зимней навигации, затем записывает, сколько часов налетал каждый пилот в апреле, хотя до конца месяца остаётся ещё 10 дней, и только потом, в последнем третьем параграфе, походя, сообщает важнейшую информацию: «На основании приказа по Сев.упр. ГВФ №30/л от 19/ IV -38 г. вверенное мне 34 Отдельное Авиазвено передал вновь назначенному на эту должность тов. Михедько Михаилу Феоктистовичу согласно приёму сдаточного акта от 20/ IV – 38 г. Основание: Приказ по Сев. упр. №30/л от 19/ IV -38 г.»⁷⁹.

Назначение нового командира всегда сопровождается отдельным приказом – это очень важное событие. В нашем случае о замене командира сообщается между делом, а о том, что Курицына оставляют в отряде и переводят на должность пилота, соответствующего приказа вообще нет. Об этом мы узнаём лишь из последующих записей. Словом, смена власти в авиазвене впервые проходит по-тихому, не привлекая из лишнего внимания.

28 мая старший техник Карпеев и пилот Жданов на основании распоряжения Сев.упр. ГВФ откомандированы в Ленинград для приёмки самолёта. 2 июня они, получив новый Ш-2⁸⁰ взамен утраченного, благополучно вернулись на нём в Петрозаводск. Вот и всё...

Не странно ли? Налицо имеет место «диверсия на транспорте». Погибли люди, утрачен самолёт, а Иван Алексеевич лишь понижен в должности до пилота и оставлен в авиазвене. Если командир отвечает за всё, то почему его не арестовали, не завели уголовное дело, не исключили из рядов ВКП(б)? Почему такое мягкое наказание в столь суровое время?

Может быть, суровая действительность 1938 года просто оказалась благосклонной к личному составу этой организации? Да ничего подобного! Достаточно вспомнить историю Александра Ивановича Фомина, «заведующего столовой и буфетом, по совместительству коменданта и завхоза»⁸¹. Человек, несомненно, грамотный и старательный, он до поры до времени всех устраивал. Однако в начале мая 1935 года командир авиазвена Е.П.Мелешко, реагируя на «сигналы общественной ответственности»⁸², арестовывает коменданта Фомина на трое суток. А 15 мая «за преступно халатное, вредительски бесхозяйственное отношение в исполнении служебных обязанностей ... Скрытие своего социального прошлого (имел свой магазин и колбасную) и целый ряд других злостных нарушений» приказывает не просто уволить завхоза с занимаемой должности, а «привлечь к судебной ответственности». Начальнику штаба тов. Шицкому лично «весь материал по приёме и сдаче дел... направить не позднее 20 мая с/г генпрокурору КАССР»⁸³. Словом, за «несмену белья в общежитии» и непролетарское происхождение человека отдают под суд. А за гибель трёх человек и утрату самолёта, «дорогостоящего по стоимости имущества», по сути, никто не ответил!

Есть в журнале любопытный приказ за №30 от 1 июня 1938 года. В § 6 читаем: «Пилота т. Курицына полагать возвратившимся из отпуска с 23 мая с/г; с этого же числа полагать на трениров-

ке в г. Ленинграде и прибывшем в 34-е отдельное звено 2 июня 1938 года. Основание: Рапорт т. Курицына»⁸⁴. Из какого-то такого отпуска возвращается Иван Алексеевич, если ни в какой отпуск он не уходил? Приказа-то соответствующего в журнале нет. Да и какой отпуск может быть у командира, когда в звене работает комиссия по расследованию причин аварии? Скорее всего, был товарищ Курицын на допросах в соответствующих органах. Вполне возможно, «бравые ребята» даже посулили ему восстановление в должности с последующим переводом в другой регион, когда обстановка в звене стабилизируется, разумеется, взяв с него подписку о неразглашении.

В то время, когда «в обществе укрепилась легенда-страшилка о том, что кругом враги и они готовят разные диверсии, подобные страхи активно поддерживались Кремлём. Ведь в стране шли репрессии, и люди должны были думать, что просто так в стране не сажают»⁸⁵. В нашем случае произошло небывалое – дело замяли. Как такое стало возможным при остервенелом С.Т.Матузенко? Возможно, это было только в одном случае, если Матузенко сам в этом деле активно участвовал.

Перебиты, поломаны крылья...

В 30-е годы прошлого века профессия лётчика означала яркую, но зачастую очень короткую жизнь. Советский Союз ежегодно терял более 600 самолётов. Хорошо известно, что выход из строя техники – это лишь следствие. Главная причина, как говорится в таких случаях, – человеческий фактор. Такое большое количество аварий по всей стране в то время часто происходило из-за сокращения норм налёта часов на одного пилота в целях экономии горючего. «П.В.Рычагов, самый молодой командующий военно-воздушными силами, решительно выступал против этого, но не получил поддержку у руководства страны... было вполне очевидным, что экономить горючее на авиации нецелесообразно»⁸⁶, – отмечает Тимур Вячеславович Бортаковский, профессиональный историк, автор нескольких книг по истории ВВС СССР.

Кроме человеческого фактора причиной любой авиакатастрофы может стать техническая неисправность машины, а также сложные погодные условия. О том, что человеческий фактор сыграл главную трагическую роль в апрельской катастрофе, я уже написала. Неопытный пилот Николай Сидоров с двумя пассажирами разбился на гидросамолёте Ш-2. Лётчики любили летать на «Шаврушке», гениальном изобретении конструктора

Вадима Борисовича Шаврова. История Петрозаводского авиазвена началась именно с этих самолётов. «Воздушный деревянный извозчик» безотказно работал и зимой, и летом в любых условиях, был надёжен и прост в управлении.

Давайте посмотрим на происходящие события из сегодняшнего дня. «Шаврушка» – летающая лодка, была почти полностью сделана из фанеры, с крыльями, обтянутыми перкалью, с открытой кабиной. Условия полёта ужасные: Ш-2 брал на борт трех человек – лётчика и двух пассажиров, один из которых располагался в кабине рядом с пилотом, а второй лежал на дне лодки. Словом, тесно и холодно. Бортаковский, рассказывая о лётчиках 30-х годов, отмечает, что «летать в ту пору было очень и очень сложно. Мало того, что у лётчиков в то время отсутствовали парашюты»⁸⁷, так ещё и «приборов на самолёте по нынешним временам, можно считать, вообще не было. Скорость, высота, горючее, масло, ещё два-три показателя – вот и всё, что давали лётчику циферблаты да манометры. Средств связи – никаких. Не случайно основным прибором... считались глаза лётчика»⁸⁸.

Сейчас в это трудно поверить, но это правда. Обратимся к приказу за № 65 от 8 сентября 1938 года. В нём перечислены «инструменты и инвентарь, утраченные с самолётом МП 1-бис Л 2550 17 августа 1938 года»⁸⁹: воронка малая 1 штука, тисочки 1 штука, кусачки 1 штука, отвёртка 2 штуки, малый масляный ключ 1 штука, универсальные плоскогубцы 1 штука, отвёртка 1 штука. Это всё. Больше никаких инструментов у пилота Курицына и стартера Карпеева не было!

В упомянутой мною книге «Пятьдесят крылатых лет» о лётчиках 34-го авиазвена читаем: «С самолётами не было радиосвязи (*именно поэтому точное место падения МП 1-бис так и не удалось найти.* – **Т.У.**), в начальной стадии развития было метеорологическое обеспечение полётов, и, прежде чем вылететь куда-либо, приходилось по телефону уточнять погоду в пунктах посадки»⁹⁰.

Кстати, а какая погода была 5 апреля? В справке, выданной мне Карельским центром по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, дана подробная метеосводка за этот день. В документе приводятся суточные показатели температур, направление и скорость ветра, а также осадки, которые имели место быть в этот день, после чего делается вывод – «опасные метеорологические явления не наблюдались».

Однако не будем забывать, что в те времена смертельной опасностью было, например, обледенение самолета в период зимней навигации при

неправильном выборе высоты, поэтому сбрасывать со счетов погодные условия всё же не стоит. Пассажиров, как правило, перевозили в первой половине дня, но при необходимости командир звена назначал «полёт по наряду» в любое нужное время. Предположим, что пассажиры вылетели в Пудож по расписанию. Тогда с 10.15 до 12.45 шёл слабый снег, температура была минус 3,5°С. Отправлять Сидорова лететь в снегопад, пусть и слабый, было явным безумием, хотя в нашем случае всё возможно. Скорее всего, они «полетели по наряду» (т.е. после 12.45), когда снегопад закончился, а температура была минус 1,7°С.

В «Наставлении по производству полётов в гражданской авиации СССР» в § 314-316 написано: «Обледенение в полёте наблюдается при температуре от +2° до – 50°С ... на скоростях полёта, меньших, чем скорости, при которых происходит естественный обогрев от движения... Большинство случаев обледенения отмечается при температурах от 0° до – 10°С... Обледенение в полёте приводит к изменению аэродинамических форм самолёта и особенно передней кромки крыльев, увеличению полётного веса, резкому ухудшению лётных качеств самолёта и может вызвать потерю скорости, а также отказ в работе двигателей и оборудовании самолёта»⁹¹. Николай Сидоров, не имеющий опыта полётов в условиях зимней навигации, вполне мог неправильно выбрать высоту и допустить обледенение самолёта, что привело к отказу двигателей.

Если брать техническое состояние машины, то самый простой способ спровоцировать катастрофу – это отлить немного бензина из бака. Тем более что в журналах 34-го авиазвена неоднократно отмечались работники гидропорта, бесовестно ворующие бензин для заправки примусов и керосинок, на которых тогда готовили и разогревали еду. Особенно грешили малограмотные сторожа, часто не понимающие, к каким трагическим последствиям может привести воровство топлива, и имеющие свободный доступ к самолётам во время ночного дежурства. (Поневоле чеховского «Злоумышленника» вспомнишь.) Так, 2 августа 1936 года в Приказе № 59 констатируется подобный факт: «Во время приготовления пищи на примусе в общежитии порта сторож тов. Медведев зажёг примус и стал его переносить в другое место. В момент поднятия примуса примус выскользнул из рук и упал на пол. Пол загорелся, что угрожало пожаром здания. Сторожу тов. Медведеву за неосторожное обращение с огнеопасным веществом и заправкой примуса авиабензином объявляю строгий выговор с предупреждением.

Начальнику следить за правильным расходом топлива горючего. Жильцов, пользующихся авиабензином и вообще бензином для заливки примусов в домах гидропорта, подвергать штрафу за нарушение основных противопожарных правил. Командир звена Константинов»⁹². Впрочем, может быть, самолёт вывели из строя как-то по-другому и причиной аварии стала не нехватка топлива, а открученная гайка или плохо закреплённый болт. Повторю – это только моё предположение.

Таким образом, причиной апрельской трагедии стали, по-видимому, все три фактора: неопытный пилот, погодные условия и техническое состояние машины (чтобы уж наверняка самолёт не долетел до Пудожа).

В заметке «Авария самолёта» сообщалось, что «по выяснению причин аварии работает специальная комиссия»⁹³. Как и следовало ожидать, никакого отчёта о работе этой комиссии на страницах «Красной Карелии» опубликовано не было: на подобные документы в СССР почти всегда ставили гриф секретности. Думаю, что члены комиссии указали в соответствующем акте только одну причину – поломка двигателя: не могли же они официально признать, что отправили в полёт в условиях зимней навигации пилота-новичка на специально выведенном из строя самолёте. Или могли? Этого я не знаю...

Комфортный «Амбарчик»

В конце июня 1938 года авиапарк Петрозаводского гидропорта пополнил новый самолёт МП-1 бис. Не могу не сказать о нём хотя бы пару слов. Пассажирский гидросамолёт, созданный Георгием Михайловичем Бериевым в 1936 году на основе его военной версии, был максимально простым, как всё гениальное. Фюзеляж (лодка) и крылья были из дерева, а обшивка полотняная. У лётчиков «морская пассажирская» летающая лодка получила прозвище «Амбарчик». Несмотря на свою простоту, «Амбарчик» был самолётом надёжным и весьма комфортным. Он мог находиться в воздухе 4 часа, преодолевая расстояние до 750 км с максимальной скоростью – 260 км/час. Пассажирская летающая лодка вмещала кроме двух членов экипажа 6 пассажиров или до 540 кг груза. Что и говорить, ГВФ был очень рад такому подарку: МП-1 бис применялся в гражданской авиации до 1950 года.

Новый командир авиазвена Михаил Феоктистович Михедейко доверяет Курицыну, лучшему пилоту звена, осваивать новый, на тот момент единственный в авиазвене, гидросамолёт МП-1 бис. Первую половину июля, вплоть до аварии, пилот

1-го класса Иван Алексеевич Курицын проводит в воздухе на этой машине 50 часов 50 минут⁹⁴. Осваивать новый самолёт ему помогает некто Лебедев, по-видимому, инструктор из Северного управления ГВФ. Они обкатывают машину вдвоём, проверяя её надёжность. Наконец, 20 июля тренировочные полёты были закончены⁹⁵, и Иван Алексеевич начинает перевозить пассажиров и грузы по местным авиалиниям. Комфортный «Амбарчик» курсирует по трассам Петрозаводск – Пудож и Петрозаводск – Шульга. В паре с бывшим командиром летает опытный бортмеханик Аркадий Николаевич Иванов⁹⁶.

С 10 июля техника Чехонина и моториста Малиновского соответствующим приказом назначают «ответственными за техническое состояние летающей лодки»⁹⁷. Таким образом, Курицыну доверяют новую, хорошую по тем временам, вполне надёжную машину.

7 августа командир Михедько утверждает новый распорядок дня. Летают по-прежнему в две смены: с 9.10 до 13.00 и с 14.00 до 16.30. До второй трагедии остаётся ровно десять дней.

Слава сталинским соколам!

28 апреля 1933 года Совет народных комиссаров учредил один из самых любимых в народе праздников – День авиации. Отмечали его 18 августа. В 1938 году в стране шла активная подготовка к празднованию 15-й юбилейной годовщины со дня создания Воздушного флота СССР: руководители всех рангов сочиняли доклады, с которыми планировали выступить перед народом; журналисты писали статьи в газеты и журналы; пионеры разучивали стихи и песни, с которыми собирались приветствовать лётчиков на параде, ну а лётчики готовились удивлять зрителей фигурами высшего пилотажа на этих самых парадах. Везде, где только можно, расклеивали соответствующие плакаты. «Летать выше всех, дальше всех, быстрее всех!» – обещали лётчики Страны Советов. Ещё они обещали: «На земле и под землёй мы зажмём врага петлёй». Словом, советские люди могли спать спокойно.

В 34-м авиазвене за неделю до праздника была создана специальная комиссия по его проведению, в которую вошли: начальник порта Завьялов, на которого возлагалась «вся ответственность за организацию проведения дня 18 августа», пилот Калашник, авиатехник Иванов, пилот Левашов и парторг Семёнов. От санитарной авиации в комиссию включили командира звена

тов. Скляренко, а от женщин лётно-технического состава тов. Завьялову (жену начальника штаба. – **Т.У.**).

17 августа в 18.00 в клубе гидропорта должно было состояться торжественное собрание личного состава авиазвена, на котором Михаил Феоктистович Михедько должен был выступить с докладом, посвящённым профессиональному празднику, подвести итоги полугодовой работы звена, а также «премировать стахановцев звена». «Ответственность за подготовку помещения соответствующим оборудованием и организацию собрания» возлагалась на бортмеханика Аркадия Николаевича Иванова.

В этом же приказе подробно был расписан «Распорядок дня праздника 15-й годовщины Гражданского воздушного флота»⁹⁸. Судя по намеченному плану, праздник готовились отмечать с размахом: предполагалось заранее оформить здания гидропорта «лозунгами, плакатами и портретами»; Левашов и Осипов отвечали за выпуск специального номера стенгазеты; составить диаграммы полугодовой работы звена поручили Калашнику и Стёпину; организовать буфет и подготовить пассажирский зал вменялось жене начальника штаба Устины Дмитриевне Завьяловой. Но гвоздём программы были, конечно же, круговые полёты над городом на самолёте МП 1-бис, которые после соответствующего митинга должен был совершить в 16.00 лучший пилот авиазвена Иван Алексеевич Курицын со стахановцами заводов и фабрик Петрозаводска⁹⁹.

МП 1- бис не возвращается

17 августа коллектив авиазвена трудился как в обычные дни. Всё было готово к празднику: территория гидропорта подметена и вычищена от мусора; пассажирский зал и другие помещения намыты до блеска; наглядная агитация размещена наилучшим образом; самолёты проверены и готовы к полётам.

Рабочие рейсы никто не отменял. Как я уже отмечала ранее, Курицын летал в паре с борттехником Ивановым. Только вот накануне праздника полетел с Курицыным вовсе не Иванов, а стартех Карпеев. Странно, правда? Если следовать моей версии, то ничего странного как раз и нет. Карпеев – дознаватель, который по долгу службы активно участвовал в расследовании первой аварии и, на свою беду, слишком много знал. Под каким предлогом его отправили в рейс на МП 1- бис, наверное, не так уж и важно. И подозрений это ника-

ких, на первый взгляд, не вызывает: Иванов, например, мог быть занят порученной ему подготовкой «помещения соответствующим оборудованием и организацией собрания».

17 августа в журнале приказов нет никаких записей – куда полетели Курицын и Карпеев, неизвестно. Нет ни единого слова об аварии и на следующий день: понятное дело, кто же позволит праздник омрачать?! Думаю, не случайно катастрофу спланировали именно накануне праздника: нужно было отвлечь внимание от новой трагедии, сделать всё, чтобы о ней узнало как можно меньше людей. И это сотрудникам НКВД удалось в полной мере.

В день праздника всё шло строго по намеченному плану. Приказ № 53 от 18 августа 1938 года¹⁰⁰ – это приказ, посвящённый исключительно успехам и достижениям авиазвена. Личному составу вручают премии, объявляют благодарности, отмечая как работу коллектива в целом, так и заслуги отдельных людей.

Например, пилоту Калашнику «за безаварийную работу и 100% выполнение плана налёта часов по спецприменению» вручают сто рублей. Авиатехники Осипов и Иванов получают по двести рублей, а моторист Шульга сто рублей премии «за обеспечение в летнюю и зимнюю навигацию бесперебойной работы матчасти самолётов и моторов». «За отличную финансовую дисциплину и добросовестное отношение к работе» награждён старший бухгалтер Макаров. Не забывают премировать техника по учёту Кузнецову «за добросовестное и аккуратное отношение к своим обязанностям и хорошее состояние дел учёта». Женорганизатор Завьялова «за активное участие в общественной работе звена и организацию общественной работы среди женщин» получает аж 66 рублей 80 копеек.

Интересно, что на самом деле чувствовал командир авиазвена Михаил Феокистович Михедько, вручая премии подчинённым? Каково было пилотам, друзьям погибших лётчиков? Наверное, это очень страшно – «веселиться по приказу», зная о гибели своих коллег, думая о том, что ты сам мог бы оказаться на их месте.

Только 26 августа, через 9 дней после аварии, в журнале появляется приказ № 56. Привожу текст документа в оригинале: «§1 Для организации похорон безвременно погибшего экипажа самолёта Л2550 при исполнении очередного рейса 17 августа в 15 часов дня пилота тов. Курицына Ивана Алексеевича и старшего техника тов. Карпеева Александра Матвеевича назначаю комиссию в составе: председателя начальника порта тов. Завьялова и членов парторга тов. Семёнова, пи-

лота тов. Калашника, лекпома тов. Горшковой и техника тов. Иванова. Все расходы по организации похорон отнести за счёт 34 авиазвена.

День похорон 26 августа в 17 часов. *(Приписка о дне похорон явно сделана позднее чернилами другого цвета на отдельной строчке. – Т.У.)*

§2 Все работы в аэропорту сегодня закончить в 13 часов.

§3 Всеми личному составу звена собраться для построения и шествия к месту выноса тел погибшего экипажа Л2550 в 16.30 у здания аэропорта. Командир звена Михедько».

Вот и всё... Не было никакого некролога в газете, никакой материальной помощи семьям. Ничего! Сам факт авиакатастрофы не был предан огласке. Командир Михаил Феокистович Михедько не арестован и даже в должности не понижен. Никакого расследования внутри звена, никаких проверок в отношении техника А.М. Чехонина и моториста В.Ф. Малиновского, которые отвечали за «обеспечение техническим обслуживанием МП 1-бис Л 2550»¹⁰¹, проведено не было. Авиатехника Арсения Михайловича Чехонина с 17/ XII-38 г. переводят во 2-й класс¹⁰², т.е. повышают по службе. Моторист В.Ф. Малиновский по-прежнему трудится в авиазвене, его фамилия часто упоминается в приказах. Например, 11 декабря он «командируется в г. Ленинград для сопровождения самолётов в ремонтные мастерские»¹⁰³. Впрочем, сам Михедько на основании приказа начальника аэрофлота за № 1134 по Сев.упр. ГВФ назначает «специальную комиссию в составе нач. аэропорта тов. Смирнова, лекпома тов. Горшковой под председательством инженера тов. Иванова». Но эта комиссия должна лишь «провести проверку состояния аэродрома, аэропорта, помещений водохранилища и др.»¹⁰⁴. А ещё командир назначает комиссию «для обследования состояния дел (мастерская, масло-бензохозяйство и т.п.) старшего техника Карпеева А.М. (погибшего при катастрофе МП-1 бис) в составе техников: Осипова И.Ф., Титова А.В., парторга Семёнова, под председательством инженера Иванова А.В.»¹⁰⁵. 17 августа комиссия начинает «обследовать состояние дел», 8 сентября авиатехника И.Ф. Осипова, одного из членов этой самой комиссии, Михедько назначает старшим техником звена вместо погибшего А.М.Карпеева¹⁰⁶.

В Петрозаводске произошла вторая авиакатастрофа подряд, погибли лётчики, утрачен новый дорогостоящий самолёт, а власть упорно хранит молчание, будто ничего не случилось. Согласитесь, простым совпадением такую странную политику органов НКВД не объяснишь. Если же следовать моей вер-

сии, то всё встаёт на свои места: сотрудники все- сильного ведомства завершили начатую операцию – убрали последних ненужных свидетелей.

Концы в воду

Казалось бы, на этом трагическая история закончилась: 17 августа экипаж самолёта погиб, 26 августа лётчиков похоронили. Но... перевернём пару страниц в журнале. Оказывается, точку в этом деле ставить рано.

Приказом № 57 от 28 августа 1938 года¹⁰⁷ пилот Иван Алексеевич Курицын и стартех Александр Матвеевич Карпеев были задним числом исключены из списков личного состава 34-го авиазвена, спустя 11 дней после гибели. Видимо, всё это время Михаил Феоктистович Михедько надеялся, что лётчики живы, что их, возможно, найдут. Увы, чуда не произошло. МП-1бис упал в Онежское озеро. Курицын и Карпеев утонули. Обнаружить место падения самолёта, несмотря на все старания, не удалось. Когда надежда найти экипаж рухнула, было решено «похоронить» лётчиков 26 августа – отсюда приписка, сделанная позже чернилами другого цвета.

Так чьи же тела вынесли из здания аэропорта? Кого похоронили на Неглинском кладбище «за счёт авиазвена»? Да никого! Похороны были условными, и на Неглинском кладбище рядом с настоящей могилой Николая Сергеевича Сидорова расположены два кенотафа¹⁰⁸. В землю зарыли гробы «с кирпичами». (Об этом, разумеется, знал очень ограниченный круг людей.) Через три дня после похорон приказом № 59 от 29 августа начальника порта Василия Яковлевича Завьялова срочно отзывают из очередного отпуска «для произведения работ по розыску самолёта и экипажа МП-1бис Л2550»¹⁰⁹.

Вызванный из отпуска начальник порта совместно с группой лиц, в которую входят как представители авиазвена, так и сотрудники НКВД, продолжают искать Л 2550: прочёсывают острова, опрашивают жителей заонежских деревень, беседуют с рыбаками. Самолёт не иголка, может, кто-то что-то видел или слышал. Наконец 8 сентября поиски безрезультатно завершаются. С бортмеханика А.Н. Иванова и с техника А.М. Чехонина списывают числящиеся за ними «инструменты и инвентарь, утраченные с самолётом МП 1-бис Л 2550»¹¹⁰.

Попробуем самостоятельно установить причины аварии, в которой погибли Курицын и Карпеев. В журнале приказов указано точное время падения

самолёта – 15.00. В уже упомянутой мной справке Карельского центра по гидрометеорологии сообщается, что «17 августа 1938 года опасные метеорологические явления не наблюдались». Наоборот, погода была вполне комфортная: в 15.00 дул слабый юго-западный ветер, дождя не было, а температура составляла +19,0°С. Человеческий фактор, по сути, был сведён к минимуму: в аварии погибли пилот 1-го класса и старший техник 34-го авиазвена. Вряд ли в нашем случае имела место ошибка пилота. Таким образом, остаётся лишь одна причина – техническое состояние самолёта, который был новым, надёжным, эксплуатировался совсем недолго и упасть был никак не должен, но... почему-то упал. Точнее, ему явно «помогли» упасть. Комфортный «Амбарчик» навсегда остался лежать на дне Онежского озера вместе с теми, кто оказался разменной монетой в грязной политической игре наркома внутренних дел КАССР Степана Тарасовича Матузенко.

Впрочем, за свои преступные деяния все- сильный нарком НКВД КАССР полковник госбезопасности Матузенко расплатился сполна: 26 декабря того же года он был арестован, исключен из рядов ВКП(б), снят с должности и 29 января 1940 года, после проведения следствия, расстрелян. В 1956 году родственникам бывшего наркома в пересмотре дела было отказано Прокуратурой СССР, учитывая, что «...Матузенко за преступную деятельность в НКВД осужден правильно»¹¹¹.

Из списка личного состава исключить, из памяти вычеркнуть

Что же было дальше? Очевидно, сотрудникам НКВД нужно было сделать так, чтобы об этих двух авиакатастрофах забыли как можно скорее. Именно поэтому с 20 августа до 13 октября всех пилотов, служивших под началом командира Курицына и ставших свидетелями описываемых трагических событий, в срочном порядке перевели на другие места службы.

Так, пилот 4-го класса Левашов М.П. откомандирован в распоряжение лесной авиации с 22 августа 1938 г. в Ленинград на основании радиogramмы нач. кадров №1650¹¹². Опытный пилот 3-го класса Жданов В. С. исключён из списков 34-го звена с 3 сентября 1938 г.¹¹³ (Куда он переведён, в приказе не сообщается.) Пилот 4-го класса Сметанин М.М. по распоряжению Сев.Упр. ГВФ командирован в трест лесной авиации гор. Ленинграда с 6 сентября 1938 года¹¹⁴. Пилота 3-го класса Кузьму Селифоновича Карчевного, одного из лучших лётчиков звена, и вовсе переводят в Украинское управление ГВФ.

Основание: Приказ по Северному управлению ГВФ №82 от 5 октября 1938 года¹¹⁵.

Осенью в Петрозаводское авиазвено прибыли пилоты 4-го класса, вчерашние выпускники Тамбовской, Батайской и Балашовской авиашкол. Кадровый вопрос был решён. Личные дела членов ВКП(б) Сидорова, Курицына и Карпеева из партийного архива изъяли. Таким образом, погибших лётчиков исключили не только из списка личного состава, но и из памяти вычеркнули, как будто таких людей вовсе не существовало в природе. Потом началась Советско-финляндская война, потом Великая Отечественная. На фоне чудовищных испытаний, выпавших на долю нашему народу, довоенные трагедии в Петрозаводском авиазвене быстро забылись. До того ли было...

Остались лишь деревянные пирамидки на Неглинском кладбище. В 60-е годы они ещё стояли, только благодаря этому мне удалось найти точное место захоронения погибших пилотов. На него указали два незнакомых между собой коренных петрозаводчанина – Елена Всеволодовна Сорочкина и Александр Дмитриевич Трофименко. Будучи детьми, они хорошо запомнили самолётные пропеллеры на могилах. В конце 60-х обветшавшие пирамидки убрали. Ухаживать за захоронением было некому. Родственники Сидорова, Курицына и Карпеева проживали далеко от Карелии. Да и остались ли они живы после губительной войны? Из местных никто толком уже не знал, кто такие эти лётчики, как погибли? И если бы не фотография из финского военного архива, случайно попавшая мне на глаза, не полезла бы я в старые журналы приказов 34-го авиазвена ГВФ искать информацию о карельских соколах.

Тоскливый сад беспамятства

Вот, пожалуй, и всё... Я рассказала свою версию трагических событий, пытаюсь ответить на вопрос: были ли две петрозаводские авиакатастрофы 1938 года сознательно спровоцированы для устранения ненужных свидетелей или это было лишь роковое стечение обстоятельств? Соглашаться с моей версией или нет, решать вам, уважаемые читатели. Но в одном, я думаю, вы со мной согласитесь: нельзя забывать о людях, которые на заре авиации трудились на благо нашей республики, выбрав для себя романтическую, но далеко не лёгкую профессию лётчика.

34-е Петрозаводское авиазвено стало важным звеном транспортной системы Карелии. Наши пилоты перевозили пассажиров и доставляли грузы в труднодоступные районы. Они внесли большой

вклад в развитие сельского хозяйства и рыбного промысла, а также помогли сберечь сотни гектаров леса от пожаров. Огромное количество человеческих жизней было спасено благодаря санитарной авиации. В 30-е годы Гражданский воздушный флот рассматривался как резерв Красной армии. В 1941-м этот «резерв» не подвёл. Карельские соколы героически защищали родную страну в годы Великой Отечественной войны. Только вот Курицына, Карпеева и Сидорова среди них не было: они до неё просто не дожили. И нет в этом их вины. Михаил Феоктистович Михедько, сменивший Курицына на посту командира авиазвена, храбро дрался с фашистами в составе 205-го пикирующего бомбардировочного авиационного полка. Судьба отмерила ему всего 40 лет жизни. 20 июля 1942 года самолёт капитана Михедько был сбит в небе Калининской (ныне Тверской. – Т.У.) области, лётчик пропал без вести¹¹⁶.

В 2024 году мы будем отмечать сразу два одинаковых юбилея – 90 лет со дня создания Карельского аэроклуба и 34-го Петрозаводского авиазвена ГВФ. Мне кажется, настало время установить памятный знак там, где был когда-то гидропорт. Тем более что эту часть набережной собираются благоустроить. Нужно восстановить и захоронение на Неглинском кладбище. И как бы пафосно это ни звучало, пусть новый памятник на старом кладбище станет памятником не только Курицыну, Карпееву и Сидорову, но и Михедько, и всем лётчикам, летавшим в разное время в небе Карелии. Всем тем, кто лежит в «тоскливом саду беспамятства». Ведь человек – это высшая ценность общества. Не так ли?

Список использованной литературы

1. Национальный архив Республики Карелия (НАРК), Петрозаводск.
Ф. Л/205. Оп. 1. Д. 1. Ед./хр. 1/1. Книга приказов по П-му Гидропорту и местным линиям АКССР. На 54 листах.
Оп. 1. Д. 2. Ед. хр. 1/2. Приказы командира 34-го отдельного авиаотряда. На 68 листах.
Оп. 1. Д. 3. Ед. хр. 1/3. Книга приказов по 34-му авиазвену. На 94 листах.
Оп. 1. Д. 2/7. Ед. хр. 1/7. Домовая книга. Петрозаводский объединённый авиаотряд. 1отдел Петрозаводской РК милиции. На 120 листах.
2. Авария самолёта // Красная Карелия. – 1938. – 10 апреля, №82, с.4.
3. Блок А.А. Возмездие // Блок А.А. Собрание сочинений в 6 т. М.: Правда, 1971. Т.3.

4. Бортаковский Т.В. Расстрелянные Герои Советского Союза / Т.В. Бортаковский. – М.: Вече. – 2012.

5. Вместо пяти дней в один час // Красная Карелия. – 1934. – 5 марта, №53, с.4.

6. Голубев А.В., Такала И.Р. В поисках социалистического Эльдorado: североамериканские финны в Советской Карелии 1930-х годов / Авт.пер. с англ. А.С. Роговой. – СПб.: Нестор – История, 2019.

7. Дорога памяти. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://1418museum.ru/heroes/10454412/>

8. Золотов Б. Русский язык в карельской школе // Красная Карелия. – 1938. – №82, 10 апреля, с. 2.

9. Исключены из рядов ВКП(б) // Красная Карелия. – 1938. – №82, 10 апреля, с.4.

10. Kolmen lentäjän hauta Äänislinnassa. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: http://sakuva.fi/neoaitem=webneo_image_large&lang=ENG&imgid=7aa7d12260253655510d588d49d88e7b&docid=7aa7d352216b0553;&ddocid=7aa7d352216b0553&archive=

11. Максим Горький. Крушение крылатого Титаника. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://www.youtube.com/watch?v=Tz921WfCHno>

12. Малая советская энциклопедия. М.: Акционерное общество Советская энциклопедия, 1929, т. 2.

13. Маяковский В. Разговор с фининспектором о поэзии. // Маяковский В.В. Собрание сочинений в 12 т. М.: Правда, 1978. Т. 4.

14. Наставление по производству полётов в гражданской авиации СССР (НПП ГА – 58). Главное управление Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1958.

15. Некролог // Красная Карелия, 1938. – 10 апреля, №82, с.4.

16. Новицкий Вл. Халтура вместо джазовой музыки // Красная Карелия. – 1938. – № 238, 15 октября, с.4.

17. Оперативный приказ № 00447 НКВД СССР. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: https://ru.wikisource.org/wiki/Приказ_НКВД_от_30.07.1937_№_00447

18. Полетухин А. По неизведанным трассам // Красная Карелия. – 1938. – 18 августа, №190, с.3.

19. Постановление СНК СССР за № 111 «О государственном страховании имущества предприятий, учреждений и организаций». // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://web.archive.org/web/20190804185653/https://www.lawru.info/dok/1938/02/03/n1195134.htm>

web.archive.org/web/20190804185653/https://www.lawru.info/dok/1938/02/03/n1195134.htm

20. Приговор по делу Бухарина-Рыкова-Ягоды // Правда. – 1938. – №71, 13 марта, с.2.

21. Приговор суда – приговор народа // Красная Карелия. – 1938. – №84, 12 апреля, с.4.

22. Тамм А.Т. К 80-летию Пудожского лесхоза. // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://pudoga.livejournal.com/103153.html>

23. Толковый словарь русского языка в 4 т. под ред. проф. Д.Н.Ушакова. М.: Государственное издательство иностранных и национальных словарей, 1940, т. 4.

24. Финогенов Н. Д. Пятьдесят крылатых лет. – Петрозаводск: Карелия, 1984.

25. Чаженгина В. Чем знаменита Пудоба? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://gazeta-licey.ru/news/47088-chem-znamenit-a-pudoga>

26. Чухин Иван. Карелия-37: Идеология и практика террора. Петрозаводск. Изд. Петрозаводского государственного университета, 1999.

Примечания

¹ Kolmen lentäjän hauta Äänislinnassa. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: http://sakuva.fi/neoaitem=webneo_image_large&lang=ENG&imgid=7aa7d12260253655510d588d49d88e7b&docid=7aa7d352216b0553;&ddocid=7aa7d352216b0553&archive=

² Финогенов Н. Д. Пятьдесят крылатых лет. – Петрозаводск: Карелия, 1984, с. 9.

³ Финогенов Н. Д. Пятьдесят крылатых лет. – Петрозаводск: Карелия, 1984, с. 8.

⁴ НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.2. Л.59.

⁵ НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.3. Л.3.

⁶ НАРК. Ф. Л/205. Оп.1. Д.3. Л. 6.

⁷ Там же. Л.13.

⁸ Там же. Л. 22.

⁹ Там же. Л. 9.

¹⁰ Там же. Л. 5.

¹¹ Там же. Л. 37.

¹² НАРК. Ф. Л/205. Оп.1. Д.3. Л. 12.

¹³ Там же. Л. 15.

¹⁴ Там же. Л. 20.

¹⁵ Там же. Л. 26.

¹⁶ Малая советская энциклопедия. М.: Акционерное общество Советская энциклопедия, 1929, т. 2, с. 915.

¹⁷ Полетухин А. По неизведанным трассам // Красная Карелия. – 1938. – 18 августа, №190, с.3.

¹⁸ НАРК. Ф. Л/ 205. Оп.1. Д. 2/7. Л. 36-37.

- 19 НАРК. Ф. Л/ 205. Оп.1. Д.3. Л. 23.
 20 Там же.
 21 НАРК. Ф. Л/ 205. Оп.1. Д.3. Л. 24.
 22 Там же.
 23 Там же.
 24 Там же.
 25 Там же.
 26 Там же. Л. 34.
 27 Там же.
 28 НАРК. Ф. Л/ 205. Оп.1. Д.3. Л. 29.
 29 Там же. Л. 27.
 30 Там же.
 31 Там же. Л. 35.
 32 НАРК. Ф. Л/ 205. Оп.1. Д.3. Л. 39.
 33 Там же. Л.32.
 34 НАРК. Ф. Л/205. Оп.1. Д. 2/7. Л. 72-73.
 35 НАРК. Ф. Л / 205. Оп. 1. Д.3. Л. 29.
 36 Некролог // Красная Карелия. – 1938. – 10 апреля, №82, с.4.
 37 НАРК. Ф. Л/ 205. Оп. 1. Д. 2. Л. 61.
 38 НАРК. Ф. Л/ 205. Оп. 1. Д. 3. Л. 4.
 39 Там же. Л. 24.
 40 НАРК. Ф. Л/ 205. Оп. 1. Д. 3. Л. 18.
 41 НАРК. Ф. Л/ 205. Оп. 1. Д. 3. Л. 9.
 42 Там же. Л. 17.
 43 Там же. Л. 29.
 44 Автор стихотворения «Чем знаменита Пудога?» пудожская учительница Елена Захажевская. Чаженгина В. Чем знаменита Пудога? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://gazeta-licey.ru/news/47088-chem-znamenit-a-pudoga>
 45 Тамм А.Т. К 80-летию Пудожского лесхоза. // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pudoga.livejournal.com/103153.html>.
 46 Там же.
 47 Вместо пяти дней в один час // Красная Карелия. – 1934. – 5 марта, №53, с.4.
 48 Маяковский В. Разговор с фининспектором о поэзии. // Маяковский В.В. Собрание сочинений в 12 т. М.: Правда, 1978. Т. 4. – С. 27.
 49 Толковый словарь русского языка в 4 т. под ред. проф. Д.Н.Ушакова. М.: Государственное издательство иностранных и национальных словарей, 1940, т. 4, с. 1083.
 50 Постановление СНК СССР за № 111 «О государственном страховании имущества предприятий, учреждений и организаций». // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://web.archive.org/web/20190804185653/https://www.lawru.info/dok/1938/02/03/n1195134.htm>.
 51 НАРК. Ф. Л / 205. Оп. 1. Д. 3. Л. 43.
 52 Там же. Л. 19.
 53 Там же. Л. 27.
 54 Там же. Л. 21.
 55 Там же. Л. 40.
 56 НАРК. Ф.Л/ 205. Оп.1. Д.3. Л. 33.
 57 НАРК. Ф.Л/ 205. Оп.1. Д.2/7. Л. 72-73.
 58 НАРК. Ф.Л/ 205. Оп.1. Д.3. Л. 28.
 59 Там же. Л.19.
 60 Некролог // Красная Карелия. – 1938. – 10 апреля, №82, с.4.
 61 НАРК. Ф. Л/ 205. Оп.1. Д.3. Л. 41.
 62 Там же.
 63 Там же.
 64 Там же.
 65 Там же.
 66 Там же. Л. 49.
 67 Некролог // Красная Карелия, 1938 . – 10 апреля, №82, с.4.
 68 Блок А.А. Возмездие // Блок А.А. Собрание сочинений в 6 т. М.: Правда, 1971. Т.3. – С. 193.
 69 Чухин Иван. Карелия- 37: Идеология и практика террора. Петрозаводск. Изд. Петрозаводского государственного университета, 1999, с.108.
 70 Оперативный приказ № 00447 НКВД СССР. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: https://ru.wikisource.org/wiki/Приказ_НКВД_от_30.07.1937_№_00447
 71 Там же.
 72 Голубев А.В., Такала И.Р. В поисках социалистического Эльдорадо: североамериканские финны в Советской Карелии 1930-х годов / Авт.пер. с англ. А.С. Роговой. – СПб.: Нестор – История, 2019. – С. 267.
 73 Исключены из рядов ВКП(б) // Красная Карелия. – 1938. – №82, 10 апреля, с.4.
 74 Там же.
 75 Приговор суда – приговор народа // Красная Карелия. – 1938. – №84, 12 апреля, с.4.
 76 Приговор по делу Бухарина-Рыкова-Ягоды // Правда. – 1938. – №71, 13 марта, с.2.
 77 Золотов Б. Русский язык в карельской школе // Красная Карелия. – 1938. – №82, 10 апреля, с. 2.
 78 Новицкий Вл. Халтура вместо джазовой музыки // Красная Карелия. – 1938. – № 238, 15 октября, с.4.
 79 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.3. Л. 43.
 80 Там же. Л. 49.
 81 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.1. Л. 40.
 82 Там же. Л. 48.
 83 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.2/7. Л. 8.
 84 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.3. Л. 50.
 85 Максим Горький. Крушение крылатого Титаника. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:Internet: <https://www.youtube.com/watch?v=Tz921WfCHno>
 86 Бортакровский Т.В. Расстрелянные Герои Советского Союза / Т.В. Бортакровский. – М.: Вече. – 2012, с.122.

- 87 Бортаковский Т.В. Расстрелянные Герои Советского Союза / Т.В. Бортаковский. – М.: Вече. – 2012, с.92.
- 88 Там же. С. 94.
- 89 НАРК. Л/205. Оп. 1. Д.3. Л.70.
- 90 Финогенов Н. Д. Пятьдесят крылатых лет. – Петрозаводск: Карелия, 1984, с.7.
- 91 Наставление по производству полётов в гражданской авиации СССР (НПП ГА – 58). Главное управление Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1958, с.97.
- 92 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.2/7. Л.59-60.
- 93 Авария самолёта // Красная Карелия. – 1938. – 10 апреля, №82, с.4.
- 94 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д. 2. Л.57.
- 95 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.3. Л. 57.
- 96 Там же. Л.59.
- 97 Там же. Л.54.
- 98 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.3. Л. 62.
- 99 Там же. Л. 62.
- 100 Там же. Л.64.
- 101 НАРК. Ф.Л/205. Оп. 1. Д.3. Л. 54.
- 102 Там же. Л. 93.
- 103 НАРК. Ф.Л/205. Оп. 1. Д.3. Л.90.
- 104 Там же. Л. .65.
- 105 Там же. Л. 67.
- 106 Там же. Л.70.
- 107 Там же. Л.66.
- 108 Кенотаф в переводе с греческого – пустая могила.
- 109 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.3. Л. 67.
- 110 Там же. Л. 71.
- 111 Чухин Иван. Карелия-37: Идеология и практика террора. Петрозаводск. Изд. Петрозаводского государственного университета, 1999, с.110.
- 112 НАРК. Ф. Л/205. Оп. 1. Д.3. Л. 65.
- 113 Там же. Л. 69.
- 114 Там же. Л.77.
- 115 Там же. Л.78.
- 116 Дорога памяти. // [Электронный ресурс]. - Режим доступа:Internet: [https:// 1418museum.ru/heroes/10454412/](https://1418museum.ru/heroes/10454412/)

Татьяна Ивановна УШАКОВА (Чумак)

родилась в городе Петрозаводске.

*Окончила историко-филологический факультет
Петрозаводского государственного университета.*

Посвятила себя библиотечному делу.

*Четверть века проработала
в Петрозаводской авиационной эскадрилье.*

Председатель краеведческого клуба «Горожане».

Печаталась в газетах «Курьер Карелии»

и «Будни карельской границы».

