

# 7 мая 1945 года в районе Ковдора разбился экипаж самолёта А-20Ж "Дуглас-Бостон"



*Самолет А-20 G «Бостон»*

"23 сентября 1974 года в газете «Правда» было напечатано короткое сообщение: «Мурманск. Под Ковдором обнаружены обломки советского самолёта, сбитого во время Великой Отечественной войны. Юные следопыты из школы № 16 установили имена героев и разыскали их близких. Нашлись родственники штурмана Александра Шабанова, лётчика-наблюдателя Бориса Сална. Сейчас ведутся поиски родных В. Дзюбы и командира экипажа В. Якуничева. Лётчиков похоронили в Ковдоре, в братской могиле воинов-пограничников».

А через несколько дней в редакцию «Рабочего пути» пришла старушка. «Вы читали заметку в «Правде»? - спросила она. - Командир экипажа, о котором писала газета, - это мой сын Владимир Николаевич Якуничев».

В доказательство мать воина предъявила документ Центрального военно-морского архива, который свидетельствовал о том, что, по учётным данным, младший лейтенант Якуничев Владимир Николаевич, рождения 18 февраля 1923 года, участник Великой Отечественной войны, значится в составе Военно-Воздушных Сил Северного флота лётчиком с 26 сентября 1944 года по 7 мая 1945 года. Исключён из списков частей ВВС Северного флота, как не вернувшийся с боевого задания в районе Баренцева моря 7 мая 1945 года...

Мать героя Мария Львовна Якуничева хранит ещё открытку со штемпелем «Полевая почта 26817».

Получив известие о том, что В. Н. Якуничев пропал без вести, сестра Владимира Людмила обратилась к командиру части с просьбой сообщить, что случилось с её братом. 27 июля 1945 года командир авиаэскадрильи Н. Я. Турков ответил ей: «Ваш брат храбро сражался с немецкими захватчиками на дальнем Севере, освобождая Советское Заполярье от немецких захватчиков. Товарищ Якуничев не щадил своей жизни и крови для достижения победы. Владимир до последнего дня рвался в боевой полёт, чтобы внести в общее дело

свою долю. 7 мая, вылетев на боевое задание, он не вернулся, мы помним боевые дела своего друга. Вас, как сестру, прошу быть мужественной...».

Теплые письма Марии Львовне все послевоенные годы слал бывший однополчанин сына С. Л. Аврамов из Сахновщинского района Харьковской области. Старушка тоже бережёт их.

О встрече с матерью лётчика редакция сообщила красным следопытам Ковдора и попросила их более подробно рассказать о своих поисках, о том, какие меры приняты по увековечиванию памяти героев-лётчиков.

И вот, наконец, их письмо:

***«Нам очень приятно знать, что судьба погибшего экипажа дорога не только нам, но очень и очень многим людям, - пишут ребята. - Нашему штабу «Поиск» шлют письма не только родители и родственники героев, но и однополчане, читатели газеты...»***

***Поиск наш был долгим и тревожным. Точной фактически была только дата гибели экипажа. Её мы установили по записям, обнаруженным в планшете командира корабля. После тщательного осмотра самолёта удалось установить марку и номер машины, затем выяснить, кто был в составе экипажа. Теперь нами найдены родственники всех погибших.***

***15 октября с. г. в Ковдоре состоялась гражданская панихида, с героями прощался весь город. На могиле поставлен огромный камень с именами героев. Но это временный памятник. В недалёком будущем здесь будет сооружен обелиск, а на одной из новых улиц города решено воздвигнуть памятник защитникам Заполярья. Проведён конкурс на лучший проект этого памятника».***

К письму следопыты приложили номер газеты «Рудный Ковдор», в котором опубликован большой репортаж с митинга, посвящённого памяти героев-лётчиков. Оказывается, удалось более-менее точно установить обстоятельства гибели экипажа. Лётчикам была поручена разведка морских коммуникаций противника. Задание экипаж выполнил. Вражеские суда в заданном для разведки районе ему не встретились (запас бомб остался неизрасходованным). На обратном пути лётчики долетели до своей территории, но в районе Ковдора, видимо, из-за магнитной аномалии от железорудного месторождения, отказал компас.





*Родственники А.А. Шабанова среди поисковиков школы №16  
(Ковдор, 15 сентября 1974 г.)*



1 из 2

В баках кончился бензин. Времени оставалось только на то, чтобы выбрать площадку для посадки. Но это было нелёгким делом: под крылом тайга. Наконец, за сопкой деревья исчезли. Командир попытался выровнять машину и приказал освободить самолет от бомб. Считанные секунды после взрыва - и самолёт, пропорыв снег левой плоскостью и «брюхом», застыл в безмолвии.

«Навряд ли кто-нибудь наблюдал тогда падение самолёта, - пишет газета. - Ведь кругом была тайга. На месте нынешнего Ковдора стояла одна развалюха, в которой раньше жили геологи. Вскоре снег стаял. Белая равнина превратилась в болото. И так повторялось много раз».

А в 1972 году охотники обнаружили самолёт. Планшет командира попал в руки учительницы 16-й школы Н. С. Наговицыной. Под её руководством красные следопыты клуба «Поиск» провели большую и полезную работу, в результате которой неизвестные герои стали известными, увековечена их память».

Газета знакомит читателей с некоторыми страницами из жизни членов экипажа. Оказывается, штурман Александр Шабанов за три месяца до своего последнего боевого вылета был в отпуске в родной деревне Ефросимовка под Курском. Отец и младший брат его тогда воевали в пехоте. Саша подремонтировал матери избу, помог кое в чём по хозяйству и снова отправился в часть.

Стрелок-радист Борис Сална - сын кадрового офицера Советской Армии - на фронт ушёл из девятого класса средней школы. Семья его тогда жила в Ульяновске.

После того, как Борис надел военную форму, отец его - Виллис Сална тоже добился отправления на фронт. Участвовал в освобождении Украины. После войны семья Сална переехала в Ригу - город, откуда юный Виллис в 1918 году уходил добровольцем в Красную гвардию.

Скупы, на первый взгляд, строки о младшем лейтенанте В. Н. Якуничеве: «Командир корабля, - говорится в газете, - несмотря на свои двадцать два года, был опытным лётчиком. Он успешно закончил военное училище в 1944 году «по классу пикирующих бомбардировщиков». В части ему пришлось осваивать другие машины. Он успешно справился с этой задачей. Боевой вылет 7 мая 1945 года был не первым его вылетом... ».

По рассказам матери, до войны Володя учился в аэроклубе. Подняться в небо было его мечтой. И действительно, только человек, влюбленный в свое дело, мог за короткое время в совершенстве освоить сложную военную технику и стать командиром экипажа.

Как свидетельствуют знавшие его люди, Владимир был исключительно дисциплинированным лётчиком, готовым выполнить любое боевое задание. Светлая память о нём и его боевых друзьях, отдавших жизнь в боях за Родину, никогда не умрёт".

***А. Валуева, газета "Рабочий путь" (г. Смоленск), 03.01.1975.***



## «Старая находка - новая загадка»

Более 10 лет прошло с того дня, когда стало известно ковдорчанам о гибели самолета «Дуглас Бостон», принадлежавшего Краснознаменному Киркенесскому 118 разведывательному авиационному полку. И только в октябре 1982 года следопыты побывали на том памятном и священном месте. Много экспонатов принесли они с собой в музей боевой славы. Заканчивая школу, передавая эстафету, они выразили надежду на дельнейшие походы и новые находки. Их пожелания оправдались.

Одним из активных последователей, оказался Попов Сергей, ученик 7 «Г» класса, ныне командир клуба «Поиск». Со своим старшим другом, верным помощником «Красных следопытов» Е.В. Зинченко, он побывал в районе горы Высокой. Из всех экспонатов, принесенных Сергеем, самым ценным является кусок обшивки с хвостовой части фюзеляжа с надписью:

«В этом самолете летим в 109 боевой вылет. Гребенников Н.Ф., Нечаев И.Ф., Песков В.П. Смерть белофиннам!».

Номер боевого самолета 392111. Из надписи можно предположить, что экипаж летал на задание в 1939 году. По имеющимся же сведениям он погиб в боях за Родину в годы Великой Отечественной войны. Поисковикам предстоит выяснить, подлинна ли надпись, сделанная на фюзеляже? И какова судьба тех троих, кто оставил свои фамилии?



*У самолета «Бостон» слева направо Сережа Гудей, Нина Семеновна Наговицина, Андрей Кустов (спиной), Евгений Васильевич Зинченко, Сергей Попов - члены клуба "Поиск" ковдорской средней школы № 3.*

А теперь несколько слов о Сергее. В новом командире меня поражает неутомимость, жажда постоянного поиска, стремление расширить свои знания. Побывав у ДБ-3, он разыскал всю имеющуюся литературу (и специальную, и художественную), хоть как-то связанную с самолетом. На протяжении одного года Сергей побывал в трех походах по местам боевой славы. Самый первый поход совершил еще пятиклассником к ЯК-9. Тогда, усомнившись, что это ЯК-3 (как предполагалось раньше), он долго просиживал в библиотеках, пока не доказал всем взрослым, что это ЯК-9.



**Группа поисковиков клуба "Поиск" из школы № 3 во главе с Н. С. Наговициной и Е. В. Зинченко на месте гибели экипажа самолёта А-20Ж "Дуглас - Бостон". Июнь 1983 года.**

В сегодняшних мальчишках, в будущих войнах Советской Армии хотелось бы видеть такую же целеустремлённость и такое же уважение к памяти павших.

Более 10 лет прошло с того дня, когда стало известно координатам о гибели самолёта «Дуглас-Бостон», принадлежавшего Краснознаменному Киркенесскому 118 разведывательному авиационному полку. И только в октябре 1982 года следопыты побывали на том памятном и священном месте. Много экспонатов принесли они с собой в музей боевой славы. Заканчивая школу, передавая эстафету, они возлагают надежду на дальнейшие походы и новые находки. Их пожелания оправдались.

Одним из активных последователей оказался Попов Сергей, ученик 7 «Г» класса, ныне командир клуба «Поиск». Со своим старшим другом, верным помощником «Красных следопытов» Е. В. Зинченко,

  
**Из почты редакции**  
**СТАРАЯ НАХОДКА —**  
**НОВАЯ ЗАГАДКА**

**Идет поиск**

он побывал в районе горы Высокой. Из всех экспонатов, принесенных Сергеем, самым ценным является кусок обшивки с хвостовой части фюзеляжа с надписью:

«В этом самолете летим в 109 боевой вылет. Гребенников Н. Ф., Нечаев П. Ф., Песков В. П. Смерть белофиннам!».

Номер боевого самолета 392111. Из надписи можно

предположить, что экипаж летал на задание в 1939 году. Но имеющимся же сведениям он погиб в боях за Родину в годы Великой Отечественной войны. Поисковикам предстоит выяснить, подлинна ли надпись, сделанная на фюзеляже? И какова судьба тех троих, кто оставил свои фамилии?

А теперь несколько слов о Сергее. В новом командире меня поражает неуто-

мимость, жажда постоянного поиска, стремление расширить свои знания. Побывав у ДБ-3, он разыскал всю имеющуюся литературу (и специальную, и художественную), хоть как-то связанную с самолетом. На протяжении одного года Сергей побывал в трех походах по местам боевой славы. Самый первый поход совершил еще пятиклассником к «ЯК-9». Тогда, усомнившись, что это ЯК-3 (как предполагалось раньше), он долго просиживал в библиотеках, пока не доказал всем взрослым, что это ЯК-9.

В сегодняшних мальчишках, в будущих войнах Советской Армии хотелось бы видеть такую же целеустремленность и такое же уважение к памяти павших.

**Н. НАГОВИЦИНА,**  
Библиотекарь школы № 3.

**Статья из газеты «Знамя Пятилетки». 1982 год.**

**Н. Наговицына, библиотекарь школы № 3. Газета «Знамя Пятилетки», 1982 год.**

В газете "Мурманский вестник" от 03.07.1998 г. № 124 (1767) была опубликована заметка Алевтины Кривенко, старшего научного сотрудника музея Краснознамённого Северного флота.

"Я отлично помню тот октябрьский день 1972 года, когда в музее Северного флота раздался междугородный звонок. Звонил военный комиссар Кировского городского военкомата полковник Морозов: в семи километрах от Ковдора охотники наткнулись на обломки самолёта и останки лётчиков.

По маркировке отдельных деталей установили, что это самолёт иностранного производства. Правда, принадлежал он Военно-Воздушным Силам СССР - на обломках отчётливо проглядывались пятиконечные звёзды. На хвостовой части - цифра "5", а в центре, по горизонтали, номер 39225.

Начался длительный поиск. Десятки запросов были отправлены в различные инстанции. И вскоре стали приходить ответы - из Центрального архива Министерства Обороны СССР и Центрального Военно-морского архива.

Прежде всего удалось установить марку самолёта («Бостон»), его принадлежность (118-й Киркенесский Краснознамённый разведывательный авиационный полк) и экипаж. Многие годы командир В. Н. Якуничев, штурман А. А. Шабанов, стрелок-радист сержант В. П. Дзюба и стрелок Б. В. Сална значились в архивных документах как без вести пропавшие. Об обстоятельствах гибели лётчиков практически не было известно ничего.

«7 мая 1945 года, - скупно информировали сотрудники Центрального военно-морского архива, - самолёт «Бостон» под командованием В. Н. Якуничева вылетел на разведку и аэросъёмку портов Нарвик и Хорштадт. На обратном пути шёл на малой высоте. На аэродром не вернулся».

Через два дня после исчезновения экипажа весь мир праздновал великую Победу. Её не дождалось более десяти тысяч североморцев, павших в боях с гитлеровцами в долине Западной Лицы, на холодном граните Муста-Тунтури, на студёных просторах Баренцева моря. И экипаж «Бостона» был последней жертвой, принесённой Северным флотом на алтарь долгожданной победы ...

- Почему и как погибли лётчики? - этот вопрос задавали тогда многие причастные к ковдорской находке.

Из архивных ответов удалось выяснить немного, но и это немного еще более запутывало обстоятельства гибели экипажа. Документы свидетельствовали: боевых действий 7 мая 1945-го не предпринимали ни мы, ни противник.

Командир воздушного разведчика Владимир Якуничев не был новичком в авиации, как и штурман Александр Шабанов. Оба имели боевой опыт, совершили десятки вылетов на территорию противника. Со временем удалось разыскать родных и близких погибших авиаторов. Из Курской области откликнулись родственники штурмана Александра Шабанова: его мать Екатерина Егоровна и сестра Нина Афанасьевна. Они рассказали, как в феврале сорок пятого года Саши приезжал в отпуск на родину. Как старики и детишки были поражены появлением морского офицера в разрушенной войной деревне Ефросимовке, как долго разглядывали на его груди награду - орден боевого Красного Знамени. Как угощал Саша голодных братьев и сестёр консервами и галетами из сухого пайка, выданного ему на дорогу. Видимо, до последних дней жизни Екатерина Егоровна и Нина Афанасьевна будут

помнить, что за короткие дни отпуска Саша отремонтировал крышу дома и восстановил сарай ...

О судьбе своего брата и сына тревожились весной 45-го и родственники командира экипажа младшего лейтенанта Владимира Николаевича Якуничева. 4 июня Игорь Николаевич, брат лётчика получил сообщение от Сергея Абрамова. Однополчанин писал:

« ... 7 мая Володя вылетел на боевое задание. Задание было несложное, но погода была скверная. По радио Володя давал все время благополучные сведения. За полчаса до посадки связь с ним прекратилась. Он был уже над своей территорией. В часть Володя не вернулся ...»

Из Кемеровской области полетело на Северный флот письмо сестры пропавшего без вести лётчика - с надеждой, что произошла какая-то ошибка или недоразумение и Володя жив. Однако почтовая карточка с подписью Героя Советского Союза командира эскадрильи 118-го разведывательного авиаполка Николая Туркова рассеяла эти надежды. Николай Яковлевич (ныне покойный) сообщал в июле 1945-го:

**«Тов. Якуничева!**

***Ваш брат, Владимир Николаевич Якуничев, храбро сражался с немецкими захватчиками на дальнем Севере, освобождал советское Заполярье от захватчиков.***

***Тов. Якуничев не щадил своей жизни и крови для достижения победы. Владимир почти до последнего дня окончания войны рвался в боевой полёт, чтобы внести в общее дело свою долю. 7 мая, вылетев на боевое задание, Владимир не вернулся. Мы, его боевые товарищи, помним своего друга.***

***С приветом командир АЭ Турков».***

## **ОНИ НЕ ВЕРНУЛИСЬ С ЗАДАНИЯ**



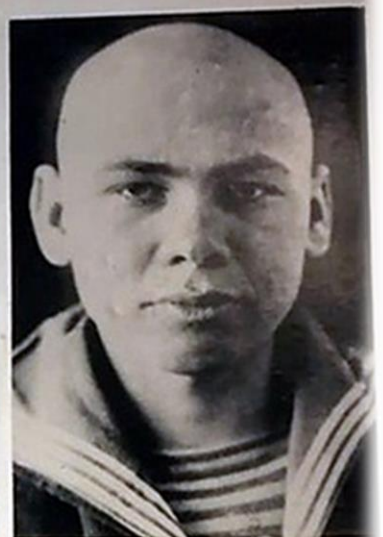
КОМАНДИР ЭКИПАЖА, МЛАДШИЙ ЛЕЙТЕНАНТ  
ЯКУНИЧЕВ В.И.



ШТУРМАН, МЛАДШИЙ ЛЕЙТЕНАНТ  
ШУРКИН А.А.



СЕРЖОК-РАДИЦЫ, СЕРЖАНТ  
РАДИЦЫ С.А.



СТРОЛОК, СЕРЖАНТ  
САША С.С.

***Экипаж самолёта А-20Ж "Дуглас-Бостон". Из фондов Ковдорского районного краеведческого музея.***



Эта почтовая карточка и извещение о гибели младшего лейтенанта Якуничева сегодня бережно хранятся в музее Краснознаменного Северного флота. А также планшет с картой, найденный в 1972-м на месте гибели североморцев. Его передал музею кировский военком Морозов. На карте отчётливо читаются позывные: «Цапля», «Хижина», «Гафель- 7», «Гитара-1», «Тайфун», «Трамплин» ...

Чьи это были позывные, мы, скорее всего, никогда не узнаем. Как остаётся гадать и о причине гибели экипажа. Возможно, произошла поломка двигателя, возможно, сыграла роковую роль «скверная погода», о которой сообщал родственникам в июне 1945-го однополчанин командира ... И хотя с того печального дня прошло 53 года, я не теряю надежды, а вдруг? А вдруг мы узнаем, чем именно была обусловлена эта последняя жертва войны?..

В работе по установлению имён погибших североморцев многое сделали учащиеся ковдорской восьмилетней школы № 16 под руководством учительницы немецкого языка Нины Семеновны Наговицыной. Они изучали историю 118-го разведывательного авиаполка, создали прекрасные фотоальбомы, переписывались со многими ветеранами Северного флота, не раз приезжали в музей Северного флота.

Благодаря юным поисковикам удалось тогда, в 70-е годы узнать и о самых молодых членах экипажа погибшего «Бостона». Стрелок-радист Вилий Дзюба, родом из Пензенской области, и стрелок Борис Сална, уроженец города Ульяновска, были одногодками.

Оба были призваны на службу в 1943 году. И надели одну и ту же военную форму - морскую. Оба любили математику и музыку. И оба не успели отметить свой девятнадцатый день рождения. Так и остались навсегда восемнадцатилетними ...

Спустя два года после того, как были найдены остатки самолета, во Дворце культуры Ковдора состоялась гражданская панихида. В тот день, 15 сентября 1974 года, жители города прощались с экипажем самолёта-разведчика.

Прах лётчиков упокоился в городском парке. А на гранитном обелиске над братской могилой выбиты имена североморцев, долгие годы считавшихся без вести пропавшими. Четыре фамилии из тех двадцати семи миллионов, кто не дожил до светлого дня Победы».

***Алевтина КРИВЕНКО, старший научный сотрудник музея КСФ.***



*Самолёты «Дуглас А-20 Бостон» во время перегонки их по «Ленд-лизу»*

\*\*\*\*\*

Самолет Дуглас А-20, более известный у нас под английским названием «Бостон», являлся самым распространенным в советской авиации иностранным бомбардировщиком.

В 1943 году через Аляску и Иран в СССР начали прибывать новая модификация А-20G (у нас обычно обозначавшаяся А-20Ж, отсюда одно из его прозвищ «Жучок»). Это был чисто штурмовой вариант. Носовую часть теперь заняли целой батареей пушек и пулеметов. На первой серии, А-20G-1, в носу располагались четыре 20-мм пушки и два 12,7-мм пулемета. Почти все самолеты типа G-1 отправили в СССР. Начиная с серии G-5 стали ставить шесть крупнокалиберных пулеметов.

На G-20 расширили заднюю часть фюзеляжа и смонтировали там электрифицированную турель Мартин 250GE с двумя 12,7-мм пулеметами. В нижней точке теперь тоже стоял такой же пулемет. От серии к серии «Бостон» оснащали все более эффективным вооружением, поднимали бомбовую нагрузку, улучшали бронезащиту. Но самолет становился все тяжелее, теряя в летных данных. По скорости он уже уступал последним сериям Пе-2, но все равно оставался грозной боевой машиной.

Первые А-20G появились у нас на фронте летом 1943 года. А-20G стал в нашей авиации поистине многоцелевым самолетом, выполнявшим самые разные функции – дневного и ночного бомбардировщика, разведчика, торпедоносца и минного заградителя, тяжелого истребителя и даже транспортного самолета.

В 1943 году в Советский Союз поступило 1360 самолетов А-20 разных модификаций, в 1944 году — 743.