

Уважаемый читатель! Представляем Вашему вниманию первый выпуск информационно-методического пособия, результата совместной деятельности Комитета по делам молодежи, физической культуре, спорту и туризму Ленинградской области и Общественного Фонда поисковых отрядов Ленинградской области.

Настоящее методическое пособие является попыткой авторов систематизировать имеющийся обширный, но, к сожалению, разрозненный материал, накопленный поисковыми отрядами, ведущими работу по поиску и подъему погибших в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов, советских самолетов.

Сам факт издания подобного методического пособия является свидетельством понимания и признания Правительством Ленинградской области возрастающей роли проводимых поисковых мероприятий в сознании молодого поколения, значимости деятельности поисковых отрядов в духе патриотического воспитания молодежи в Ленинградской области.

Издание данного пособия осуществляется в рамках реализации Региональной целевой программы «Основные направления деятельности по патриотическому воспитанию молодежи в Ленинградской области на 2003–2005 годы», главным исполнителем которой является Комитет по делам молодежи, физической культуре, спорту и туризму Ленинградской области.

В предлагаемом пособии обобщен опыт практической деятельности по установлению заводских номеров самолетов и моторов, состоявших на вооружении ВВС Красной Армии и Военно-Морского Флота в годы войны, в результате установления которых осуществляется самая главная цель всех поисковиков – установление имен пропавших без вести солдат ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ!

Несомненно, приведенные материалы не полностью охватывают все аспекты деятельности. Мы будем благодарны всем заинтересованным органам, организациям и лицам за предложения для внесения дополнений их в последующих изданиях.

**Председатель Комитета по делам молодежи,  
физической культуре, спорту и туризму  
Ленинградской области  
Р.А. Карташева**

Прокофьев И.Г., Тарасов К.И.

**“МЕТОДИЧЕСКИЕ СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ПО КЛАССИФИКАЦИИ НОМЕРОВ  
САМОЛЕТОВ И ДВИГАТЕЛЕЙ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ И ВОЕННО-МОРСКОГО  
ФЛОТА В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941–1945 ГОДОВ**

Несмотря на то, что с момента окончания Великой Отечественной войны прошло уже 60 лет, на местах бывших сражений еще остаются не захороненными, брошенными на поле боя, останки погибших воинов. В глухих лесах и болотах еще стоят остовы сгоревших танков, раздавленные пушки выглядывают ржавым металлом из-под мха и опавшей листвы. В глубоких воронках, а бывает, и прямо на поверхности, лежат обломки сбитых в воздушных боях самолетов. Местные жители, собирая ягоды и грибы, сталкиваются с этими немymi свидетелями той давней трагедии. Некоторые сообщают об этом в местные органы власти, военкоматы, а некоторые так и остаются равнодушными к этим находкам, проходят мимо, небрежно поковыряв носком ботинка. Но есть и те, кто спешит рассказать о своей находке молодым ребятам – поисковикам.

Поисковики, прибыв на место гибели самолета, сталкиваются со множеством вопросов, относящихся к данному объекту. Эти небольшие (конечно же, не полные) методические справочные материалы, надеемся, помогут Вам получить определенные ответы. Будем рады, если Вы поделитесь с нами недостающей информацией.

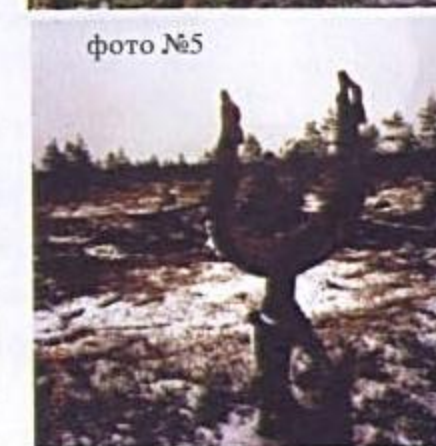
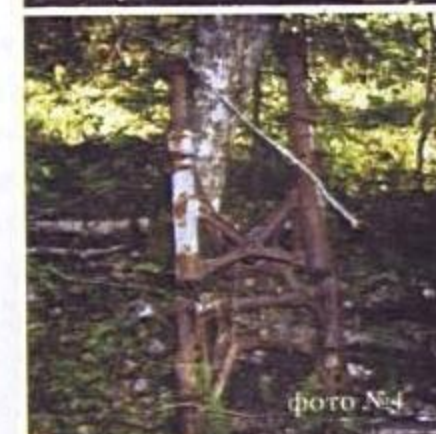
Важно при обследовании места падения самолета определить как можно больше косвенных данных, связанных с обстоятельствами гибели этой машины. Неоднократно бывало, что именно эти данные помогают установить обстоятельства гибели самолета и его экипажа.

**Первое.** Постарайтесь установить марку самолета. Что перед Вами? Истребитель, бомбардировщик или штурмовик? Легкий или тяжелый самолет? Каждое место падения самолета уникально. На каждом месте падения есть что-то общее, но есть и серьезные отличия. Самое простое: установите количество двигателей, имевшихся на самолете. Если двигатель один, то перед Вами, скорее всего, истребитель или легкий самолет. Если в обломках много бронированных листов – это штурмовик. При наличии двух или четырех двигателей – Вы стоите перед местом гибели бомбардировщика. Труднее установить точную марку самолета. Если Вы не сильно разбираетесь в авиации, постарайтесь зарисовать или сфотографировать определенные узлы и агрегаты найденного Вами самолета. Потом специалисты Вам помогут. Имейте в виду, что почти все самолеты можно идентифицировать по стойкам шасси.

Обязательно постарайтесь определить, какой тип двигателя стоял на данном самолете: V-образный, или «Звезда». (См. Фото №1,2,3). Это очень поможет в установлении марки самолета.

**Второе.** При обследовании места падения обращайте внимание на любую мелочь.

Обратите внимание на стойки шасси, которые отличаются у каждого типа самолетов, и как правило не сдаются местным населением в металлолом (см. фото №4,5,6). Желательно сфотографировать стойки, чтобы, в случае невозможности определить тип самолета сразу, показать фотографии более опытному поисковику. Обязательно просмотрите обнаруженные гильзы от авиапулеметов и пушек. Определив вооружение самолета, вы сможете конкретней установить марку машины. Определите калибр и год выпуска, они могут быть разными. Так, сочетание снарядов от 23-мм пушки ВЯ и пулемета 7,62 ШКАС может относиться только к штурмовику Ил-2, и т.д. Выбитый на доннышке гильзы год изготовления – 1943, укажет, что этот самолет не мог погибнуть в 1941 или 1942 годах. На отечественных самолетах



использовались пулеметы ШКАС (Шпитальный, Комарницкий, авиационный, скорострельный) калибра 7,62 мм, а также этого же калибра пулеметы ДА (Дегтярев авиационный) и ПВ-1 (пулемет воздушный). Из пушек основной являлась 20-мм пушка ШВАК (Шпитальный, Владимиров, авиационная крупнокалиберная). Она устанавливалась на самолеты И-16, ЛаГГ-3, Ла-5, Ил-2, Як. Также на самолеты Ил-2 устанавливалась пушка ВЯ (Волков, Ярцев) калибра 23 мм. Пушка калибра 37 мм стояла на самолетах Як-9 и поздних модификациях «Илов». Самым распространенным крупнокалиберным пулеметом являлся УБС (Универсальный, Березина, скорострельный) калибра 12,7 мм и его модели УБК и УБТ.

При обнаружении вооружения самолета важно найти и переписать номер пулемета или пушки, так как в некоторых полках ВВС начальники службы вооружения составляли акты списания данного вооружения, в которых указывались дата и место гибели самолета. Так, в 2003 году по номеру пушки ШВАК удалось установить имя неизвестного летчика, погибшего под поселком Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области. Погибшем пилотом оказался заместитель командира 3-го гвардейского истребительного авиаполка ВВС КБФ гвардии майор Александр Федорович Мясников.

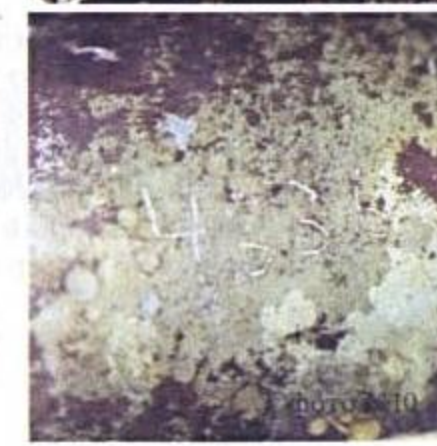
Классификация номеров пушек и пулеметов состояла из буквенного и цифрового кода. Например: пулемет УБТК №ГК 409, пушка ШВАК №ЛБ 493.

**Третье.** Обнаружение среди различного авиационного железа, компонентов от парашютной системы однозначно укажет Вам, что на этом самолете, при падении, погиб его экипаж. Исключение составляют только пряжки от ремней безопасности кресла, которые остаются в самолете и после того, как пилот покинул его с парашютом. Обязательно соберите все попадающиеся компоненты – ведь зачастую это единственные личные вещи погибших пилотов (смотри фото №7).

**Четвертое.** Постарайтесь, если конечно же это возможно, опросить местное население, что они знают об этом самолете. Вы не представляете, какую неоценимую информацию можно получить от местных жителей: приблизительное время гибели самолета, год, месяц, а иногда и точную дату падения, обстоятельства воздушного боя, возможно, что кто-то из членов экипажа спасся на парашюте. Часто случается, что в предыдущие годы местные мужики уже копали на месте падения самолета – заготавливали металлолом, искали оружие или просто из интереса. Узнайте, что ими было найдено.

Вместе с тем, не стоит переоценивать полученную информацию, так как встречаются примеры бурно разыгравшейся фантазии местных жителей, поэтому ни в коем случае не стоит принимать полученную информацию, как аксиому.

**Пятое.** Особое внимание обратите на попадающиеся на различных кусках железа номера. На многих агрегатах крепились всевозможные бирки (шильды). Возможно, Вам повезет, и Вы сразу же найдете бирку с номером самолета или двигателя (такое случалось!) (см. фото №8). Не ленитесь, записывайте все номера, которые удастся прочесть на обломках самолета. Обязательно указывайте, на чем выбиты или нарисованы номера: дюраль, броня, агрегаты, конструкции. Помните, что за этими номерами стоит чья-то судьба. Чье-то имя скрыто за аббревиатурой цифр. Чьи-то семьи до сих пор ждут не вернувшихся с боевого вылета летчиков. Их судьба в Ваших руках.



Практика показывает, что на самолете во многих местах дублировался его заводской номер. Например, на самолете Ил-2 на многих броневых листах краской дублировались заводской и сборочный номер самолета (см. Фото №9). В архивных документах различных авиачастей можно встретить акты списания самолетов по разным номерам: заводскому или сборочному. Есть смысл переписывать все попадающиеся номера на месте падения самолета. На МиГах во многих местах (на дюрале) тоже дублировался номер самолета, такая же картина и на самолетах Як. Например, на капотах двигателя самолета Як выбивался номер самолета, на МиГах очень часто на дюрале (съемных частях) просто царапался номер самолета, это делали техники на аэродромах, которые обслуживали данную машину. Следует обратить внимание, что номер самолета МиГ-3 – четырехзначный, без индивидуальных особенностей, а таковых номеров на обломках может быть множество, поэтому необходимо переписывать их все. Например, при подъеме самолета в районе Невской Дубровки в 2002 году, был обнаружен номер, нацарапанный на дюрале: 4336 (см. фото №10), а также номер, выбитый на дюрале заводским способом: 4307. Установить, какой из них является настоящим номером самолета, пока не удалось.

Аналогично обстоят дела и с номерами двигателей. На каждом двигателе его заводской номер дублировался в 10–15 местах. Имейте в виду, на каждом поршне дублировался номер двигателя (см. фото №11, 12), Места, где выбит номер, меняются в зависимости от марки самого мотора. Так же номер двигателя зачастую выбивался на коленчатом валу, на основании шатунов и на противовесах (см. фото №13). Множество мест дублирования на самом блоке. Обязательно наносился номер на шейке головки блока, со стороны винта (смотри фото №14). На V-образных двигателях типа М-100, М-103, М-105 номер двигателя дублировался на шейке головки блока (со стороны винта), иногда на креплениях распределительного вала (см. фото №15). Например, при подъеме самолета Ил-2 летом 2002 года в районе озера Белое, в Кировском районе Ленинградской области, только на блоке двигателя Ам-38 мы нашли восемь мест, где был продублирован номер двигателя.

Кстати, именно с этим самолетом связана еще одна поучительная история. В процессе подъема самолета нам неоднократно попадался номер – 2215, краской написанный на листах брони (см. фото №16). Затем, при извлечении кабины, на перегородке между пилотом и стрелком-радистом мы нашли закрепленную металлическую бирку с этим же номером. Будучи



фото №16

твердо уверенными в том, что нами установлен номер самолета, мы тогда совершенно не обратили внимания на номер 58/13, написанный через дробь на многих деталях самолета. Однако, при изучении архивных данных, было выяснено, что этот «Ил», произведенный заводом №30 в конце 1942 года, списан именно по второму номеру, который целиком выглядит так: 301358, где 30 – номер завода, 13 – номер серии, и 58 – номер самолета в серии.



фото №11



фото №12



фото №13

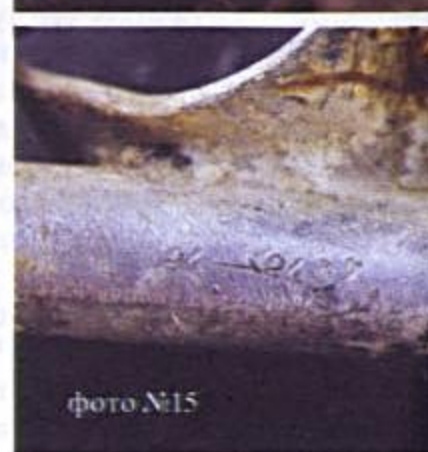


фото №15

## А

### САМОЛЕТ АР-2 (модификация СБ).

Пикирующий бомбардировщик. Три члена экипажа. Последняя модификация самолета СБ. Выпущено около 200 экземпляров. На самолете были установлены четыре тормозные решетки. Использовались два двигателя М-105.

Нумерация самолета такая же, как и самолета СБ (смотри ниже), но, основываясь на собственном опыте работы в архивах – серия самолета не может быть меньше 500-й.

На Ленинградском фронте применялся достаточно активно в ВВС КБФ на сухопутном фронте, а также в составе 5-й Отдельной Дальней разведывательной АЭ.

## Д

### САМОЛЕТ ДБ-3, ДБ-3Ф.

Дальний бомбардировщик. Экипаж изначально состоял из трех человек, но в связи с невозможностью стрелка-радиста обслуживать одновременно две огневые точки – почти сразу с началом войны экипаж увеличился до четырех человек. Выпускался 126, 39, 23 и 18 заводами. Всего выпущено 6883 экземпляра.

Серийные самолеты выпускались:

– ДБ-3 с двигателями: М-85, М-86, М-87А, М-87Б, М-88. (На момент начала войны почти все ДБ-3 перешли на двигатели М-87 и М-88).

– ДБ-3Ф (с марта 1942 – Ил-4) с двигателями М-87А, М-87Б, М-88, М-88Б, на небольших сериях М-81 и М-82.

Самолеты 126 завода имеют 4-значные или 5-значные номера (до 100 серии – 4-значные):

Например: 9915 – где 99 – № серии, 15 – № самолета.

10802 – где 108 – № серии, 02 – № самолета.

Самолеты 23 завода имеют номера:

Например: 092320 – где 09 – № серии, 23 – № завода, 20 – № самолета.

Самолеты 39 завода имеют номера: на 1941 год в номере самолета первые две цифры указывали № завода:

Например: 391412 – где 39 – № завода, 14 – номер серии, 12 – номер самолета в серии.

В 1944 году встречается другая нумерация самолета:

Например: 5043911 – где 504 – № серии, 39 – № завода, 11 – № самолета.

Точной информации о нумерации 18 завода – нет. В архивных документах 57 СБАП ВВС КБФ встречается несколько самолетов, имеющих следующие номера:

Например: 180160, 180360. На самолете, найденном в 1997 году в районе станции Погостье, поисковым отрядом «Молодежный Исторический Фонд», обнаружен следующий номер: 180719. В данном случае: 18 – это номер завода.

(Это подтверждается тем, что завод №18 так же строил самолеты Ил-2, в заводских номерах которых (по классификации нумерации 18 завода) первые две цифры обозначали номер завода).

Вопреки распространенному мнению, ДБ-3 и Ил-4 – не один и тот же самолет. На месте падения один самолет легко отличить от другого, прежде всего, по стойкам шасси.

Данные самолеты интенсивно использовались, главным образом, в ВМФ и Авиации Дальнего Действия.

Нумерация моторов М-87 и М-88 пяти или шестизначная, впереди указывается тип мотора.

Например: 87297, 872815, 882119.

### САМОЛЕТ Ди-6.

Двухместный истребитель. Принимал участие в Финской Кампании и ограниченно использовался в начальный период Великой Отечественной войны. Всего произведено 222 экземпляра. Серийные машины оснащались двигателем М-25, позже М-25В. Изготавливался на заводах: 1, 39 и 81.

## Е

### САМОЛЕТ ЕР-2.

Бомбардировщик. Всего произведено 462 экземпляра. Изготавливался на заводах: 18 и 39. Серийный выпуск оснащался с двигателями М-105. Так же на серию Ер-2 АЧ-30Б устанавливались дизельные двигатели АЧ-30Б.

**САМОЛЕТ И-5.**

Истребитель. Начал выпускаться в 1930 году. Ограниченно использовался в начальный период Великой Отечественной войны. Всего произведено 803 экземпляра. Выпускался 1 и 21 заводами. Серийная версия самолета оснащалась двигателем М-22. Сведений об использовании на Ленинградском фронте нет.

**САМОЛЕТ И-15**

Истребитель. Начал выпускаться в 1933 году. На серийном выпуске устанавливались двигатели М-22, позднее М-25. Всего построено И-15–384 экземпляра. Ограничено использовался в начальный период Великой Отечественной войны. Выпускался заводами №1 и №39.

**САМОЛЕТ И-15БИС.**

(Заводской тип – 32).

Истребитель. В некоторых книгах именуется И-152 (буквально: И-15, тип 2), но в официальных документах, по крайней мере, ВМФ, такого названия не встречается. Пришел на смену самолету И-15, но вместо верхнего крыла типа «Чайка» установлено крыло обычной схемы. Построено более 2000 экземпляров. Устанавливались двигатели М-25, М-25В. Выпускался заводом №1.

Интенсивно использовался, главным образом, в качестве штурмовика, в начальный период Великой Отечественной войны.

Нумерация данного самолета – четырехзначная. По какому принципу проводилась – нами не установлено.

Нумерация двигателей М-25 следующая: вначале – тип двигателя, затем – его номер.

Пример: 251477.

Нумерация двигателей М-25В – принцип не установлен, но вначале обязательно цифра 19. Сам номер – шести или семизначный.

Пример: 197182; 1912235.

**САМОЛЕТ И-16.**

Истребитель. Начал выпускаться с 1933 года. Выпускался на заводах: 21, 39, 153. Всего изготовлено 9450 экземпляров. Основные модификации (типы) самолетов И-16:

Тип 4 – двигатель М-22, позднее М-25 (2 ШКАС 7,62 мм);

Тип 5 – двигатель М-25 (2 ШКАС 7,62 мм);

Тип 6 – двигатель М-25А;

Тип 10 – двигатель М-25В (4 ШКАС 7,62 мм);

Тип 12 – двигатель М-25В (4 ШКАС 7,62 мм);

Тип 17 – двигатель М-25В (2 ШКАС 7,62 мм и 2 ШВАК 20 мм)

Тип 18 – двигатель М-62 (4 ШКАС 7,62 мм);

Тип 24 – двигатель М-62, М-63 (4 ШКАС 7,62 мм);

Тип 28 – двигатель М-62, М-63 (2 ШКАС, 2 ШВАК).

Тип 29 – двигатель М-62, М-63 (1 УБС 12,7 мм и 2 ШКАС 7,62 мм);

УТИ-2 – двигатель М-25 (версия учебно-боевого самолета, двухместная модификация типа 4);

УТИ-4 – двигатель М-25А (версия учебно-боевого самолета, двухместная модификация типа 5 или 10).

На типы 24 и 29, как правило, в боевых условиях ставились М-62, как более надежные.

Самолеты 21 завода имеют номера:

Например: №521912 – где, 5 – № типа, 21 – № завода, 9 – № серии, 12 – № самолета;

или №1021789 – где, 10 – № типа, 21 – № завода, 7 – № серии, 89 – № самолета.

Встречаются так же буквенное обозначение:

Например: 521А500 – где, 5 – № типа, 21 – № завода, А – № серии, 500 – № самолета.

Информации о классификации нумерации 39 и 153 заводами нет.

В составе 13 ОРАП ВВС Ленинградского фронта встречаются следующие номера:

Например: 24600118, 24600231.

Скорее всего, эти самолеты выпущены каким-нибудь из этих заводов. В данных номерах прослеживается тип самолета: первые две цифры 24.

Моторы М-62 имеют следующую нумерацию: вначале тип, затем четырехзначное число (номер мотора). Если номер трехзначный, то между ним и типом мотора добавляется цифра «0».

Пример: 624685; 620309, что означает: тип 62, номер 309.

Зачастую тип мотора не указывается. Пример: 4592.

На различных деталях мотора перед типом мотора может стоять номер серии. Пример: 8620211. Здесь: 8 – номер серии, 62 – тип мотора, 211 – номер мотора.

НА БИРКЕ С НОМЕРОМ ДВИГАТЕЛЯ ТИПА МОТОРА В НОМЕРЕ НЕ БУДЕТ!

(смотри фото №16, 17, 18).

Нумерация моторов М-63, в принципе, такая же, но числа в номере меньше, так как самих моторов выпускалось меньше, чем М-62.

Пример: 630102.

**САМОЛЕТ И-153 «Чайка».**

(Заводской тип – 34)

Истребитель. Начал выпускаться в 1938 году. Выпускался на заводе №1. Всего построено экземпляров 3437. На серийном выпуске вначале устанавливался двигатель М-25В, который вскоре сменился на М-62. Выпущено чуть больше ста экземпляров И-153 с М-25В, 3016–3020 экземпляров самолета с двигателем М-62, и 345 экземпляров с двигателем М-63.

**САМОЛЕТ Ил-2.**

(заводской тип – 21)

Штурмовик. С 1939 года изготавливался одноместным. С октября 1942 года начал выпускаться в двухместном варианте. В некоторых частях одноместный вариант штурмовика переделывался силами технического состава в двухместный еще весной-летом 1942 года. При этом вооружение стрелка состояло из пулемета ШКАС. Выпускался 1, 18, 30 заводами и ранее выпускался 381 заводом (на нем выпуск прекращен в 04.1943 г.). Всего выпущено 36163 экземпляра (см. фото №19, 20).

Ил-2 с двигателем АМ-38.

Самолеты 1 завода имеют 4-значные номера.

Например: 5351 – где 53 – № серии, 51 – № самолета.

С 100 серии номера пятизначные. В каждой серии по 100 самолетов.

Самолеты 18 завода (в каждой серии по 100 самолетов) имеют номера:

Например: 1861008 – где 18 – номер завода, 6 – тип самолета, 10 – номер самолета, 08 – номер серии.

ВСЕ самолеты, чьи номера начинаются на 186 – ОДНОМЕСТНЫЕ!

Самолеты, чей номер начинается на 187 – могут быть и одноместными, и двухместными!

Самолеты, чей номер начинается на 188 – выпускались с конца 1944 года, только двухместные!

Самолеты 30 завода (в каждой серии по 100 самолетов) имеют номера:

Например: 301427 – где 30 – № завода, 14 – номер серии, 27 – номер самолета.

При этом до 13-й серии – самолеты одноместные. С 13-й серии – двухместные (первые машины стали выпускаться в ноябре 1942 года).

Самолеты 381 завода имеют номера:

Например: 3811019 – где 381 – № завода, 10 – № самолета, 19 – № серии.

Самолет УИл-2 (учебный) выпускался на тех же заводах и имел такую же нумерацию, как и на базовых моделях Ил-2.

Мотор АМ-38.

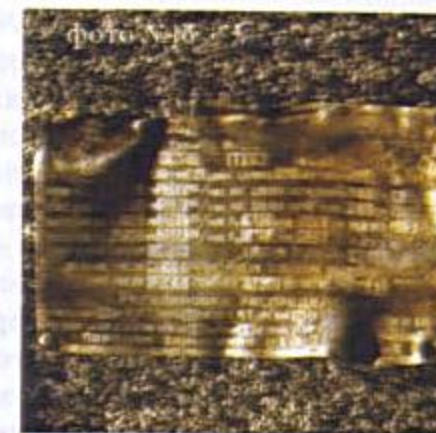


фото №16



фото №17

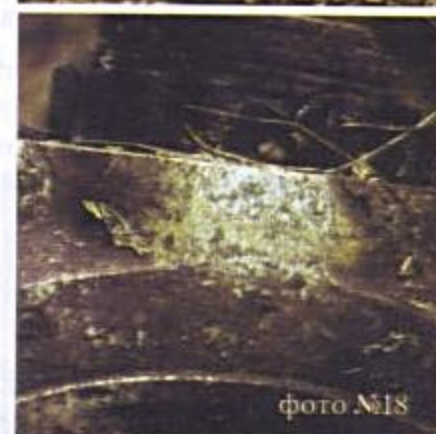


фото №18



фото №20

Выпускался заводом №24.

Моторы имеют номера:

Например, 01294 – ранние, 1941 года выпуска.

26147–1941 года выпуска.

Принцип нумерации не установлен.

АМ-38ш имеет номера:

Например: ш 291136 – год выпуска 1942. Устанавливались как на одноместные, так и на двухместные самолеты. Принцип нумерации очевидно, таков: 29 – номер серии, 1136 – номер двигателя в серии.

С конца 1942 года моторы стал выпускать завод №45.

Моторы имеют следующую систему нумерации:

Например: 458411 – где 45 – номер завода, 84 – номер серии, 11 – номер мотора.

Мотор АМ-38ф.

Выпускался заводами №24 и №45.

Моторы завода №24 имеют следующую систему нумерации:

Например: 253369 – где 25 – №серии, 3369 – №мотора.

Моторы завода №45 имеют следующую систему нумерации:

Например: 4591224 – где 45 – №завода, 91 – №серии, 224 – №мотора.

Здесь следует учесть, что двигатели иногда были в ремонте, после которого их номер мог поменяться. Например, при подъеме Ил-2 в районе урочища Анненское в 2001 году на редукторе были обнаружены следующие номера: 291136 – этот номер был забит, и с30462. (См. Фото №21, 22, 23). По второму номеру удалось установить имена членов экипажа 15 гв. ШАП 277 ШАД 13 ВА, гвардии младшего лейтенанта Чиркова Е. М., и гвардии старшего сержанта Чубарова П. Ф.

Имейте в виду, что на двигателях АМ-38 номер двигателя дублировался на редукторе винта (см. фото №24).



## К

### САМОЛЕТ КОР-1 (Бе-2).

Корабельный разведчик. Двухместный. Выпущен (с 1937 года) небольшой серией для вооружения крейсеров типа «Киров». Ограниченно применялся на Балтийском и Черном морях. Оснащался двигателем М-25А.

### САМОЛЕТ КОР-2 (Бе-4).

Морской разведчик, летающая лодка. Двухместный. Всего произведено 44 экземпляра. Оснащался двигателем М-62.

## Л

### САМОЛЕТ Ла-5.

Истребитель. Начал выпускаться в 1942 году. Самолет Ла-5 выпускался заводами №№21, 31, 99 и 381. Всего выпущено 10003 экземпляра.

Серийные самолеты выпускались:

– Ла-5 с двигателем М-82.

– Ла-5ФН с двигателем М-82ФН.

– Ла-5 УТИ с двигателем М-82ФН.

Самолеты завода №21 в процессе производства имели несколько модификаций. При выпуске в серию новой модификации, нумерация начиналась снова с первой серии.

Подробно по 21-му заводу:

Сначала выпускался Ла-5 с мотором М-82, без заднего обзора. Самолеты первой модификации имели номера:

Например: 37212764 – где 37 – тип самолета, 21 – №завода, 27 – №серии, 64 – №самолета. На начало 1944 года выпуск этой модификации прекращен. В каждой серии выпускалось по 100 самолетов.

Вторая модификация Ла-5 с мотором М-82, с каплевидной кабиной. Нумерация началась с первой серии, и полные номера были:

Например: 39212764 – где 39 – тип самолета, 21 – №завода, 27 – №серии, 64 – №самолета.

Третья модификация Ла-5 ФН. Нумерация началась опять с первой серии. Полный номер пишется, как у второй модификации, но с прибавлением в документах букв «ФН», например: Ла-5 ФН №3921ФН2764.

Самолеты 381 завода имеют полный номер:

Например: 3810413 – где 381 – №завода, 04 – №серии, 13 – №самолета.

Самолеты 99 завода имеют полный номер:

Например: 37–9906–14 – где 37- тип самолета, 99 – №завода, 06 – №серии, 14 – №самолета

Информации о нумерации 31 завода – нет.

Ла-5 УТИ с двигателем АШ-82ФН.

Завод №166: полный номер имеет:

Например: 100611 – где 100 – условно взятое число, 6 – №серии, 11 – №самолета.

В документах ВВС ВМФ по настоящее время не удалось найти самолетов Ла-5, которые выпускались бы каким-либо заводом, кроме завода №21.

### САМОЛЕТ Ла-7.

Истребитель. Начал выпускаться с мая 1944 года. Самолет Ла-7 выпускался 21, 99 и 381 заводами. Всего выпущено 5905 экземпляров. (Выпуск по заводам: 21 завод за 1944 год выпустил 1558 экземпляров, за 1945 год – 2799 экземпляров, всего: 4357 штук. Завод №99 за 1944 год выпустил 40 единиц, за 1945–210 единиц, всего: 250 штук. Завод №381 произвел в 1944 году – 638 самолетов, за 1945–660, всего: 1298 самолетов).

Серийные самолеты выпускались:

– Ла-7 с двигателем М-82ФН.

– Ла-7 УТИ с двигателем М-82ФН (двухместный вариант).

Самолеты завода №21 имели систему нумерации, по принципу похожую на Ла-5.

Например: 45210150 – где 45 – тип самолета, 21 – №завода, 01 – №серии, 50 – №самолета.

Мотор М-82. (Спустя некоторое время переименован в АШ-82).

Выпускался заводом №19. Система нумерации следующая:

Например, 65031953 – где 65 – тип мотора, 0 – степень редуцирования 11:15 (если 1, то 9:16), 3 – №серии, 1953 – №мотора в серии.

Мотор М-82ФН.

Выпускался заводом №19. Система нумерации следующая:

Например, 8211909 – где 82 – тип мотора, 1 – степень редуцирования 11:15, 1 – №серии, 909 – №мотора.

### САМОЛЕТ ЛаГГ-3.

Истребитель. Начал выпускаться с 1940 года как ЛаГГ-1. Было выпущено около 100 машин такой модификации. Самолет ЛаГГ-3 выпускался 21, 23, 31 и 153 заводами. Всего выпущено 6528 экземпляров. Выпускался с двигателями М-105П; М-105ПА; М-105ПФ.

На заводе №21 выпуск ЛаГГ-3 прекращен в 1943 году. Самолеты 21 завода имеют полный номер:

Например: 31213745 – где 31- тип самолета, 21 – №завода, 37 – №серии, 45 – №самолета.

На заводе №31 выпуск самолетов прекратился в 1944 году. Самолеты 31 завода имеют полный номер:

Например: 6603 – где 66 – №серии, 03 – №самолета.

В каждой серии выпускается по 99 самолетов.

Информации о нумерации 23 и 153 заводами – нет. Завод №23 выпускал самолеты до 1942 года, завод №153 до 1943 года.

В документах ВВС ВМФ встречаются следующие номера ЛаГГ-3: 0110032, 0110070. Завод производитель самолетов не установлен.

### **САМОЛЕТ Ли-2 (ПС-84).**

Транспортный самолет. Начал выпускаться в 1939 году как вариант лицензионного американского самолета DC-3 «Дуглас». Первое официальное обозначение в СССР – ПС-84 (пассажирский самолет авиазавода №84). На самолете устанавливались два двигателя АШ-62ИР (в годы ВОВ была выпущена небольшая серия с двигателями М-88). В начальный период 10 экземпляров было выпущено 124 авиазаводом (г. Казань). К началу Великой Отечественной войны в ГВФ (гражданский воздушный флот) имелось 72 машины этого типа. 17 сентября 1942 года самолет получил наименование Ли-2. Выпускался 84 заводом. Производство данных самолетов было свернуто в 1952 году. Всего было построено 4937 экземпляров, всех модификаций.

Самолет 84 завода имеет номер:

Например, 1848006 – где 1 – тип самолета, 84 – № завода, 80 – № серии, 06 – № самолета.

Для справки: иногда номер самолета так же наносился краской (трафаретным шрифтом) на хвостовое оперение самолета.

### **САМОЛЕТ МБР-2.**

Морской ближний разведчик, летающая лодка. Начал выпускаться в 1932 году. Было произведено 1365 экземпляров. Выпускался на заводе №31. Первоначально на самолете был установлен двигатель М-176, впоследствии заменялся на М (АМ)-34Н и М (АМ)-34НБ. Три члена экипажа. Так же мог вместить 6 пассажиров.

### **САМОЛЕТ МиГ-3.**

(заводской тип – 61)

Истребитель. Начал выпускаться в 1940 году как МиГ-1, с двигателем АМ-35А. Начиная с 101 серийного экземпляра, самолет получил наименование МиГ-3. Был снят с производства в конце 1941 года, но продолжал применяться в частях ПВО до 1943 года включительно. Всего выпущено 3272 экземпляра. Выпускался на заводе №1.

Классификация номеров данного самолета состояла из четырехзначного числа, без указания номера завода и серии. Пример: 3117, 4558, 4336, 5020 и т.д.

В активных боевых действиях в 1941 году участвовали МиГи выпуска середины-конца 1941 года, нумерация которых, как правило, начиналась на цифры 3 или 4.

### **САМОЛЕТ Р-5.**

Почтовая версия самолета Р-5. Применялся под Ленинградом.

### **САМОЛЕТ Пе-2.**

Пикирующий бомбардировщик. Начал выпускаться в 1940 году. Три члена экипажа. Выпускался 22, 39, 124, 125 заводами. Всего выпущено 11247 экземпляров. Заводом №22 с 1941 по 1945 годы, выпущено 10152 экземпляра.

Серийные самолеты выпускались:

– Пе-2 с двигателем М-105Р.

– С 22 серии стали устанавливать двигатель М-105РА.

– С 179 серии установлен двигатель М-105ПФ.

Самолеты 22 завода: номер самолета с дробью.

Например: 8/140 – где 8 – № самолета, 140 – № серии.

В каждой серии выпускается по 20 самолетов, поэтому число в числителе не может быть больше двадцати.

Самолеты 39 завода имели в нумерации первые две цифры, номер завода.

Например: 391606 – где 39 № завода, 16 – № серии, 06 – номер самолета в серии.

Для справки: так же заводом №39, выпускались самолеты Пе-3 и Пе-3бис. Нумерация самолета Пе-3бис была следующая (шестизначная):

Например: №400105, где 40 – (марка самолета Пе-3бис), 01 – № серии, 05 – № самолета в серии.

Информации о нумерации заводами 124, 125 – нет.

Для справки:

Завод №124 выпускал самолеты Пе-2 с 1941 года. В сентябре 1941 года поглощен эвакуированным из Москвы заводом №22.

Завод №125 поглощен в октябре 1941 года эвакуированным из Москвы заводом №39.

Самолет УПе-2 (учебный) выпускался на тех же заводах и имел такую же нумерацию, как и на базовых моделях Пе-2.

### **САМОЛЕТ Пе-8 (ТБ-7).**

(заводской тип 24).

Тяжелый бомбардировщик. Серийный ТБ-7 оснащался двигателем АМ-35, позже АМ-35А. Серийный Пе-8 оснащался различными двигателями: АМ-35А, АМ-37, М-82, М-30, М-82Ф, М-82ФНВ, АШ-82ФН, М-105. На небольшом количестве самолетов устанавливались дизельные двигатели М-40 и М-30. Некоторые образцы выпускались с пятью двигателями (один на борту самолета для обеспечения жизнедеятельности корабля, четыре в крыльях). Производились на 22 и 124 заводах. (Справка: изначально изготавливался 124 заводом в городе Казани, в сентябре 1941 года эвакуированный завод №22 из Москвы, поглотил завод 124). Количество изготовленных самолетов в разных источниках указывается по-разному, в одном случае 79 экземпляров, в другом 91. По документам завода №22 (Казань), из его стен в период с 1941 по 1945 годы вышло 78 машин. Экипаж самолета состоял из 11 человек.

Самолеты ТБ-7 (Пе-8) выпускаемые 124 и 22 заводами, имели четырех и пятизначную нумерацию.

Примеры: №4225, №42066. Первые две цифры обязательно 42 – тип самолета.

### **САМОЛЕТ ПС-43 (Валти V-11 GB).**

В 1938 году на заводе №1 (г. Москва) были построены по лицензии американские самолеты Валти V-11. (По данным завода – 50 экземпляров, по другим источникам 36 и 38, различие вызвано скорее всего тем, что часть самолетов при прекращении выпуска были не укомплектованы и приемкой было принято всего часть машин. Это подтверждается тем, что в годы войны в части ГВФ стали поступать новые самолеты данного типа, но постройки 1938–1939 годов. Их ремонтировали специалисты ГВФ на Центральном аэродроме в Москве). Выпуск данных машин, а в СССР они получили наименование БШ-1, был прекращен, после исследования их специалистами НИИ ВВС. Уже изготовленные самолеты были переданы в ГВФ и получили наименование ПС-43. Под таким именем данные машины встретили войну. Самолет был оснащен отечественным двигателем М-62ИР. С началом Великой Отечественной войны все самолеты, в том числе и ПС-43, были привлечены к военно-транспортной службе. Такие самолеты находились в Московской авиагруппе особого назначения (МАГОН), которая обслуживала «воздушный мост» с Ленинградом. С начала сентября 1941 года на самолет стали монтировать вооружение – пулеметы ШКАС (в первоначальном виде четыре пулемета устанавливались в крыльях). Экипаж состоял из двух человек, но мог брать на борт и больше.

### **САМОЛЕТ Р-5 (Р-Z).**

Разведчик. Двухместный одномоторный самолет. Начал изготавливаться в 1928 году. Самолеты Р-5 оснащались двигателями М-176 и М-17Ф. Самолет Р-Z оснащался двигателем АМ-34Н, позднее АМ-34НБ. Вооружение составляло два пулемета калибра 7,62 мм. Произведено около 6826 экземпляров. Производился на заводе №1. Имел четырехзначные заводские номера. Например: №5215.

Р-5 легко отличить от Р-Z, если сохранились части лопастей. На Р-5 лопасти были деревянные.

### **САМОЛЕТ Р-6 (АНТ-7).**

Дальний разведчик. Начал изготавливаться в 1929 году. Двухмоторный, использовались двигатели М-17. Всего произведено 406 экземпляров. Изготавливался на заводах №№22, 31, 126.

Ограниченно использовался под Ленинградом, например в 17-м транспортном авиаотряде ВВС КБФ.

### **САМОЛЕТ Р-10.**

Разведчик-бомбардировщик. Начал изготавливаться в 1936 году. Двухместный. На самолет устанавливались двигатели М-25В и М-62. Всего произведено 528 экземпляров. Выпускался на 43, 135, 292 заводах.

Самолеты 135 завода имели нумерацию через дробь:

Например: №8/7 или 3/4.

В июле 1942 года в ВВС ВМФ передано из авиаучилищ 170 самолетов Р-10 с моторами М-25В. В составе 73 БАП ВВС КБФ данные самолеты активно применялись и несли потери под Ленинградом в январе-феврале 1943 года.

**САМОЛЕТ С-2**

(Санитарная модификация самолета У-2).

Подробности, смотри по самолету У-2.

**САМОЛЕТ СБ.**

Скоростной бомбардировщик. Начал выпускаться с 1934 года. Двухмоторная машина, три члена экипажа. На первых сериях устанавливались двигатели М-100, М-103А или М-103У. Всего было построено 6831 экземпляр всех модификаций (по другим сведениям 6967 экз.). Выпускался 125 и 22 заводами.

Модификации:

- ПС-40 (двигатели М-100А) – пассажирский;
- ПС-41 (двигатели М-103У) – пассажирский;
- СБ-УК (УСБ) – учебный;

Очень часто встречается аббревиатура в названиях данного самолета: СБ-2М-100, СБ-2М-103, что означает: самолет СБ, два двигателя М-100 или самолет СБ, два двигателя М-103.

К началу Великой Отечественной войны самолеты СБ с двигателями М-100 оставались, фактически, только на Дальнем Востоке и Тихом Океане. О применении таких самолетов на Ленинградском фронте сведений нет.

Нумерация самолетов завода №22 такая же, как и Пе-2. Пример: 11/308 – где 11 – номер самолета в серии, 308 – номер серии.

У завода №125, скорее всего, была другая нумерация самолетов. Так, в архивных документах 57 СБАП ВВС КБФ встречаются самолеты СБ с номерами: №31452 и №31453. Для справки: завод №125 (г. Иркутск) в октябре 1941 года был поглощен эвакуированным из Москвы заводом №39 и стал выпускать самолета Пе-2.

Нумерация моторов М-103 следующая: номер пяти или шестизначный. Вначале – год выпуска, затем – квартал выпуска, затем – тип мотора, затем – номер мотора.

Пример: 943-184, где: 9 – год выпуска 1939, 4 – квартал выпуска, 3 – тип мотора М-103, 184 – номер мотора. Или: 023-016, где: 0 – год 1940, 2 – квартал, 3 – тип мотора, 016 – номер мотора.

Принцип нумерации моторов М-100 – тот же.

**САМОЛЕТ Су-2.**

Легкий бомбардировщик. Одномоторный, двухместный самолет. Начал изготавливаться в 1937 году, серийно в 1941. Серийно выходил с двигателем М-87 или М-88. Была выпущена ограниченная партия в количестве 58 самолетов с двигателем М-82. Всего произведено 877 экземпляров (по другим данным 893). Изготавливался на заводах №135 (785 штук) и №207 (92 штуки), небольшое количество самолетов было построено (не до конца) на заводе №31 (г. Таганрог) (16 штук), оттуда были переданы на завод №207 и там доделаны (но имели нумерацию 31 завода). Самолеты 31 завода имели следующую нумерацию (шестизначное число):

Например: №263107

Где 26 – тип (код) самолета, 31 – номер завода, 07 – номер самолета.

Самолеты 135 завода имели нумерацию через дробь:

Например: №9/2 или 1/4.

С весны 1941 года на заводе №135 самолету Су-2 стал присваиваться стандартный заводской номер из пяти цифр:

Например: №19017, №54093, №17106, №05056 и т.д.

Самолеты 207 завода имели пять цифр и одну букву, перемещавшиеся от серии к серии:

Например: №07041А

Где 07 – тип машины, 041 – порядковый номер каждого самолета в серии (в каждой по 25 самолетов), буква А – указывает зашифрованный номер серии.

Известные серии: Т – 4 серия, А – 5 серия, И – 6 серия, У – 7 серия, Ю – 8 серия. Расшифровка серий указывалась на заводе по специальной таблице. Буквы в номере самолета могли располагаться в любом месте, например: 021И07, 07У130.

**САМОЛЕТ ТБ-3.**

Тяжелый бомбардировщик. Начал изготавливаться в 1930 году. Четырехмоторная машина, количество членов экипажа: от 4 до 6 человек. Оснащался двигателями: М-17ф, АМ-34, АМ-34Р, АМ-34РН, АМ-34ФРН, АМ-34РНВ, АМ-34РД. Всего построено 819 экземпляров. Изготавливался 22, 18 и 31 заводами.

**САМОЛЕТ Ту-2.**

Бомбардировщик. Начал выпускаться в 1941 году, но поступил на вооружение ВВС в 1943 году. Выпускался 23 и 166 заводами. Всего выпущено 2527 экземпляров.

Серийные самолеты выпускались:

- Ту-2 с двигателем АШ-82НВ.
- Ту-2С с двигателем АШ-82ФН.

## У

**САМОЛЕТ У-2.**

Учебно-тренировочный самолет. В годы войны использовался как ночной бомбардировщик. Двухместный, одномоторный самолет. Оснащался пятицилиндровым звездообразным двигателем М-11. Начал выпускаться с 1927 года. Выпускался заводами №№23, 387. Всего произведено около 40000 экземпляров.

Серийные самолеты выпускались:

- У-2 с двигателями: М-11, М-11Г, М-11Ф, М-11Д.

В 1944 году выпускался заводом №387. Нумерация следующая:

Например, 5523 – где 55 – №серии, 23 – №самолета.

Ранее выпускался заводом №23, номера тоже 4-значные и полностью совпадают с номерами 387-го завода (отличить нельзя).

Двигатель М-11Д.

Выпускался заводом №494. Система нумерации следующая:

Например, 940906 – где 94 – часть номера завода, 09 – №серии, 06 – №самолета.

Мотор М-11.

Выпускается заводами №№41, 154.

Моторы 41-го завода имеют номера:

Например, 411555 – где 41 – №завода, 1 – №серии, 555 – №мотора.

Моторы 154-го завода имеют номера:

Например, 09335 – №мотора (моторы имеют навальную нумерацию по всему выпуску, начиная с 00001).

Также в документах часто встречаются следующие номера моторов: М-11 №1615089, и т.д., при этом первые цифры всегда: 161. Установить завод изготовитель моторов пока не удалось. (см. фото №25, 26).

**САМОЛЕТ Ут-1.**

Учебно-тренировочный самолет. Одноместный, одномоторный самолет. Оснащался двигателем М-11Г, позднее М-11Е. Небольшая серия вышла с двигателем М-12. Всего было произведено 1241 экземпляр. Год выпуска – 1936.

**САМОЛЕТ УТ-2.**

Учебно-тренировочный самолет (1937 год, выпуска). Двухместный, одномоторный самолет. Выпускался 301, 447, 116 (до 1944), 168 (до 1944) заводами, ранее выпускался 47 заводом (прекращен в 11.1942г.). Всего выпущено 7243 экземпляра.

Серийные самолеты выпускались:

- УТ-2 с двигателем: М-11М.

- УТ-2М с двигателями М-11Г, М-11М, М-11Д.

Самолеты 116 завода в каждой серии по 100 самолетов. Номера до 10 имели по два нуля впереди, а с 10 по 99 – по 1 нулю.

Например, 01715116 – где 017 – №самолета, 15 – №серии, 116 – №завода.

Самолеты 168 завода имеют номер:

Например, 1680324 – где 168 – №завода, 03 – №серии, 24 – №самолета.

Самолеты 47 завода имели номера:

Например, 112147 – где 11 – №серии, 21 – №самолета, 47 – №завода.

Информации о нумерации заводами 301 и 447 – нет.

**САМОЛЕТ Че-2**

(МДР-6)

Морской дальний разведчик, летающая лодка. Двухмоторный самолет. Экипаж состоял из 4-5 человек. Серийный выпуск оснащался двигателями М-63. На практике большинство самолетов оснащались двигателями М-62, как более надежными. Всего изготовлено 17 экземпляров на заводе №31. К началу ВОВ на вооружении ВВС КБФ состояло 10 машин, часть из которых



**Ш** в последствии были переданы на Северный флот. Три экземпляра значились в боевых потерях, две списаны как небоевые потери.

#### **САМОЛЕТ Ш-2.**

**Щ** Летающая лодка-амфибия. Год выпуска – 1929. Экипаж состоял из двух человек. Оснащалась одним двигателем М-11. Всего изготовлено 16 экземпляров.

#### **САМОЛЕТ ЩЕ-2.**

**Я** Транспортный самолет. Начал выпускаться с 1943 года. Экипаж состоял из двух человек. Мог взять на борт 9 человек, пассажиров или десантников. Оснащался двумя двигателями М-11Д. На заводе №47 было изготовлено всего 750 экземпляров.

#### **САМОЛЕТ ЯК-1.**

Истребитель. Самолет Як-1 с двигателем М-105П (позднее М-105ПА) выпускался заводами: 47, 30, 301, 292. Всего выпущено 8721 экземпляр.

Серийный выпуск самолетов Як-1 с двигателем М-105ПА, в последствии с М-105ПФ и другими улучшенными изменениями в конструкции производился только с 292 завода. В том числе и зимний вариант самолета Як-1 с двигателем М-105ПА (зимние лыжи).

Завод №292. Номера самолетов 4-х и 5-значные. До сотой серии номера 4-значные, с сотой – 5-значные.

Например: 3598 – где 35 – № самолета, 98 – № серии.

04154 – где 04 – № самолета, 154 – № серии.

Самолеты №№ с 1 до 9 в сериях обязательно имеют впереди ноль. В каждой серии выпускается по 50 самолетов.

Информации о нумерации заводами 47, 30, 301 – нет.

Мотор М-105 ПА имеет следующую систему нумерации: шестизначный номер, где первые три цифры – год, квартал выпуска и тип двигателя, остальные три – номер мотора в серии.

Пример: 125–184, где 1 – год выпуска 1941, 2 – квартал выпуска, 5 – тип двигателя (М-105).

Мотор М-105 ПФ.

Выпускался 16, 26, 466 заводами.

Моторы 16 завода имеют номера:

Например, 34–3168 – где 3 – год выпуска, 4 квартал выпуска, 3168 – № мотора (в каждом квартале номера с первого).

Моторы 26 завода имеют номера:

Например, 345–177 – где 3 – год выпуска, 4 – квартал выпуска, 5 – тип мотора, 177 – № мотора (в каждом квартале номера с первого).

Моторы 466 завода имеют номера:

Например, 485–33 – где 485 – № мотора в квартале, 3 – год выпуска, 3- квартал выпуска.

Самолет Як-7а – учебный вариант Як-1 с двумя кабинами. Как показывает практика – применялся в боевом варианте под Ленинградом и Москвой. На самолете устанавливался двигатель М-105 ПА.

#### **САМОЛЕТ ЯК-7Б.**

Истребитель. Выпускался заводами: 21, 82, 153, 301. Всего выпущено 6399 экземпляров.

Серийные самолеты выпускались:

- Як-7 УТИ с двигателем М-105ПА завод №301, позднее 196 экземпляров заводом №153.

- Як-7 (модификация Як-7 УТИ) с двигателем М-105ПА заводы №301 и №153.

- Як-7Б с двигателем М-105ПА заводом №153.

- Як-7Б с двигателем М-105ПФ заводами №153 и №82.

- Як-7Б МПВО (дополнительное оборудование для ночных полетов) с двигателем М-105ПФ заводом №153.

Самолеты 153 завода имеют полный номер:

Например: 50153117 – где 50 – № серии, 153 – № завода, 117 – № самолета.

5115316 – где 51 – № серии, 153 – № завода, 16 – № самолета.

В каждой серии выпускалось по 120 самолетов.

Самолеты 82 завода имеют полный номер:

Например: 821738 – где 82- № завода, 17 – № серии, 38 – № самолета.

В каждой серии выпускалось по 50 самолетов.

Информации о нумерации заводами №21 и 301 – нет.

#### **САМОЛЕТ ЯК-7в**

(учебный).

Выпускался 153 заводом. Имеют номера:

Например, 0615398 – где 06 – № серии, 153 – № завода, 98 – № самолета.

#### **САМОЛЕТ Е ЯК-9.**

Истребитель. Выпускался 82, 153 и 166 заводами. Всего выпущено 16769 экземпляров.

Серийные самолеты выпускались:

- Як-9 заводами №153 и 166.

- Як-9Т завод №153.

- Як-9Д с двигателем М-105ПФ заводом №153.

- Як-9Р с двигателем М-105ПФ заводом №166.

Самолеты 153 завода имеют повторяющуюся нумерацию, т.е. под одним номером, например 0615328 может быть 2 самолета Як-9, которые отличаются друг от друга установленным вооружением. сначала выпускались самолеты с пушкой ШВАК 20-мм, а затем с пушкой 37-мм. Причем нумерация Як-9 опять начиналась с 1-й серии. Для того, чтобы отличить Як-9 с пушкой 20-мм и пушкой 37-мм, первым к установленным номерам добавляют букву «Д», а вторым – букву «Т».

Например: Як-9Д №0615328 – где 06- № серии, 153 – № завода, 28 – № самолета.

Як-9Т №0615328 – та же расшифровка.

В каждой серии выпускалось по 100 самолетов.

Самолеты 166 завода имеют полный номер:

Например: 13166026 – где 13 – № серии, 166 – № завода, 026 – № самолета.

Номера самолетов в серии менее 100 имеют впереди ноль. В каждой серии выпускалось по 100 самолетов.

Также в документах ВВС ВМФ встречаются следующие наименования самолетов: Як-9м, Як-9тд.

#### **САМОЛЕТ ЯК-9у**

(учебный Як-9).

Выпускался заводом №153. Принцип нумерации – такой же, как и у Як-9. На самолете устанавливался двигатель М-107. Принцип нумерации мотора – тот же, что и у М-105. Пример: 437–102, где: 4 – год выпуска 1944, 3 – квартал выпуска, 7 – тип мотора М-107, 102 – номер мотора.

#### **САМОЛЕТ ЯК-6.**

Военно-транспортный самолет с двумя двигателями М-11Ф. Начал выпускаться с 1942 года. Выпускался 47, 471, 464 заводами. С 11.1942г. выпуск прекращен. Всего произведено около 1000 экземпляров.

Самолеты 47 завода имеют номер:

Например, 65547 – где 65 – № самолета, 5 – № серии, 47 – № завода.

Самолеты 471 завода имеют номер:

Например, 65571 – где 65 – № серии, 5 – № самолета, 71 – часть номера завода.

Самолеты 464 завода имеют номер:

Например, 640549 – где 64 – часть номера завода, 05 – № серии, 49 – № самолета.



## САМОЛЕТЫ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА, СОСТОЯВШИЕ НА ВООРУЖЕНИИ СОВЕТСКИХ ВВС ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.

Архивных материалов о классификации нумерации самолетов и двигателей иностранного производства у нас нет. Поэтому приведенные ниже сведения основываются на доступной литературе и опыте подъема найденных поисковиками самолетов. Вполне возможно, мы ошибаемся в каких-то летно-технических характеристиках и модификациях различных типов иностранных самолетов. Если у Вас, есть дополнения или уточнения по вопросам классификации нумерации иностранных самолетов применяемых в ВВС КА и ВМФ, будем благодарны за представленные материалы.

### САМОЛЕТ БЕЛЛ P-39 «АЭРОКОБРА» (Bell P-39 Airacobra).

Истребитель (США). Начал изготавливаться в 1938 году. В СССР по поставкам ленд-лиза поступило 4578 экземпляров (по другим сведениям 4952), модификаций P-400, P-39D, N, Q, TP-39D, F.

P-39D – двигатель Allison V-1710-35. Модель 15 – вооружение 1\37 мм (пушка), 2\12,7 (крыльевые пулеметы). Модель 14 – вооружение 1\20 мм (пушка), 6\7,62 мм (крыльевые пулеметы). Вариант D-2 оснащался двигателем Allison V-1710-63 или Allison V-1710-E6.

P-39F – изменен винт.

P-400 (Модель 14А) – изготовлен по заказу Англии. В СССР было поставлено от Великобритании 250 экземпляров.

P-39K\M\N – имели различные варианты оборудования и двигателей соответственно: Allison V-1710-63, Allison V-1710-83, Allison V-1710-85.

P-39Q – двигатель Allison V-1710-85, вооружение: 1\37 мм (пушка), 2\12,7 мм пулеметы).

Airacobra Mk. I – экспортный вариант для Англии. Двигатель Allison V-1710-E4 экспортный Allison V-1710-35). Установлено английское оборудование и вооружение. 212 экземпляров было передано в СССР.

TP-39 – версия двухместного учебно-тренировочного самолета.

Данными самолетами были вооружены некоторые полки ВВС Ленинградского фронта. Летом 1943 года под Ленинградом P-39Q были оснащены 102-й и 103-й гвардейские авиаполки ПВО. В 7-й Воздушной армии на самолетах данного типа сражались авиаторы 258-й смешанной авиадивизии (с августа 1943 года – 1-я Гвардейская). Известны случаи «модернизации» данных самолетов под отечественные двигатели М-105П, таких машин было несколько десятков. Применялись ли переделанные самолеты под Ленинградом – неизвестно. В составе ВВС КБФ данных самолетов не было.

### САМОЛЕТ БЕЛЛ P-63 «КИНГКОБРА» (Bell P-63 Kingcobra).

Истребитель (США). Стал выпускаться в 1942 году. В СССР по поставкам ленд-лиза было поставлено 2421 экземпляр. Первые самолеты данного типа поступили в нашу страну в 1944 году. Модификации:

XP-63A (Модель 33) – модификация P-39E, двигатель Allison V-1710 и Allison V-1710-93.

P-63A\A-10 – вооружение 1\37 мм (пушка М4 в носу), 2\12,7 мм (пулеметы в подкрыльевых обтекателях). В одной из версий два дополнительных фюзеляжных пулемета 12,7 мм.

P-63C – двигатель Allison V-1710-117.

Информации о вооружении данными самолетами полков 13 или 14 Воздушных Армий и их применении в боях под Ленинградом – нет.

### САМОЛЕТ НОРТ АМЕРИКАН B-25 «МИТЧЕЛЛ» (North American B-25 Mitchell).

Бомбардировщик (США). Стал выпускаться в 1939 году. В СССР по поставкам ленд-лиза было поставлено 861 экземпляр. Модификаций B-25 B, C, D, G, J.

B-25B – два двигателя Wright R-2600-13. Вооружение 4 пулемета 12,7 мм.

B-25C – установлены дополнительные агрегаты.

B-25D – модификация B-25C, изготавливался на заводе Даллас (Dallas).

B-25G – вооружение 1 пушка М4 75 мм, 2 пулемета 12,7.

B-25J – модификация B-25H, двигатель Wright R-2600-92, в носовой части фюзеляжа восемь пулеметов 12,7 мм. Экипаж 5 человек.

Почти все самолеты данного типа были переданы в полки Авиации Дальнего Действия. В сентябре 1943 года полки АДД, на самолетах B-25 наносили бомбовые удары по дальнобойной артиллерии противника под Ленинградом. В ноябре 1944 года два B-25G попали в 15-й ОРАП ВВС КБФ.

### САМОЛЕТ КЕРТИСС P-40 «КИТТИХАУК»/ «ТОМАГАУК» (Curtiss P-40).

Истребитель (США). Стал изготавливаться в 1938 году. Двигатель Allison V-1710-39 (на некоторых моделях: V-1710-73, V-1710-81, V-1710-99, V-1710-115). Вооружение 6 пулеметов 12,7 мм (могут быть варианты). В СССР поступал по поставкам ленд-лиза следующих модификаций: 24 экземпляра – P-40B,

195 экземпляров – P-40C и Tomahawk Mk. IA., Tomahawk IIB,

2097 экземпляров – P-40E, P-40K, P-40M, P-40N, Kittyhawk Mk. III, Kittyhawk Mk. IV.

Данными самолетами были вооружены многие полки ВВС Ленинградского и Волховского фронтов.

У ленинградских поисковиков накоплен определенный опыт по самолетам данной марки. Так в 1991 году поисковиками «Международного Исторического Фонда» (руководитель Александр Рувимов), в районе поселка Гладкое Тосненского района Ленинградской области, были найдены обломки самолета и останки пилота 158 ИАП – Героя Советского Союза, старшего лейтенанта Тотмина Николая Яковлевича, погибшего в воздушном бою 23 октября 1942 года. При подъеме были обнаружены бирки с номером двигателя и номером самолета: «Алиссон» (регистрационный) №АС-42-35048, (заводской №10733) и «Кертисс» №2398. Интересно то, что на бирке самолета была указана его модификация – P-40L. Как известно, самолеты такой модификации в СССР не поступали. Возможно, это один из самолетов модификации P-40N-1/15 (модификация P-40L и M) которые поступали к нам.

В 1994 году поисковиками объединения «Северо-Запад» (руководитель Илья Дюринский) были обнаружены обломки двух самолетов «Киттихаук». В районе 11 км ж/ д Мга-Невдубстрой) в Кировском районе Ленинградской области в обломках самолета были найдены останки летчика 29 ГИАП, гвардии лейтенанта Труфанова М.И., сбитого в воздушном бою 14 января 1943 года. А в районе города Отрадное Кировский район Ленинградской области) самолет и останки летчика 196 ИАП, старшего лейтенанта Костенко Ф.Н., сбитого в воздушном бою 23 февраля 1943 года. В обоих случаях были найдены бирки с номерами двигателей «Аллисон» (Allison V-1710-39). У первого: серийный (регистрационный) №АС-42-35068, заводской №10753, у второго: серийный (регистрационный) №АС-42-35051, заводской №10736.

Весь архивный поиск в ЦАМО проводился по установленным серийным номерам двигателей, и по ним стали известны личности всех погибших летчиков. Как Вы видите, исходя из установленных номеров, эти двигатели были списаны по серийным номерам, а не по заводским. Значит в архивных документах по классу данного самолета поиск необходимо вести по серийному номеру, а не по заводскому.

Для примера приведем несколько номеров двигателей «Аллисон», которыми были оснащены самолеты «Киттихаук» воевавшие под Ленинградом. Так, на самолетах принадлежащих 13 Воздушной Армии были не только двигатели модели V-1710-39, а так же V-1710-85, V-1710-E4 (экспортный вариант V-1710-35, изготавливаемый в Англии), V-1710-73, V-1710-81.

Двигатели V-1710-39 имели следующие номера: №АС-42-35409, АС-42-34588;

Двигатели V-1710-85 имели следующие номера: №АС-42-96839, АС-42-160445, АС-42-26442;

Двигатели V-1710-73 имели следующие номера: №АС-42-19080, АС-42-199866; АС-42-95667;

Двигатели V-1710-E4 имели следующие номера: №АС-42-35326, АС-42-34795;

Встречаются номера, которые мы пока не можем классифицировать по модели двигателя: №А-200796, А-20407. Данные моторы стояли на самолетах P-40 «Томагавк».

Весной 1942 года в авиаполках Ленинградского фронта, воевавших на P-40, многие машины стояли на приколе. Их двигатели требовали срочной замены. Поэтому, в 154 ИАП приступили к замене и установки на самолеты P-40 отечественных двигателей М-105П и М-105Р. Так же известно, что на подобных модернизированных машинах воевали летчики 196-го и 156-го ИАП, а так же 12-й ОКАЭ.



**САМОЛЕТ ДУГЛАС С-47 «ДАКОТА»**  
(Douglas DC-3 (C-47) Dakota).

Транспортный самолет (США). Стал выпускаться в 1935 году. В СССР поступал по поставкам ленд-лиза в количестве 709 экземпляров. Небольшое количество самолетов были приобретены СССР еще до Великой Отечественной войны. С 1939 года строился в СССР по лицензии как Ли-2. Модификации, поставляемые в СССР по ленд-лизу:

DC-3 – предвоенный пассажирский самолет. На разных моделях стояли двигатели: Wright Cyclone или Pratt & Whitney;

Различные модификации С-47 (А, В, С-48 А\С), так же английские модификации Dakota (Mk. I, Mk. II, Mk. III, Mk. IV).

На данных самолетах устанавливались два двигателя Pratt & Whitney R-1830-92 или R-1830-90. На передаваемых самолетах вооружение отсутствовало, его устанавливали в СССР. Экипаж транспортного самолета был три человека, но в СССР, при вооружении самолета требовались дополнительные стрелки. На борт мог взять 28 пассажиров (парашютистов).

Для справки: Шесть самолетов DC-3, которые были закуплены еще до войны, и в 1941 году входили в состав Московской авиагруппы особого назначения (МАГОН), которая участвовала в перевозках продовольствия в осажденный Ленинград. «Дугласы» составили костяк военно-транспортной авиации. Точно известно, что самолеты С-47 использовались в 5 авиаполку ГВФ, три такие машины находились в 102-м бомбардировочном полку АДД.

Классификация нумерации данных типов самолетов имела такую же специфику как и все американские машины: самолеты имели два номера регистрационный и заводской. Так, приобретенный СССР, самый первый самолет такого типа имел регистрационный номер: № 14949, а заводской: № 1413.

**САМОЛЕТ НОРТ АМЕРИКАН АТ-6 «ТЕКСАН»**  
(North American AT-6 Texan).

Учебно-тренировочный самолет (США). Стал выпускаться в 1935 году. В СССР поступал по поставкам ленд-лиза в количестве 82 экземпляров. В СССР были поставлены следующие модификации: NA-16, NA-26, AT-6, AT-6A, AT-6B, AT-6C/D. Самолеты оснащались двигателями Pratt & Whitney R-1340-49, Pratt & Whitney R-1340-47. Вооружение два пулемета 7,62 мм. Экипаж два человека.

**САМОЛЕТ ХОУКЕР «ХАРРИКЕЙН»**  
(Hawker Hurricane).

Истребитель (Англия). Начал изготавливаться в 1935 году. В СССР поступал по поставкам ленд-лиза в количестве 2952 экземпляров. На всех модификациях поступивших в СССР устанавливался двигатель Rolls-Royce Merlin XX. Модели отличались вооружением, различные версии были оснащены пулеметами 7,7 мм, 7,69 мм, пушками 20 мм и 40 мм. Но в СССР самолеты перевооружались на отечественные системы. В ВВС ВМФ на самолеты устанавливали пушки ШВАК 20 мм и пулеметы УБТК 12,7 мм.

В ВВС Красной Армии использовались «Харрикейны» с пулеметами «ШКАС». Этими пулеметами был вооружен самолет командира 2 АЭ 26 ГИАП ПВО капитана Иванова, найденный поисковиками отряда «Мга» в 2001 году недалеко от станции Пелла.

Данными самолетами под Ленинградом были вооружены 3-й гв. ИАП ВВС КБФ, 26 гв. ИАП ПВО, 50-я и 12-я ОКАЭ 13 ВА.

Классификация номеров самолетов состояла из буквенного кода и трех или четырехзначного числа:

Например: AP 714, BP 746, BN 916, Z 3334.

Фирменная бирка с заводским номером самолета устанавливалась на каркасе кабины пилота.

Для справки и размышления: У найденного в 2001 году «Харрикейна» в районе поселка Невская Дубровка Всеволожского района Ленинградской области на штатном месте была закреплена бирка с номером самолета: «D. 105165/2 ANA A.161». На других обломках самолета были найдены еще две бирки: 1) «TYPE HURRICANE SERIAL N ANA D343», 2) «MAIN PLANE POR DRG NOE 106752-3 SERIAL NO ANA D343». Так же, при подъеме обломков самолета был установлен номер двигателя данного самолета: № 50833/243137. По проведенным архивным исследованиям в ЦВМА было установлено, что на данном самолете 28 сентября 1942 года погиб комиссар 3-й АЭ 3-го гв. ИАП ВВС КБФ, капитан Буряк Д.П., но в акте списания данного

самолета было указан другой номер самолета: AP 743. По всей видимости в советских ВВС «Харрикейны» ставились на учет по номеру, продублированному на фюзеляже самолета простой краской.

Классификация номеров двигателей состояла из двух цифровых порядков (первый порядок: пятизначный, второй: шестизначный): Например: 52449/243945.

Основным номером двигателя считался первый порядок, так как именно эти цифры дублировались на дополнительной бирке, которая крепилась к редуктору двигателя. В архивных документах 3-го гв. ИАП ВВС КБФ двигатели списывались с указанием обоих порядков. В документах 26 га. ИАП ПВО указывался лишь первый номер.

Из истории: Такие дополнительные бирки были найдены при обследовании мест гибели двух самолетов 3-го гв. ИАП ВВС КБФ.

В районе Мурманского шоссе, был найден самолет старшего лейтенанта Виктора Неделина, который погиб в воздушном бою 29 сентября 1942 года. Его самолет, поврежденный в бою в районе северо-восточнее Манушкино, пытался дотянуть до аэродрома в Углово, но был настигнут двумя немецкими истребителями и сбит. Место падения было разграблено, двигатель самолета выкопан и сдан в металлолом еще в 80-годы. Поисковым отрядом «Высота», под руководством Виктора Дудина в воронке был обнаружен редуктор с валом винта самолета, на котором и была закреплена дополнительная бирка с номером: 67631. По документам ЦВМА был установлен полный номер: 67631/254923.

При подъеме обломков самолета капитана Дмитрия Буряка, выяснилось, что основная «фирменная» бирка с двигателя была частично разрушена. При ударе о землю, ее оторвало от двигателя, вырвав часть, где выбит первый цифровой порядок (смотри фото №29). Тогда удалось прочитать: «TYPE-MERLIN XX №508.. RIGHT HAND TRACTOR A 243137». Через несколько часов, нам удалось извлечь редуктор, на котором хорошо сохранилась дополнительная бирка с номером: «SUPERCHARGER №50833».



фото № 29

**САМОЛЕТ СУПЕРМАРИН «СПИТФАЙР»**  
(Supermarine Spitfire).

Истребитель (Англия). Начал изготавливаться в 1936 году. В СССР поступал по поставкам ленд-лиза следующих модификаций:

143 экземпляра – Mk. V;

1186 экземпляров – L. F Mk. IX;

2 экземпляра – H. F Mk. IX.

На данном самолете устанавливался двигатель Rolls-Royce Merlin 45M (так же Rolls-Royce Merlin 50M, Rolls-Royce Merlin 55M, Rolls-Royce Merlin 61). Вооружение самолета состояло 2 пушки 20 мм (Hispano) или 4 пулемета 7,7 мм (Browning).

В СССР, такими самолетами в первую очередь оснащались авиационные полки ПВО.

Из истории: В Ленинградской области, в районе 3 км северо-западнее станции Бернгардовка под Всеволожском, в 1995 году силами поискового объединения «Северо-Запад» (руководитель Илья Дюринский) были проведены работы по подъему обломков самолет «Спитфайр». Уникальность данной экспедиции заключалось в том, что данный самолет погиб в результате катастрофы произошедшей 23 июля 1947 года. Летчиком на погибшей машине был старший лейтенант Иван Михайлович Федотов, отличившейся в годы Великой Отечественной войны, тем что 8 марта 1945 года сбил последний немецких самолет в небе Ленинграда. В архивных документах полка указано, что Иван Федотов потерял сознание в воздухе и упал вместе с самолетом. Сразу же после падения, военные пытались извлечь машину из болота на Ржевском полигоне, но смогли только оторвать часть хвостового оперения самолет. Тогда, было принято решение, увековечить память погибшего летчика, в виде небольшой символической могилы на поле рядом проходящей дорогой от Всеволожска. Не прошло и несколько лет, как символическая могила была просто запахана, тракторами во время трудовой битвы «За Урожай». Несколько десятков лет, ветераны авиации обивали пороги различных инстанций, с просьбой помочь найти и по человечески похоронить отважного летчика. Так продолжалось до 1995 года. 6 мая 1995 года под звуки государственного гимна и залпы прощального салюта останки Ивана Федотова были торжественно захоронены на воинском кладбище летчиков в парке Сосновка, город Санкт-Петербург.

**САМОЛЕТ Хэндли-Пейдж «Хэмпден»**  
(Handley Page HP.52 Hampden).

Бомбардировщик-торпедоносец (Англия). Начал выпускаться в 1936 году. В СССР поступал по поставкам ленд-лиза в количестве 24 экземпляров в модификации Т. В Mk. I. На бомбардировщик устанавливались два двигателя Bristol Pegasus XVIII. Имел вооружение три пулемета 7,7 мм (Vickers) и один пулемет 7,7 мм (Browning). Экипаж 4 человека.

**САМОЛЕТ АРМСТРОНГ УИТВОРТ «АЛЬБИМАРЛЬ»**  
(Armstrong Whitworth A. W.41 Albemarle).

Бомбардировщик, транспортный самолет (Англия). Начал выпускаться в 1939 году. В СССР поступал по поставкам ленд-лиза в количестве 12 экземпляров в модификации A. W.41 Albemarle Mk. I серия 1. На данной модификации устанавливались два двигателя Bristol Hercules XI. Имел вооружение 6 пулеметов 7,7 мм. Экипаж 5 человек.

**Послесловие.**

Обнаружить самолет и провести работы по его подъему, установить тип и марку найденной машины, разыскать в обломках и установить номер самолета или двигателя, это еще полдела. Самое главное, используя весь накопленный материал по этому самолету постараться установить личности погибших летчиков. Ведь, в большинстве случаев поисковики находят уже разграбленные машины, где документы экипажа найти уже не возможно. Далее, судьба погибшего экипажа или пилота в Ваших руках, в Вашей настойчивости.

Определив марку самолета, проанализируйте, какие авиационные полки имели на вооружении данные самолеты, и кто из них участвовал в боевых действиях на территории, где Вы обнаружили обломки, в какой временной период.

В небе Ленинграда сражалось огромное количество полков и эскадрильей. Они имели различное ведомственное подчинение. Так, кроме ВВС Красной Армии, а под Ленинградом действовали части 13-й, 14-й и 7-й Воздушных армий, в небе вели бои летчики ВВС Краснознаменного Балтийского Флота (ВВС КБФ), Гражданского Воздушного Флота (ГВФ), погранвойск НКВД (ПВ НКВД), части Авиации Дальнего Действия (АДД).

С началом Великой Отечественной войны все территориальные управления ГВФ были переформированы в Особые авиационные группы. На базе Северного управления ГВФ (г. Ленинград) была образована Особая Северная авиагруппа ГВФ (ОСАГ). Для Балтийского флота был сформирован Балтийский авиаотряд ГВФ. Для обеспечения «воздушного моста» с осажденным Ленинградом, привлекалась Московская авиагруппа особого назначения ГВФ (МАГОН). В ноябре 1942 года все авиагруппы были переформированы в отдельные авиационные полки. Под Ленинградом действовали 4-й и 5-й отдельные полки ГВФ. Их задачами, были транспортные и военные перевозки, заброска в тыл противника диверсионных и партизанских групп. 4-й полк обеспечивал Ленинградский Штаб партизанского движения.

До августа 1941 года в интересах Северного фронта в Ленинградском небе действовала 11-я отдельная авиаэскадрилья Пограничных войск НКВД. Их экипажи, на самолетах СБ и МБР-2 выполняли задачи по бомбардировки целей, заброски в тыл противника спецотрядов НКВД.

На протяжении всей обороны Ленинграда морская авиация Краснознаменного Балтийского флота действовала не только по морским целям, но и в интересах сухопутного фронта.

В довоенное время многие различные ведомства имели свои воздушные силы. Поэтому, интересующие вас сведения на найденный Вами самолет, могут находиться в различных архивах. Самой большой массив информации о летчиках ВВС Красной Армии, конечно же, хранится в Центральном Архиве Министерства Обороны РФ (г. Подольск, Московской области). Материалы по личному составу и самолетному парку ВВС КБФ хранятся в Центральном Военно-Морском Архиве (г. Гатчина Ленинградской области). По установлению судьбы летчиков ГВФ и их самолетов, необходимо обращаться в Государственную службу Гражданской Авиации Министерства Транспорта РФ (г. Москва, Ленинградский пр., д.37). В Архиве пограничных войск РФ содержатся документы по летчикам ПВ НКВД.

Ведя работу по поиску погибших в Ленинградской области самолетов, нельзя забывать, что в наших краях велись боевые действия в годы Советско-Финляндской войны 1939–1940 годов. В воздушных боях «зимней войны» принимали участие авиаторы ВВС Красной Армии, ВВС

ВМФ и ГВФ. Но сведения об этих погибших самолетах и их экипажах надо искать в других архивах. Документы по «финской кампании» на летчиков Красной Армии, хранятся в Российском Государственном Военном Архиве (г. Москва), на состав ВВС ВМФ в Российском Государственном Архиве Военно-Морского Флота (г. Санкт-Петербург).

В данной работе был использован в первую очередь личный опыт поисковиков Ленинградской области и города Санкт-Петербурга. Хочется поблагодарить за неоценимый вклад в подготовку данного справочника наших коллег поисковиков из отрядов: «Высота» (г. С-Петербург, руководитель Виктор Николаевич Дудин), «Форпост» (г. Кингисепп, руководитель Виктор Викторович Костюкович), «Аверс» (г. Кириши, руководитель Владимир Васильевич Чернышев), «Беркут» (г. Никольское, руководитель Алексей Владимирович Макаренко), «Рубин» (г. С-Петербург: Николай Михайлов, Владилен Быстров, Станислав Васильев, Сергей Эрдеш, Кирилл Лебедев, Дмитрий Смирнов), «Мга» (пос. Мга, руководитель Владимир Никифорович Печура), «Космос-1» (ВИКА им. А. Ф. Можайского, Сергей Иванович Панин), «Высота» (г. Гатчина, руководитель Эдуард Николаевич Брюквин), «Малая Охта» (г. С-Петербург, руководитель Виктор Александрович Юхневич), «Поиск» (г. Выборг, руководитель Геннадий Дмитриевич Михайлов), «Невский Пятачок» (пос. Невская Дубровка, руководитель Сергей Викентьевич Мельниченко), «Любань» (пос. Любань, руководитель Игорь Вячеславович Суров), «Молодежный Исторический Фонд» (г. С-Петербург, Игорь Вепрев, Василий Быстров, Михаил Авдеев, Андрей Стеняев), «Акванавт» (г. С-Петербург, руководитель Геннадий Юрьевич Королев), «Северо-Запад» (г. С-Петербург, руководитель Илья Владиславович Дюринский), «Мужество, Героизм и Воля» (г. Новосибирск, руководитель Наталья Изотовна Некрасова), «Наследие» (г. Иркутск, руководитель Георгий Вадимович Куприянов).

Отдельную благодарность авторы выражают Владимиру Викторовичу Куренину, руководителю Псковского поискового объединения «След Пантеры» Николаю Антоновичу Горбачеву, новгородскому поисковику Сергею Сергеевичу Котилевскому, и нашим коллегам из Эстонии: Игорю Седунову и Алексею Колпакову.

Особую благодарность авторы выражают Наталье Юрьевне Маркиной за предоставленный фотоматериал.

## СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО	2
ПРЕДИСЛОВИЕ	4
А, Д, Е	7
И	8
К, Л	10
М, П	12
Р	13
С, Т	14
У, Ч	15
Ш, Щ, Я	16
САМОЛЕТЫ ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА, СОСТОЯВШИЕ НА ВООРУЖЕНИИ СОВЕТСКИХ ВВС ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.	18
ПОСЛЕСЛОВИЕ	24
СОДЕРЖАНИЕ	26
ПОИСКОВЫЕ ОТРЯДЫ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	27

## ПОИСКОВЫЕ ОТРЯДЫ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

- п/о «Прорыв»**  
командир Трусов Игорь Станиславович,  
Ленобл. г. Волхов ул. Володарского д.1 кв.32-36  
тел. (263) 13940, тел. (Григорьева) (263) 13932
- п/о «Аверс»**  
командир Чернышев Владимир Васильевич,  
Ленобл. г. Кириши ул. Строителей д.17 кв.120  
(дом) тел. КДМ (268) 24942 ул. Героев 16 ком.504  
т. 8(1268)49516
- п/о «Высота»**  
командир Брюквин Эдуард Николаевич,  
Ленобл. г. Гатчина ул. Константинова д.1 кв.42  
тел. (дом) (271) 34824, тел. (КДМ) (271) 35380
- п/о «Лужский Рубеж»**  
командир Шитц Вадим Сергеевич  
Ленобл. г. Луга тел. (272) 25715, (272) 28844
- п/о «Фортост»**  
командир Костюкович Виктор Викторович  
Ленобл. г. Кингисепп Б. Бульвар д.13 кв.36 тел.  
(дом) (275) 44227
- п/о «Поиск»**  
командир Михайлов Геннадий Дмитриевич  
Ленобл. г. Выборг ул. Рубежная д.25 кв.22 тел.  
(278) 38204
- п/о «Мга»**  
командир Печура Владимир Никифорович  
Ленобл. Кировский район пос. Мга ул. Вокзаль-  
ная д.4 кв.3 тел. (262) 56194 (дом)
- п/о «Зов»**  
командир Михайлюк Игорь Ярославович  
Ленобл. г. Иванг. тел. (дом) (275) 52830
- п/о «Феникс»**  
командир Бровцин Николай Андреевич  
Ленобл. г. Тихвин 1-36-11 тел. (КДМ) (267)  
22156
- п/о «Сосновый Бор»**  
командир Соломаха Николай Федорович  
Ленобл. г. Сосновый Бор ул. Машиностроите-  
лей д.2 кв.241 тел. (дом) 2525364
- п/о «Отечество»**  
командир Токубаев Эдуард Симбаевич  
Ленобл. Выборгский район г. Приморск Выборг-  
ское шоссе д.9 кв.75 тел. (дом) (278) 76642
- п/о «Памяти павших»**  
командир Макаров Михаил Александрович  
Ленобл. Гатчинский район пос. Елизаветино  
ул. Парковая д.1 кв.5
- п/о «Невская оперативная группа»**  
командир Попко Олег Константинович  
Ленобл. г. Всеволожск тел. (дом) (270) 25751
- Военно-патриотическая поисковая группа  
«Ладога»** командир Удалов Александр Анато-  
льевич Ленобл. г. Приозерск ул. Северопарко-  
вая д.3 кв.15
- п/о «Поиск»**  
командир Щеголев Василий Юрьевич  
Ленобл. г. Сланцы пр. Молодежный д.56 кв.8  
тел. (274) 33421 (д. т.)
- п/о «Ягуар»**  
командир Мосейчук Петр Петрович  
Ленобл. Тосненский район поселок Нурма «Нур-  
менская средняя общеобразовательная школа»  
т. школы (261) 92239 (дом адрес командира) п.  
Нурма д.18 кв.21
- п/о «Карельский перешеек»**  
командир Евсейцев Алексей Владимирович  
Ленобл. Выборгский р-н п. Коробицыно, кордон.
- п/о «Красногвардейск»**  
командир Дубовцев Владислав Геннадьевич  
Ленобл. г. Гатчина ул. Красных Военлетов д.9  
кв.142
- п/о «Совесть»**  
командир Щукина Ирина Викторовна,  
Ленобл. Волховский район г. Сясьстрой ул.  
Космонавтов д.1, средняя школа №1. Т. р. (263)  
52690, д. т. (263) 54318
- п/о «Лужский Рубеж-2»**  
командир Цалиев Алексей Генрихович,  
Ленобл. г. Луга ул. 4-я Заречная д.6 тел. (дом)  
(272) 22493, тел. (Фролова) 1266916
- п/о «Невский Пятачок»**  
командир Мельниченко Сергей Викентьевич  
Ленобл. Всеволожский район пос. Невская Ду-  
бровка ул. Невская д.11 кв.1. тел. (270) 76012
- п/о «Славянка»**  
командир Глебов Дмитрий Викторович  
Ленобл. г. Гатчина ул. Чкалова д.1\2 кв.20.  
тел. (271) 392-36
- п/о «Беркут»**  
командир Макаренко Алексей Владимирович  
Ленобл. Тосненский р-н г. Никольское т.д. (261)  
54758.
- п/о «Имена Героя Советского Союза Мирошниченко  
В.П.»**  
командир Вольнец Алексей Георгиевич  
Ленобл. , Кировский р-н пос. Мга, шоссе Револю-  
ции в\ч 01375, т. 8-921-7530820
- п/о «Отечество»**  
Командир Яцков Игорь Борисович  
Гостилицкое шоссе 7 км «Флора-2» т.940-13-03
- п/о «Павлово-на-Неве»**  
командир Андреев Сергей Николаевич  
Ленобл. Кировский район пос. Павлово ул. Не-  
вская д. 11 кв.37 тел.: (262) 47083
- п/о «Любань»**  
Командир Суров Игорь Вячеславович  
Ленобл., Тосненский р-н г. Любань ул. Мельни-  
кова д. 8 кв.20. (тел для связи: 8-921-6410269),  
тел. матери: (261) 71241.
- п/о «Отвага»**  
Командир Маркина Наталья Юрьевна  
Ленобл., Гатчинский р-н п. Тойворово в\ч 41480,  
тел: 8-921-3068710
- п/о «Патриот»**  
Командир Чучмарев Алексей Валерьевич  
Ленинградская обл., г. Волхов, ул. Дзержинского  
д.3 кв.66, тел: (263) 111-74
- п/о «Свирский Рубеж»**  
Командир Михеев Александр Игоревич  
Ленобл. г. Лодейное Поле, ул. Гагарина д.21  
кв.17., тел. дом. (264) 201-51.