



Сахалинские поисковики исследовали место падения и вывезли фрагменты самолета И-15бис, обнаруженные в Смирныховском районе

Около месяца назад, благодаря Николаю, жителю села Онор, удалось узнать о фрагментах самолета, которые находятся в тундре Смирныховского района. Активисты «Поискового движения России» сразу же выехали на место и вместе с Николаем отправились по еще замороженной земле к самолету. На месте были обнаружены фрагменты и рама самолёта И-15бис. Рама, практически в целом состоянии, а вокруг, на небольшом удалении лежали подо мхом и травой капоты, обшивка фюзеляжа, силовые элементы лонжеронов, подкосы, расчалки. Видно было, что разброс обломков невелик, очевидно, летчик пытался посадить самолет на землю, но скапотировал о неровную тундру, несколько раз перевернулся. Возможно, посадка производилась зимой. В небольшой воронке, где лежала рама самолета было много воды и местами был лёд. Двигатель и моторама отсутствовали. Также не было

вооружения, приборов, сиденья, топливного бака. Самолет был полностью разуконплектован. В мае, земля еще мерзлая и было решено вернуться чуть позже на это место, когда все оттает и можно будет найти, и осмотреть все детали самолёта.

Приехав через пару недель на место падения самолёта, поисковики смогли найти много фрагментов, ранее скрытых под толщей льда и воды. И главное, был найден заводской номер самолёта, который позволит пролить свет на это происшествие. Уже отправлен запрос в архив для установления судьбы летчика. На месте, пока не обнаружены элементы парашютной системы, что может говорить об аварии, а не катастрофе. В архивных документах у активистов есть данные о двух катастрофах, случившихся в 40-х годах на Северном Сахалине, однако в них отсутствуют данные о заводском номере самолета и районе падения. Поэтому пока связать имеющиеся данные нет возможности.

Также на одном из капотов двигателя самолёта была обнаружена надпись: «Здесь были Кузнецов И.В., Ильин П.И. и разные даты: 10.9.1956, 21.9.1957, 10.9.1958 г». Было бы интересно найти этих людей или их родственников и узнать, возможно об этой истории и почему они были всегда в сентябре месяце.



«Так как самолёт уникальный для Сахалина и хорошо сохранилась рама, а все фрагменты практически целые, за

исключением фанерных и деревянных деталей и перкалевой обшивки, после осмотра, было принято решение вывозить все фрагменты, для последующей реставрации. К сожалению, своей техники, способной перемещаться по болотистой местности у нас нет, пришлось искать помощь на стороне. В этом нам помогли жители г.Александровск-Сахалинского Василий и Денис, со своим болотоходом. За что мы им очень благодарны» – поделился руководитель Сахалинского регионального отделения «Поискового движения России» Артем Бандура.

В конце мая состоялась операция по вывозу всех фрагментов самолёта. Вывоз фрагментов этого биплана занял 9 часов.

«На месте мы сделали сани-волокуши из поваленных деревьев. На эти импровизированные сани положили раму, а внутрь и сверху все остальные фрагменты. Вывоз дался нелегко. Из-за пней, цепляющихся за нашу конструкцию часто обрывался трос крепящий ее к болотоходу и даже ломались полозья саней. Приходилось всё начинать делать заново. Затем все было погружено на кран-балку и доставлено к месту хранения» – рассказал активист Движения Михаил Хашба.

По серийному номеру уже установлена дата производства, это 1938 год.

Буквально на днях, житель с.Зонального Константин отдал активистам мотораму для двигателя М-25, который ставился на самолеты И-15, И-15бис, И-16. Все эти самолеты стояли на вооружении истребительных полков на севере Сахалина в 1940-х годах прошлого века.

Краткая характеристика самолёта:

И-15бис это дальнейшее развитие самолета И-15. Он отличался более мощной силовой установкой, а также верхним крылом, которое имело нормальный центроплан вместо «чайки».

Конструктор Николай Поликарпов.

Масса взлетная: 1730 кг

Мощность двигателя М-25В: 750 л.с.

Максимальная скорость: 379 км/ч.

Практическая дальность: 770 км

Практический потолок: 9800 м.

Вооружение: 4 x 7,62-мм пулемета ПВ-1.

Экипаж: 1 человек.

Годы производства: 1937 – 1939

Всего произведено: 2408 шт.

Поисковики не теряют надежды, что данный самолет также удастся отправить на реставрацию, как ранее Ил-2КР. Для полной реставрации этого истребителя конца 1930-х годов необходимо около 2,5 млн.рублей.

Работы по увековечению памяти погибших военных летчиков проводятся в рамках проекта «Вечный полёт», на средства Фонда Президентских грантов.