

Краевой конкурс исследовательских и творческих работ
«НАМ ДОВЕРЕНА ПАМЯТЬ»
среди юных поисковиков и краеведов, посвящённый
81-й годовщине Великой Победы

Номинация: «Мы идём снова там, где гремела война...»

ОГНЕННЫЙ ТАРАН

Автор: Черненко Дмитрий Сергеевич,
МБОУ СОШ № 3 имени трижды
Героя Советского Союза А. И. Покрышкина
Г. Абинск, пер. Толстого, 32
ККОПО «Кубанский плацдарм»

Руководитель: Пономарёв Виктор Петрович,
педагог дополнительного образования
МБУ ДО «Дом детского творчества»
г. Абинск

г. Краснодар, 2026 г.

ВВЕДЕНИЕ

Вот уже прошло более 80 лет с тех пор, как отгремели победные залпы Великой Отечественной войны. Но с каждым годом интерес к этому величайшему историческому явлению не только не ослабевает, но и всё больше усиливается.

Изучать историю войны можно по книгам, документам, воспоминаниям участников. Но можно и с помощью поисковой работы. Иногда она помогает не только найти останки погибших, но и открывает совершенно неизвестные страницы военной истории.

В данном проекте рассматривается пример открытия подвига экипажа штурмовика Ил-2, который до настоящего времени был не известен. В этом заключается актуальность подобных исследований.

Цель проекта – исследовать подвиг экипажа штурмовика Ил-2 младшего лейтенанта П. И. Муравьёва, совершившего огненный таран зенитной батареи противника.

Задачи:

1. Узнать, как удалось обнаружить место падения самолёта;
2. Рассмотреть процесс поиска на месте обнаружения фрагментов штурмовика Ил-2;
3. Выяснить, как удалось установить имена экипажа;
4. Изучить исторические события, связанные с героической гибелью экипажа Ил-2.

В работе были использованы интернет-ресурсы, материалы экспедиций, книги Е. А. Порфирьева.

Результаты работы можно использовать в военно-патриотической работе, при проведении уроков-мужества в школе, при оформлении экспозиции в школьном музее.

Глава I. В поисках места гибели экипажа Астахова

История поиска экипажа лейтенанта Астахова началась в сентябре 2023 года. В это время Е. А. Порфирьев, активно работая с немецкими архивными документами, обнаружил ряд заявок немецких зенитчиков на сбитые советские самолёты. Среди этих заявок были обнаружены уже отработанные ККОПО «КП» места падений советских экипажей. Причём, указанные немцами координаты достаточно точно совпадали с данными поисковиков [14].

Было принято решение попробовать искать неизвестные места падений по заявкам вражеских зенитных команд. Одна из заявок происходила из района станицы Нижнебаканской и относилась по времени к 12 августа 1943 года.

В документе некий лейтенант Воми Терлоу 13 августа писал отчёт о результатах поиска накануне. Он прибыл к месту падения Ил-2 в 6 часов 30 минут утра. Штурмовик был сбит в 6 часов 23 минуты. Немецкий офицер обнаружил место падения примерно посередине четырёх немецких зенитных позиций. По его словам, два человека экипажа были мертвы и сгорели рядом с воздушной машиной. При этом он заметил, что штурмовик ещё горел и был полностью уничтожен. Лейтенант Терлоу отметил координаты точки падения (Приложение I, рис. 1).

Проанализировав документ, поисковики пришли к выводу, что следует выехать на место переведя немецкие координаты в современные. Однако в действительности провести успешный поиск мешала высокая трава почти по грудь. Сейчас это поле, на котором когда-то рос виноград, но после известных «реформ» его вырубili, а территорию забросили (Приложение II, рис. 2).

Тем не менее, хоть и не значительные находки позволяли надеяться на успех. Нашлись укупорки от немецких зенитных снарядов и разорванная гильза от снаряда к авиационной пушке ВЯ-23. Оставалось ждать, когда посохнет и ляжет трава, чтобы можно было приборами пройти всё поле.

Тем временем, по архивным документам удалось выяснить, что 12 августа 1943 года с боевого задания не вернулись три экипажа Ил-2. Один

экипаж младшего лейтенанта Муравьёва из 502-го штурмового авиационного полка (ШАП), а два других из 618 ШАП. Это лейтенанта В. И. Верятина и лейтенанта М. А. Астахова [14].

Самолёт из 502-го ШАП, потерянный 12 августа, был вооружён пушками ШВАК 20-мм и являлся выпуском авиационного завода № 30. Найденная гильза 23-мм от орудия ВЯ явно относилась к другому самолёту. Экипажи Верятина и Астахова из 618 ШАП как раз имели на вооружении пушки ВЯ и летали на самолётах, выпущенных заводом № 18.

Однако экипаж лейтенанта Верятина со стрелком Бородиным был найден ККОПО «КП» ещё в 2014 году. При этом на данный экипаж у немцев тоже была заявка. И в случае с Веряτιным место падения было гитлеровцами указано достаточно точно [8, с. 108-109]. (Приложение II, рис. 4).

Первоначально вариант с экипажем лейтенанта Астахова не рассматривался, так как по советским донесениям он упал 500 метров южнее села Молдованского или 800 метров южнее этого села. Место, указанное лейтенантом Терлоу, находится в 5000 м южнее Молдаванского.

Но был аргумент, который вступал в противоречие с этими доводами. В посёлке Нижнебаканском на воинском мемориале есть небольшая стела, на которой выбита следующая надпись: «Память сердца неудержимо возвращается к прошлому. Лётчики – штурмовики: Михаил Астахов, Валентин Верятин, стрелок Борис Бородин 12 августа 1943 года в районе посёлка Нижнебаканского повторили подвиг Н. Гастелло». Подумалось, что возможным основанием для такой надписи могло быть близкое от Нижнебаканского место гибели экипажей [14].

Уже были данные по самолёту Астахова. Он был выпущен с завода № 18 в Куйбышеве 27 мая 1943 года и имел номер 1878558. На нём был установлен мотор № 244464. А в журнале по боевой работе 214-й штурмовой авиационной дивизии (ШАД) было записано следующее: «При выполнении боевого задания экипаж над целью сделал 8 заходов, не выходя с территории противника. На

девятом заходе был сбит огнём зенитной артиллерии. Экипаж вёл себя героически – на горящем самолёте врезался в батарею противника» [2].

В книге Зайцева об «огненных таранах» указаны оба экипажа – Астахова и Верятина. Кроме этой книги, в открытом доступе нашлись выдержки из дневника самого Михаила Астахова, который он вёл ещё со студенческой скамьи. В 1939 году поступил в один из московских вузов, учился на отлично. Но поступление в аэроклуб сделало окончательный выбор в его жизни. Он решил стать непременно лётчиком (Приложение II, рис. 3).

В дневнике отмечен и тот день, когда он впервые в жизни поднялся в воздух. 6 мая 1940 года под руководством девушки-инструктора Татьяны Косиновой Михаил Астахов испытал непередаваемое ощущение полёта.

Из дневника также узнаём о дружбе будущих героев – Валентина Верятина и Михаила Астахова. Их судьбы были удивительно похожи. Оба окончили аэроклубы Москвы, затем поступили в Балашовскую военную авиационную школу пилотов (ВАШП). Когда началась Великая Отечественная война, они были оставлены в школе инструкторами. Оба неоднократно подавали рапорты с просьбой отправить их на фронт.

Это случилось 7 ноября 1942 года. Они были направлены в действующую армию в составе 618-го ШАП на Сталинградский фронт. 29 марта 1943 года им одновременно были присвоены звания младших лейтенантов. 26 июля 1943 года они стали лейтенантами. 12 августа 1943 года погибли в боевых вылетах, совершив «огненные тараны» на позиции вражеских зенитчиков. Незадолго до гибели Михаил Астахов радовался за друга Валентина, награждённого орденом Красной Звезды. Уже много лет спустя, 29 декабря 1965 года, Военный совет ВВС принял решение представить лейтенантов Верятина В. И. и Астахова М. А. к награждению орденом Отечественной войны I степени посмертно [14].

8 февраля 1943 года, вскоре после окончания Сталинградской битвы, когда летал в Куйбышев за новым самолётом, в своём дневнике он записал: «вспоминается прошлое, мечтаю о будущем. Хороша была жизнь, но будет ещё

лучше. А если смерть? Становится грустно. Но чёрт с ней со смертью. Умирать, так умирать, лишь бы победить. А если умирать, то, как Гастелло».

Из этих строк становится понятно, что «огненный таран» – не спонтанное решение, а многократно обдуманый поступок в ситуации, если будет подбит над территорией врага. Михаил не мог и помыслить о плене, о спасении на парашюте.

Его рост в военной службе впечатляет. Менее чем за год он проделал путь от пилота до командира звена, заместителя командира и командира эскадрильи. Можно не сомневаться, не доведись ему тогда погибнуть, он мог вырасти и до командира полка, а то и дивизии. Но, не суждено...

Отметим, что в составе полка на Сталинградском, Южном и Северо-Кавказском фронтах лейтенант Астахов произвёл 48 боевых вылетов. Учитывая высокие потери среди лётчиков-штурмовиков, особенно на Северо-Кавказском фронте, это очень большой показатель.

За высокие боевые показатели, мужество и отвагу, лейтенант Астахов был награждён орденами Красного Знамени и Красной Звезды. Его друг Валентин Верятин совершил 46 боевых вылетов. Награждён орденами Отечественной войны II степени и Красной Звезды, медалями «За оборону Сталинграда» и «За оборону Кавказа». Воздушным стрелком у Михаила Астахова летал белорус старшина Михаил Буцанец. 1920 года рождения, из-под Витебска [14].

Оставалось только найти самолёт и по возможности останки пилота и стрелка, чтобы окончательно поставить точку в этой истории.

Глава II. «Огненный таран» младшего лейтенанта П. А. Муравьёва

Уже в конце 2023 года, пользуясь благоприятной погодой, ККОПО «КП» продолжил поиски. Теперь основную работу выполняли поисковики из Абинского отряда. Вместе с нами, юными участниками провели пять выездов на поле, на которое указывали немецкие зенитчики. Само место падения было найдено на границе поля и леса (Приложение III, рис. 5).

Найденные фрагменты дюралевого обшивки с клеймами завода № 18, фрагменты листовой брони, разорванные гильзы от снарядов к пушке ВЯ-23 однозначно подтверждали наличие места падения штурмовика Ил-2.

Была определена непосредственная точка входа штурмовика в землю под острым углом. Видны были следы сильного взрыва – пушку ВЯ-23 разорвало на куски. Тылную часть орудия нашли за 30 метров от воронки. На поверхности фрагмента пушки после расчистки прочитался номер орудия – ИС 817. Однако, как выяснилось с помощью специалистов по авиационной технике времён Великой Отечественной войны, в полках штурмовой авиации крайне неаккуратно велась документация по вооружению на штурмовиках Ил-2. И при приёме на заводе номера орудий и пулемётов также не фиксировались документально, только в редких случаях. Это связано, скорее всего, с огромным числом выпускавшихся самолётов Ил-2. Как известно, этот самолёт стал самым массовым в истории авиации. По некоторым данным было выпущено около 36 тысяч единиц боевых машин [13].

К северу от воронки заметны следы от земляного укрытия – блиндажа или капонира. Было похоже, что здесь могли быть укрытия зенитной батареи, где противник хранил свой боезапас.

При раскопках самой воронки был обнаружен ствол от пушки ВЯ-23. Во время перекапывания отвалов стали попадаться фрагментированные останки пилотов, элементы парашютной системы и часть наушника от шлемофона.

В районе воронки работать с металлоискателем было невозможно из-за сплошных сигналов. Когда их всё-таки стало меньше, смогли применить

глубинный металлоискатель. Он показал довольно сильный сигнал чёрного металла в двух метрах к юго-западу от края воронки. Поэтому Абинский отряд разделил свои усилия. Одна часть продолжала прокапывать и просеивать отвалы, а остальные занимались глубинным сигналом.

23 февраля 2024 года выдвинулась в двухдневную экспедицию на место падения штурмовика Ил-2 экипажа лейтенанта М. А. Астахова. В результате этой экспедиции удалось добраться до глубинного сигнала. На двухметровой глубине был обнаружена втулка редуктора двигателя АМ-38. Так как непосредственно подъехать на технике к краю ямы было невозможно из-за густой растительности, то пришлось поднимать втулку с помощью лебёдки и вытаскивать её на поляну. Сбив стопорное кольцо зубилом, на торце втулки чётко читался номер – «45912» (Приложение III, рис. 6).

Как известно, номер мотора самолёта лейтенанта Астахова был 244464. Значит, это не его штурмовик. Обратившись к документам, Е. А. Порфирьев определил, что на самолёте с таким мотором 12 августа 1943 года в свой последний полёт отправился экипаж в составе: пилот младший лейтенант Муравьёв Пётр Александрович и воздушный стрелок Гузев Иван Иванович из 502-го ШАП.

Данные об экипаже. Командир самолёта, пилот Пётр Александрович Муравьёв родился в 1920 году в деревне Гуторово Бутуринского района Смоленской области. В 1940 годку был призван на действительную службу в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА) Смоленским райвоенкоматом (Приложение IV, рис. 7).

Стрелок-радист, красноармеец Иван Иванович Гузев родился в 1918 году в селе Колотон Калининского района Акмолинской области. На действительную службу в ряды РККА был призван в 1938 году. Иван Гузев до войны успел жениться, и его жена Вера Павловна проживала на хуторе Уташ в совхозе имени Ворошилова Варениковского района (Приложение IV, рис. 8). Она и получила известие о том, что её муж пропал без вести от Варениковского

райвоенкомата. Родные Петра Муравьёва не могли тогда узнать о судьбе сына, так как Смоленская область в 1943 году была под оккупацией гитлеровцев [3].

Таким образом, в заявке немецких зенитчиков от 12 августа 1943 года указывалось место падения самолёта младшего лейтенанта П. А. Муравьёва. Ошибка в указанных координатах при сопоставлении с местностью составила всего 50 метров. Для современной поисковой работы при наличии металлодетекторов эта погрешность является ничтожной, что и было доказано на деле. Оставалось только надеяться, что экипаж лейтенанта Астахова будет найден. Вероятно, указание о гибели экипажа в 500 (или 800) метрах южнее селения Молдаванского является более верным. Поэтому, искать продолжим в том районе – ближе к южной окраине Молдаванского.

В заключении следует отметить очень важное обстоятельство. Документальное свидетельство немецкого офицера, о том, что штурмовик Ил-2 упал не где-то рядом, а именно в расположении 4-й немецкой зенитной батареи, и данные поисковой работы на местности неопровержимо доказывали то, что экипаж младшего лейтенанта Муравьёва также как и экипажи Астахова и Верятина совершил «огненный таран».

Об этом стало известно только 81 год спустя и благодаря поисковой работе ККОПО «Кубанский плацдарм». 21 апреля 2024 года во время проведения патриотического Автопробега «Небо Кубани» на месте героической гибели экипажа был установлен памятный знак (Приложение V, рис. 9). А 9 октября 2024 года в очередную годовщину освобождения Краснодарского края от немецко-фашистских захватчиков останки младшего лейтенанта Петра Александровича Муравьёва и красноармейца Ивана Ивановича Гузева вместе с другими экипажами торжественно были захоронены с отданием всех воинских почестей на мемориале «Сопка Героев» в Крымском районе (Приложение V, рис. 10).

Наша теперь задача рассказывать о подвиге героев своим сверстникам и всем жителям и не только нашего края. Потому что погибли они ради нас всех.

Чтобы мы жили и много доброго успели сделать в этой жизни, равняясь на их подвиг.

А поиски экипажа лейтенанта Михаила Астахова будут обязательно продолжены. Мы уверены, что рано или поздно он всё равно будет найден.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В своём проекте мы смогли решить все поставленные задачи. Выяснили обстоятельства обнаружения места падения штурмовика Ил-2 экипажа младшего лейтенанта П. А. Муравьёва и красноармейца И. И. Гузева. При этом увидели какая большая польза происходит от внимательного изучения документов из немецких архивов.

Рассмотрели процесс поиска на месте обнаружения фрагментов штурмовика Ил-2. Важнейшим результатом этих тяжёлых работ стало обнаружение останков экипажа и предметов снаряжения. И самое главное – находка номера мотора, по которому и был установлен экипаж.

Нам удалось изучить исторические события, связанные с героической гибелью экипажа Ил-2.

Все найденные артефакты помещены в Историко-краеведческом музее МБОУ СОШ № 3 имени трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкина. В скором будущем будет открыта экспозиция, посвящённая подвигу героического экипажа.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Источники

1. Материалы краеведческого музея МБОУ СОШ № 3 имени трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкина. Фонд 5. Коллекция 94.
2. Журнал боевых действий 214 ШАД. Август 1943 г./ [Электронный ресурс] URL: <http://www.podvignaroda.ru> / (дата обращения 20.03.2026 г.)
3. Список безвозвратных потерь в частях ВВС Северо-Кавказского фронта за 1943 год/ [Электронный ресурс] URL: <http://www.podvignaroda.ru> / (дата обращения 24.12.2025 г.)

Литература

4. Гречко А. А. Битва за Кавказ. М.: Воениздат МО СССР, 1973.
5. Драбкин А. В., Исаев А. В. История Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. М.: Яуза, 2020.
6. Порфирьев Е. А. Битва за небо. Воздушные сражения в небе Кубани сквозь призму поискового движения. Краснодар, 2012.
7. Порфирьев Е. А. Крещение огнём. 3-й Истребительный авиационный корпус в воздушных боях на Кубани. Краснодар, 2013.
8. Порфирьев Е. А. Воздушные рабочие войны. Записки поисковика. Краснодар, 2015.
9. Порфирьев Е. А. Запомни нас, небо...Записки поисковика. Краснодар, 2020.
10. Порфирьев Е. А. Методическое пособие. Технологические клейма заводов производителей самолётов в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов. Краснодар 2023.
11. Рабкин И. Г. Время, люди, самолёты. М., 1985.
12. Харук А. И. Истребители Второй Мировой. Самая полная энциклопедия. М.: Яуза, ЭКСМО, 2012.
13. Юденюк В. Е. Авиация СССР Второй мировой войны 1939 - 1945. Включая все секретные проекты и разработки. Минск: Харвест, 2017.

Интернет-ресурсы

14. ИЛ-2 № 302404, э-ж Муравьёва-Гузева, 502 ШАП //trizna.ru

ПРИЛОЖЕНИЕ I

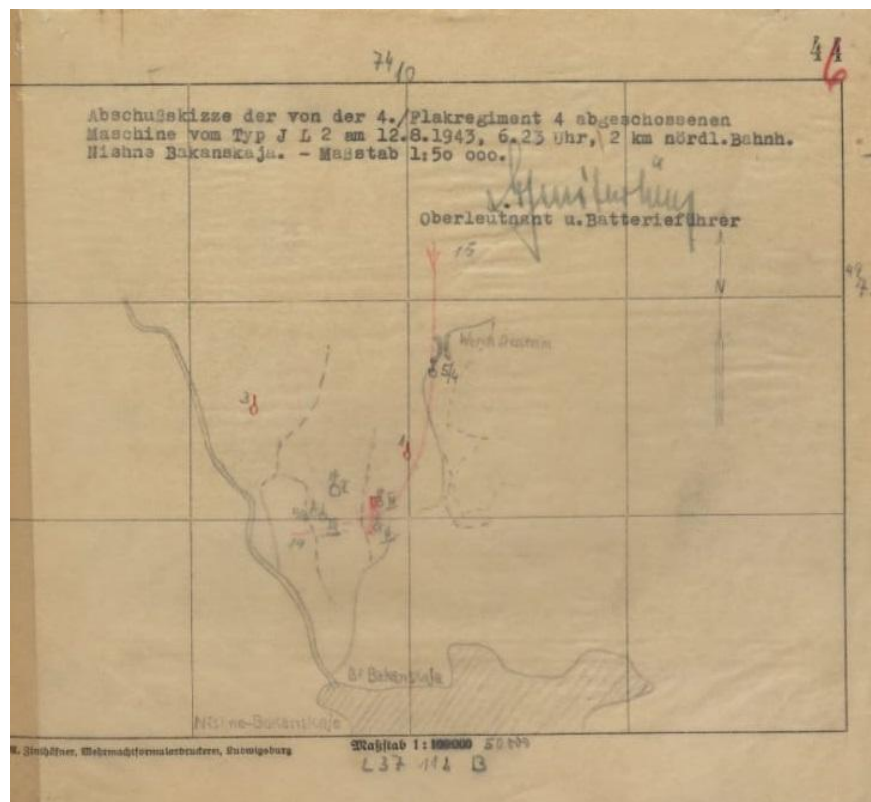


Рис. 1. Из донесения немецких зенитчиков. 12.08.1943 г.



Рис. 2. Поле в районе Нижнебаканской.

ПРИЛОЖЕНИЕ II



Рис. 3. Лейтенант М. А. Астахов.



Рис. 4. Поисковые работы на месте падения экипажа В. Верятина. 2014

ПРИЛОЖЕНИЕ III



Рис. 5. Работы на месте падения экипажа Муравьёва-Гузева



Рис. 6. Часть редуктора Ил-2 с номером мотора 45912

ПРИЛОЖЕНИЕ IV



Рис. 7. Младший лейтенант П. А. Муравьев. 502 ШАП.



Рис. 8. Красноармеец И. И. Гузев

ПРИЛОЖЕНИЕ V

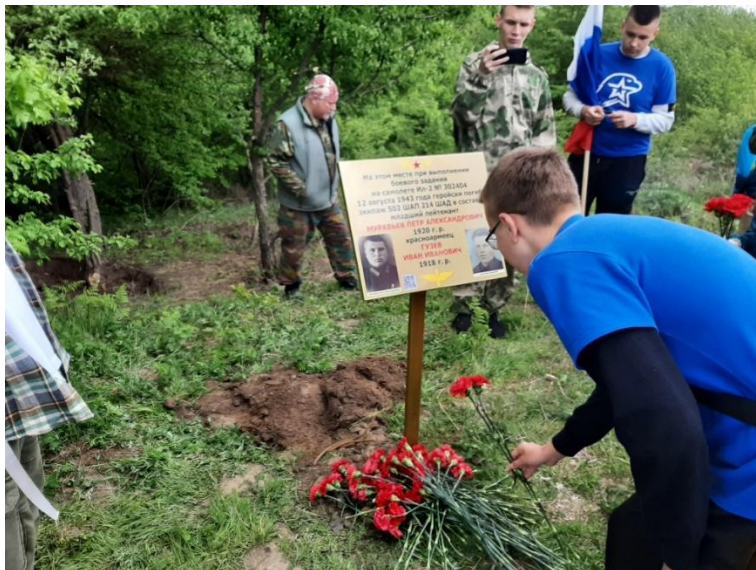


Рис. 9. Установка памятного знака на месте гибели экипажа Муравьёва



Рис. 10. Торжественное захоронение экипажей. Сопка Героев.
Крымский район. 9 октября 2024 года.