

Летопись краснозвёздного истребителя

Михаил Поляков,
командир поискового отряда «Обелиск» (г. Москва)

Из газеты «Комсомольская правда» от 7 августа 1941г:

«Налет немецких самолётов на Москву.

В ночь с 6 на 7 августа немецкие самолёты пытались совершить налёт на Москву. Несколько эшелонов самолётов противника были рассеяны ночными истребителями и огнём зенитных батарей далеко от Москвы. Прорвавшиеся к городу одиночные самолёты противника сбросили зажигательные и фугасные бомбы. Возникшие пожары жилых зданий быстро ликвидированы. Есть убитые и раненые. Военные объекты не пострадали.

По неполным данным сбито 6 немецких самолётов. Наши потери один самолёт. Летчик, протаранивший этим самолётом бомбардировщик противника, спасся на парашюте».¹



Вот в такой короткой заметке впервые было рассказано о подвиге человека, имя которого вскоре узнала вся страна.

177 истребительный авиационный полк (ИАП), в котором проходил службу заместитель командира эскадрильи мл. лейтенант Виктор Талалихин, располагался на аэродроме Дубровицы под городом Подольск. Истребители полка охраняли воздушное пространство Москвы от пытавшихся прорваться к столице самолётов противника. Полк имел в своем составе истребители И-16, а также учебные машины УТИ-4. Наиболее подготовленные летчики полка ежедневно вылетали на ночное патрулирование неба. Виктору Талалихину на тот момент было неполных 23 года, но он считался опытным пилотом. За его плечами было 47 боевых вылетов во время войны с Финляндией. На своем счету он имел 4 сбитых финских самолёта, а за доблесть и мужество, проявленное в борьбе с белофиннами, был награждён орденом «Красной звезды». Успел проявить себя Талалихин и с началом Великой Отечественной войны. Как раз накануне знаменитого тарана – с 5 на 6 августа 1941 года – он сбил свой первый немецкий бомбардировщик – «юнкерс» Ю-88.

В ночь с 6 на 7 августа Талалихин находился на боевом дежурстве. Рядом с его И-16 в ожидании вылета стояли и другие самолёты первой эскадрильи. Внезапно была объявлена воздушная тревога. Посты ВНОС сообщали о приближении вражеских бомбардировщиков. В 22ч.55мин. поступил приказ от командира авиаполка майора Королева «На взлет», и самолет Талалихина незамедлительно поднялся в воздух.



Маршрут пролегал вдоль железной дороги. Далеко внизу промелькнули станции Львовская, Столбовая. Барражируя ночное небо, Талалихин напряженно всматривался вдаль в поисках цели. Вскоре он заметил бомбардировщик «Хенкель-111», идущий в направлении Москвы. Талалихин увеличил скорость своего И-16. Расстояние между самолётами быстро сокращалось.

Чуть позже летчик сам описал этот воздушный бой: *«Немецкий самолет был замечен на высоте 4.500 метров в районе деревни Н. Мне приказали перехватить врага, и я немедленно вылетел наперерез ему. Вскоре я увидел слева от себя вражескую машину. Запас скорости у меня был очень большой, и я свободно настиг фашистского стервятника. Приходилось даже убавлять газ, чтобы не обогнать немца, хотя он, как говорят у нас, «летел на всю железку». Потом я зашёл неприятелю в хвост и первой же пулеметной очередью повредил правый мотор. Бомбардировщик развернулся и бросился наутек от Москвы.*

Преследуя уходящий самолет, я расстреливал его из пулемета. Но, видимо, «беглец» был из опытных. Он упорно увертывался от огня и шел вперед, хотя и со снижением. К этому времени у меня кончились боеприпасы. Принимаю решение: таранить. Стараюсь подойти к немцу поближе и винтом отрубить ему хвост. Когда до врага осталось метров 10 – 15, из хвостовой точки неприятельского самолета засверкала пулеметная очередь. Пули пролетели с правой стороны кабины, обожгли руку. Тогда я со злостью сказал себе: «Вас четверо, я один. Посчитаемся». Дал газ и врезался в фашистский самолет.

*От удара мой самолет перевернулся на спину. Надо прыгать. Высота 2.500 метров. Выбираюсь из кабины с парашютом, делаю затяжку на 800 – 900 метров. Ясно слышу гул своего самолета, пролетающего мимо меня. Когда парашют раскрылся, я увидел горящий бомбардировщик противника, устремившийся к земле».*²

Как выяснилось позже, *«трое из экипажа горящего Хенкеля тоже выбросились с парашютами, но поздно – малая высота не дала возможности развернуться парашютам и фашисты нашли могилу на советской земле».*³

Поврежденный тараном немецкий самолет рухнул в поле возле березовой рощи между селами Добрыниха и Щеглятьево.

«Выбросившись из самолета, Талалихин приземлился на дно неглубокой речки Северки у окраины деревни Мансурово. Выбравшись на берег. Виктор Талалихин почувствовал боль в ногах, в пояснице, особенно сильно беспокоила рана на руке.

Часы Талалихина остановились в 23 часа 28 минут (именно в этот момент произошел таран). Летчик в полете находился 33 минуты. Обнаружили летчика на берегу реки Северки мансуровцы. К нему отнеслись осторожно - не знали, кто это. Талалихина первыми увидели и подошли к нему И.М. Буралкин, В.Д. Заелкин и В.Г. Ларионов, колхозники из Мансурова.

Летчик сказал: «Я свой», - и, преодолевая боль, встал. Раненого Виктора Талалихина колхозники осторожно повели к крайнему дому деревни, в котором жил Е.И. Ларионов. Марфа Ивановна Ларинова сразу перевязала Виктору руку, принесла белье, напоила молоком и уложила отдыхать.

Виктор, проснувшись на рассвете, выглянул из окна, невдалеке виднелась опушка леса. Утром Виктора напоили чаем, и Егор Иванович Ларионов проводил Талалихина к месту падения самолета. Осмотрев остатки самолета, они вернулись в дом. Дома у Ларионовых уже стояла подвода по распоряжению председателя колхоза Н.И. Заелкина. Все мансуровцы проводили Виктора Талалихина в деревню Степыгино».⁴

Неподалеку от этой деревни располагался один из военных аэродромов, с которого в то же утро Талалихин самолётом вылетел в свой авиаполк.

«Утро: 9 часов 45 минут... над Подольском показался самолет У-2, летевший к аэродрому...Из самолета вышел Талалихин с перевязанной рукой. Виктора окружают однополчане.

Командир полка Королев срочно сообщил в штаб авиасоединения о подвиге Талалихина. Командир авиационного корпуса И.Д. Климов дал указания майору Королеву лично выехать на место падения фашистского бомбардировщика и представить материалы к присвоению летчику Виктору Талалихину звания Героя Советского Союза. К сбитому самолету «хейкель-111» майор Королев выехал вместе с Талалихиным. Четверо фашистов лежали неподвижно в десятке метров. Находясь у сбитого самолета, М.И. Королев и В.В. Талалихин увидели прибывших из Москвы корреспондентов и фотокора».⁵

На следующий день фотографии и статьи о подвиге отважного летчика были опубликованы во всех центральных газетах. Тогда же, 8 августа 1941 года, вышел указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении летчику-истребителю младшему лейтенанту Виктору Васильевичу Талалихину звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда».

В последующих воздушных боях Талалихин сбил ещё 5 самолетов противника. К сожалению, 27 октября 1941 года в неравной схватке с

мессершмиттами, что произошла в районе деревни Каменка, в небе над Варшавским шоссе, Виктор Талалихин погиб. Но тот легендарный ночной таран останется самой яркой страницей в биографии прославленного пилота.

Фрагменты протараненного немецкого Хенкеля-111 вскоре были вывезены с места падения, и сейчас хвостовую часть его фюзеляжа можно увидеть в Центральном музее вооруженных сил. Непонятно только почему такой же чести не удостоился самолет Талалихина, и почему хотя бы отдельные части его не демонстрировались ни в одном из музеев.

Предполагаемым районом падения самолета И-16 считался лесной массив в треугольнике деревень Мансурово-Юсупово-Степыгино Домодедовского района Московской области, но точной информацией никто не располагал. Старожилов, кто мог бы точно подсказать место, где искать останки самолета, в этих деревнях уже не осталось. А люди, проживающие в дачных поселках, массово разросшихся вокруг здешних лесов, были заняты своими заботами и никакой полезной информацией не располагали.

Наш выезд к месту предполагаемого падения самолета Талалихина состоялся благодаря давнему сотрудничеству с представителями Домодедовского краеведческого общества. Ещё в начале 2014 года один из краеведов Кирилл Низамутдинов рассказал нам, что однажды работник местного лесного хозяйства наткнулся на заплывшую воронку, возле которой виднелись небольшие куски мятого дюралюминия, предположительно от какого-то самолета, а рядом на дереве была прибитая старая, покрытая слоем ржавчины, табличка с едва различимым текстом. Совместными с краеведами усилиями мы решили более тщательно во всем разобраться. Это место, затерянное в лесной чащобе, было найдено. Оно находилось всего в полутора километрах от деревни Мансурово. Куски дюралюминия, лежащие по краю небольшого провала, были собраны и показаны специалистам по авиации. В дополнении к обломкам были приложены несколько разорванных гильз калибра 12,7мм, обнаруженные на той же поляне. Ответ специалистов был однозначен – это фрагменты самолета И-16, а судя по калибру обнаруженных гильз, установили и модификацию самолета - И-16(тип 29). Пока все сходилось, ведь именно на И-16(тип 29) летал в августе 1941 года Виктор Талалихин.

Ещё больший сюрприз преподнесла ржавая табличка. После обработки ее в кислотном растворе на поверхности металла проступил текст:



«Здесь упал самолет героя Советского Союза Виктора Талалихина, на котором совершен первый ночной таран на подступах к Москве в годы Вел. Отеч. войны. Табличка установлена пионеркой Аллой Катько по рассказам очевидцев. 22.08.71.» Это явилось очередным подтверждением, что наши поиски на правильном пути.



Еще задолго до поиска этого самолета мне довелось услышать интересную историю от пенсионерки Лидии Ивановны Богомоловой, которая во время войны проживала в деревне Антропово, что находится недалеко от вышеуказанного места. В августе 1941 года ей было 13 лет. Она хорошо запомнила, как над их деревней периодически пролетали в направлении Москвы немецкие бомбардировщики. Часто, отгоняемые от столицы нашими истребителями, они разворачивались и пытались хаотично освободиться от своих бомб. И тогда бомбы падали в леса и поля, а иногда и на деревни. Были случаи, когда зажигательные и фугасные бомбы падали и в районе деревни Антропово. Поэтому отец Лиды перед уходом на фронт вырыл в огороде перед домом щель на случай бомбёжки. Как дальше вспоминала Лидия Ивановна, немецкие самолеты летали в основном ночью. Деревенские жители уже научились распознавать звук немецких бомбардировщиков и, услышав приближающиеся вражеские самолеты, они выскакивали из домов и прятались в погребах и вырытых щелях. Вот и той самой ночью, с 6 на 7 августа, услышав звук летящих самолетов, Лида выбежала из дома. В стороне от деревни завязывался воздушный бой. Сблизившись, два самолета поливали друг друга

трассирующими пулями. Ночь была светлая, и самолеты были видны достаточно хорошо. Вдруг, один самолет врезался в другой, при этом послышался звук удара, возник огненный шар. Оба самолёта загорелись и начали падать в разных направлениях. Наутро деревенские мальчишки бегали к селу Добрыниха смотреть на упавший немецкий бомбардировщик. А чуть позже все узнали, что наш летчик совершил таран и раненый приземлился на парашюте возле деревни Мансурово. А местные колхозники оказали летчику первую помощь. Потом, уже из газет, все узнали его имя – Виктор Талалихин.

Предстоящую экспедицию по подъему самолета И-16 решено было провести совместно с поисковым отрядом «Надежда» из города Коломна, благо опыт работы по авиации у них был достаточно большой. Некоторым из нас два года назад уже довелось попрактиковаться с ними, поднимая истребитель Як-1 в Калужской области. Перед началом экспедиции удалось побывать в ЦАМО и сделать выписки из архивных документов по самолетам 177 ИАП, которые в дальнейшем могли бы пригодиться нам для идентификации номерных деталей и двигателя самолета.

7 июня 2014 года сводная группа, состоящая из поисковиков отрядов «Обелиск» (г. Москва) и «Надежда» (г. Коломна), выехала к месту предполагаемого падения самолета Талалихина. Лес, в котором предстояло работать, был смешанным с преобладанием хвойных деревьев. Местами встречались заболоченные участки, но нужная нам поляна находилась на небольшой возвышенности.

Место возле заплывшей воронки было тщательно очищено от упавших деревьев и мелкого кустарника, а сама воронка – от бытового мусора. Затем с помощью металлоискателей были найдены и собраны все мелкие обломки и куски дюраля, лежащие сверху. Следующим этапом стало снятие слоя верхнего грунта по всей окружности воронки на 5 метров в стороны от ее краев.



Далее, в ходе работ по углублению раскопа из воронки были извлечены отдельные фрагменты фюзеляжа, оперения самолета, а также детали шасси и механизмов управления. Большинство найденных частей самолета из дюралюминия было сильно деформировано и обожжено. Но на некоторых фрагментах уцелевшей

обшивки из перкаля и дюралюминия местами все же сохранилась заводская краска. Стальные детали имели механические повреждения и трещины, полученные при ударе самолета о землю, а также значительную коррозию.

Чуть глубже стали попадаться сильно поврежденные детали агрегатов двигателя, куски электропроводки и оборванные трубопроводы. Вслед за этим были откопаны смятые части топливного бака, тросики управления и тяги. Каждая найденная деталь тщательно просматривалась на наличие номеров. Наконец, попались два погнутых технологических люка. На одном и на другом под слоем копоти и глины виднелись выбитые номера. Стало понятно, что теперь мы реально сможем установить принадлежность самолёта и фамилию летчика после чистки и промывки номерных деталей.



Уровнем ниже были найдены части кабины, смятая приборная доска и несколько циферблатов контрольных приборов. В районе кабины находились отдельные части кресла пилота, покореженный педальный узел, остатки пристыжной системы с обрывками ремней, обломки бронеспинки. Тут же были обнаружены части ручки управления (штурвала), обгоревший индивидуальный медицинский пакет, фрагменты деформированной сигнальной ракетницы, кислородный баллон и детали рации. Все было сильно обожжено и оплавлено, видимо, вследствие горения самолета уже на земле.



Следует отметить один немаловажный момент. При подъёме фрагментов кабины с приборной доской были обнаружены бортовые часы. На циферблате сохранилась минутная стрелка и обломок часовой. По расположению стрелок было видно, что часы остановились на времени 11:30, что совпадает с временем ночного тарана.

Последовательно, извлекая из раскопа обломки, мы натолкнулись и на остатки сгоревшего боекомплекта, состоящего из боеприпасов калибра 7,62мм и 12,7 мм в разорванных лентах.



В отношении оставшихся патронов, которые догорали уже вместе с упавшим истребителем, у нас сразу возник вопрос: почему в официальных источниках и в рассказах самого Талалихина говорилось о том, что таран был предпринят из-за полного расхода боеприпасов? А здесь, на раскопе мы наблюдали иную картину.

Можно предположить, что в момент воздушного поединка с бомбардировщиком у И-16 было повреждено управление огнем или же заклинило бортовое вооружение, и в горячке боя, Талалихин мог подумать, что закончились патроны. А решение таранить Хенкель своим «ястребком», чтобы не дать противнику уйти, было его последним и единственным шансом. То, что он на это решился, говорит о сильной воле человека и готовности пожертвовать собой ради общего дела – победы над врагом.

Во время работы в раскопе постоянно ощущался запах топлива и горелого масла. При достижении глубины более двух метров в раскоп начала прибывать грунтовая вода, которую периодически приходилось отчерпывать.

Звездообразный двигатель самолета располагался в самом низу раскопа на глубине около 2,3 м. Ребра охлаждения цилиндров были оплавлены, корпус редуктора мотора имел значительные трещины. Под редуктором был найден противовес. Пропеллер отсутствовал, это ещё раз подтверждало, что самолёт совершил таран, вследствие чего потерял лопасти винта. Когда с помощью лебедки стронули двигатель с места и перевернули его, с обратной стороны увидели заводской шильдик. Судя по нему, двигатель самолета был выпущен в 1940 году заводом им.Сталина. На нем так же были проставлены и заводские номера. Эти же номера были продублированы и на других деталях мотора.



КАРТОЧКА ДОНЕСЕНИЕ	
О ПОВРЕЖДЕНИИ МАТЕРИАЛЬНЫХ ЧАСТЕЙ САМОЛЕТА /МОТОРА/ В РЕЗУЛЬТАТЕ АВАРИИ ИЛИ КАТАСТРОФЫ	
ОБРУЧ ИЗО	ЧТОБЪ 127 мм
ФАМИЛИЯ, ИМЯ И ОТЧЕСТВО ЛЕТЧИКА	М. лейт. Талалихин Виктор Васильевич
ТИП И № САМОЛЕТА /МОТОРА/	И-16 № 2921570 М-63 № 633750
ДАТА ВЫДАЧИ О ЗАВЕДЕ	с - м и мотор 1940г.
ПРЕДЫДУЩИЕ ПРОВОДКИ /МОТОРА/ ИЛИ ПРИСОЕДИНЕНИЯ /С МОМЕНТА ВЫДАЧИ О ЗАВЕДЕ.	с. м - 4 мес. 36ч. сифер. - 56 час 57 мин
КАКОВА СЛУЖБА О СОСТОЯНИИ САМОЛЕТА ИЛИ МОТОРА В ДАННОЕ ВРЕМЯ.	с. м и мотор в хорошем состоянии
УСЛОВИЯ ПРОИШЕСТВИЯ.	7.8.41г.
ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ПРОИШЕСТВИЯ (РАБОТЫ)	Таранил самолет противника
КАКОВА ПОПРАВКА ПОЛУЧЕНА САМО- ЛЕТОМ /МОТОРОМ/	сифер. на 100%
И. ПОЛКОВНИК /ДОНЕС./	

Мы достали архивные выписки из ЦАМО и начали сверку номеров. На отдельных найденных деталях фюзеляжа был нанесен номер № 2921570, а на деталях моторной группы № 633750. Эти номера были идентичны номерам самолета 177 ИАП, на котором был совершен таран 7 августа 1941 года. Вот выписка из ведомости списанных самолетов и моторов по частям ВВС МВО:

в/часть: 177 ИАП

дата выдачи инспекторского свидетельства: 26.8.1941

тип и № самолета: И-16 №2921570

Тип и № мотора: М-63 №633750

Причина вызвавшая списание: После тарана самолет разбит

№ инспект. свидет.: 123

Время происшествия: 7.8.41г.⁶

Вывод был однозначен: нами обнаружен и поднят самолет Талалихина. Позже это подтвердил еще один документ – «Карточка донесение о повреждении материальной части самолета (мотора) или катастрофы», где, кроме номеров списанного самолета и его двигателя, была указана и фамилия летчика – *мл.лейтенант Талалихин Виктор Васильевич*, а ниже в документе было записано и обстоятельство происшествия – *таранил самолет противника*.

Из того же документа удалось узнать, что самолет Талалихина был выпущен в 1940 году, и налёт его на момент тарана составлял всего 41 час 36 минут.

По расположению двигателя самолёта и основных деталей в воронке нам удалось установить примерную траекторию движения истребителя - с востока на запад под углом около 75-80°.



Через день к раскопу смогла подойти тяжелая техника. Ее прибытие помог организовать местный депутат и краевед Юрий Проскурин. Двигатель самолета, наконец, был поднят из воронки.

Работы на раскопе подошли к завершению. Главная цель экспедиции была достигнута. Все радовались, что участвовали в подъеме не просто самолета, а самолета легендарного летчика – Героя Советского Союза Виктора Талалихина.



Куда передать И-16 долго думать не пришлось. Так как он был найден на Домодедовской земле, то решено было передать основные части самолета и двигатель в Домодедовский «Историко-художественный музей». Руководитель музея Ирина Геннадьевна Чекмарёва с радостью согласилась принять уникальные экспонаты. И уже в декабре 2014 года в музее была открыта новая экспозиция, посвященная летчику-герою младшему лейтенанту Виктору Талалихину.



А 1 июня 2015 года на месте падения легендарного И-16 состоялось торжественное открытие мемориального памятного знака. Этому знаменательному событию был посвящен автопробег, организованный по инициативе патриотического объединения «Мы - талалихинцы», участниками которого стали поисковики, ветераны, члены Домодедовского краеведческого общества, а также школьники и студенты Москвы и Московской области.



Гранитный обелиск с изображением летящего истребителя, установленный на лесной поляне отныне будет служить напоминанием о подвиге отважного летчика, а люди, приходя сюда, смогут положить цветы в память о нем.

¹ Газета «Комсомольская правда» от 7 августа 1941 г. №184 (4970)

² Газета «Красная звезда» от 8 августа 1941 г. №185 (4940)

³ Газета «Комсомольская правда» от 8 августа 1941г. №185 (4971)

⁴ Чулков Н. «Домодедово. История края в лицах» – Домодедово. 1999, стр.181

⁵ Там же стр. 181-182

⁶ ЦАМО РФ, Ф.35.Оп.11307.Д.136.Л.343

Источники информации

1. Газета «Комсомольская правда». 7.08.1941.- №184 (4970)
2. Газета «Комсомольская правда». 8.08.1941.- №185 (4971)
3. Газета «Комсомольская правда». 9.08.1941.- №186 (4972)
4. Газета «Красная звезда». 8.08.1941.-№185 (4940)
5. Газета «Подольский рабочий». 7.12.2012.-№90 (19149)
6. Чулков Н. «Домодедово. История края в лицах».- Домодедово, 1999.
7. Яковлев А.С. «Цель жизни».- М. Политиздат, 1973.
8. ЦАМО РФ Ф. 35. Оп. 11307. Д. 136. Л.343.