



# САРАПУЛА — ЕДИНСТВЕННЫЙ В РОССИИ!

## История города - наше богатство

### Имя в истории авиации: Алексей Панкратьев

С Сарепулом связано имя выдающегося летчика российской тяжелой авиации Алексея Панкратьева, но в истории города оно забыто. Потомки династии летчиков Панкратьевых Павел Николаевич и его дочь Наталия Павловна по просьбе оргкомитета «Память Сарепула» прислали из Москвы статью для газеты «Красное Прикамье» об этом замечательном человеке и о его братьях, которые также были авиаторами. Предлагаем вниманию читателей эту статью. Фотографии также предоставлены семьей Панкратьевых

АЛЕКСЕЙ Васильевич родился 23 февраля 1888 года в Новгородской губернии в семье потомственного дворянина подполковника Василия Александровича Панкратьева.



А. В. Панкратьев, 1913 год

Окончил в Симбирский кадетский корпус, в 1906 году поступил в Николаевское инженерное училище. По завершении курса его произвели в подпоручики и назначили на службу во 2-й Восточно-Сибирский полевой Воздухоплавательный батальон. В 1910 году окончил Офицерскую Воздухоплавательную школу и был назначен в Брест-Литовский Воздухоплавательный батальон.

Через год поступил в Гатчинскую аэронавигационную школу. В мае совершил первый самостоятельный полет на аэроплане, а осенью, блестяще закончив курс в числе первых 11-ти военных летчиков России, был оставлен инструктором при авиационном отделе школы.

К началу Первой мировой войны он обучил около 50 человек, ставших лучшими летчиками. Освоил несколько типов легких самолетов, осуществил ряд испытаний в научном и практическом применении авиации в военных целях. В 1911 году в Гатчине Панкратьев провел первые в мире испытания радиостанции, установленной на «Фармане-IV», с радиопередачей с самолета на землю, а в 1912 году - первые в России опыты по сбрасыванию с самолета донесений, а также опыты ночных полетов на самолетах с фарами на салазке (лыжах) и без освещения.

ВОЙНА с Германией потребовала экстренного освоения и боевого применения первого в мире тяжелого 4-моторного корабля «Илья Муромец», созданного И. Сикорским. Командирами первых военных «Муромцев» назначили лучших летчиков-инструкторов Гатчинской школы, Алексея - командиром «Илья Муромец-II».

С середины 1915 года он командовал I отрядом этих Воздушных Кораблей и в ходе войны снискал известность высокоэффективными разведками, бомбардировками и воздушными боями. Совершил ряд испытаний по бомбометанию, стрельбе из пулемета и аэрофотосъемке. Все это описано в книге «На воздушном корабле» Сергеем Никольским, членом экипажа «Муромца-II» и помощником Панкратьева. Став его другом и родственником, он прошел с ним всю войну. Жил и умер в эмиграции. В 2001 году его сын Александр издал в России дневниковые записи отца.

В 1917 году Алексея произвели в подполковники и назначили помощником начальника Эскадры Воздушных Кораблей. За выдающиеся достижения в освоении различных типов самолетов, под-

готовке кадров и участие в боевых действиях он заслужил многочисленные благодарности и был награжден шестью орденами.

В период февральской революции Панкратьев принял на себя командование Эскадрой, а 5 октября 1917 года был переведен в Главное управление Воздушного Флота в Петроград.

ВМЕСТЕ с Алексеем служил его средний брат Александр, принимавший участие в 1915-1916 годах в боевых полетах в качестве наблюдателя. За боевые заслуги его произвели в прапорщики, он имел также много наград. В 1918 году с остатками Эскадры Александр остался в Виннице, захваченной немцами. Алексей ждал весточки о брате, но сослуживцы, вернувшиеся из Винницы, ничего о нем не знали. Тяжело было писать маме, оставшейся в Коломне с детьми Тасей и Колей: «О Шуру вестей нет».

Все годы Шуру считали пропавшим без вести. Спустя почти сто лет потомкам станет известна его трагическая судьба. На Украине он поступил мотористом во 2-й самолетный отряд им. Донского Войскового Атамана Каледина, где встретил будущую жену Веру. Осенью 1920 года с остатками армии они эвакуировались в Феодосию, откуда 14 ноября ушел последний русский пароход с войсками Врангеля (на нем был и С. Никольский). Что помешало Панкратьеву использовать этот шанс на спасение? Через день в город вступили большевики. Решением чрезвычайной тройки 4 декабря в числе 287 офицеров 28-летний Александр был расстрелян (впоследствии все они были реабилитированы). Судьба Веры неизвестна.



Братья Панкратьевы (слева направо) Александр, Николай и Алексей, апрель 1916 года

В ПЕРИОД Октябрьской революции Алексей в условиях полного развала армии принимал активное участие в сохранении авиатехники. Будучи единственным летающим специалистом тяжелой авиации, непрерывно оставался в качестве инструктора. По поручению Всероссийской коллегии по управлению Воздушным Флотом Республики стал главным исполнителем ее решения о воссоздании Эскадры Воздушных Кораблей. «Задача же у меня только одна, - писал он матери, - сохранить для Мира и России тяжелую авиацию, большие аппа-

раты, которых нигде, кроме нас, нет...». Ценой неимоверных организационных усилий ему удалось буквально по крупицам заложить новое ядро тяжелой отечественной авиации, создав Северную Группу Воздушных Кораблей. Он разработал план применения «Муромцев» для полярных экспедиций. Однако напряженное положение на фронтах не позволило осуществить этот проект. В 1919 году Северная Группа была переименована в Дивизион Воздушных Кораблей «Илья Муромец» с базированием в Липецке.



Курсы тяжелой авиации, Сарепула, 1920 год. А. Панкратьев сидит вторым рядом пятым слева

В этот период Алексей создал семью. Его избранницей стала дочь военного инженера Софья Ивановна Григорьева.

В марте 1919 года от брюшного тифа умерла любимая сестра Тася, ей было 23 года. Алексей не смог проститься с ней: его сразил сыпной тиф, потом воспаление легких (в 1913 году от воспаления легких, командуя полком, умер его отец).

Узнав о смерти сестры, Алексей писал домой: «Милые Вы мои, хорошие, крепитесь, не плачьте, как я сейчас, старый дурак, реву. Я во всем себя виню, что не сумел Вам помочь, не сумел Вас вытащить из этой голодной дыры. И вот теперь расплата за мои ошибки, да какая... А ведь отец, умирая, на меня Вас всех оставил, а я и не выполнил своего долга...»

НЕ СЧИТАЯСЬ с расстройством здоровья, переутомлением и недоеданием, прервав отпуск по болезни, Алексей целиком отдался подготовке летных кадров. Крайне тяжелое положение на Южном фронте создало угрозу для ДВК в Липецке, и 21 августа 1919 года он был эвакуирован в Сарепулу.

Здесь Панкратьев стал создателем и начальником учебной части Курсов Специалистов Тяжелой Авиации при ДВК и единственным инструктором по обучению полетам на «Муромцах». В его ведении находились аэродром, аэрологическая станция, учебные самолеты и классы. Он разработал теоретический курс для ускоренного обучения летчиков, штурманов, мотористов и регулировщиков. Большую часть занятий проводил сам. Изучались тактика и фортификация, боевое применение воздушных кораблей, физика, математика, аэрофотосъемка. Десятки будущих летчиков, штурманов, мотористов, механиков прошли через его руки. Только с марта по декабрь 1920 года он

произвел 279 учебных полетов. Бывали дни, когда Алексей с утра до позднего вечера утучил небо над аэродромом, пересаживаясь с самолета в самолет или меняя обучающихся. Он умел зажечь веру в успех у каждого, с кем работал, кого наставлял и учил.

Панкратьевскую летную школу прошли известные летчики Туманский, Громов, Водопьянов, Спирин, Бассейн, Какулидис и другие.

ОСЕНЬЮ 1919 года в Сарепулу переехали мама и младший брат. Александра Николаевна, окончившая Екатеринбургский институт, стала санитаром приемного покоя лазарета при Дивизионе. Жена, выпускница Смольного института, - делопроизводителем клуба Дивизиона. Брата Николая зачислили на курсы летчиков, также он исполнял должность переписчика мастерс-

Алексей занимался проектированием и организацией воздушной линии Сарепула-Екатеринбург и созданием промежуточных аэростанций. Проектировал линии Москва-Харьков, Москва-Ташкент, Москва-Баку и Петроград-Владивосток с целью перевозки срочной правительственной почты и командированных по особо важным делам.

Воздушная линия «Сарепула-Екатеринбург» - это начало советского Гражданского Воздушного Флота. Рейсы на трассе стали тренировками подготовленных экипажей во внеаэродромных условиях.

В ДЕКАБРЕ 1921 года Алексея Васильевича назначили Начальником Оперативного Штаба Главвоздухфлота. Весной 1923 года он вернулся на летную работу в общество гражданского флота «Добролет». Летом принял участие в неделе «Воздушного Флота», осуществляя показательные полеты в качестве пилота с пассажирами на борту.

16 июля Алексей совершал тренировочный полет на самолете «Юнкерс-13», у которого была неисправность мотора. Произошла авария. При ударе о землю лопнул бак с горючим, бензин попал на работающий мотор, и пламя в одно мгновение охватило машину. Деформированной кабиной и мотором Панкратьеву прижало ноги, он не мог двигаться. Но в полном сознании до последних минут руководил спасением пассажиров и экипажа, сгорев заживо.

Его хоронили как летчика. На аэроплане везли гроб, аэропланы реяли над процессией, которая растянулась через все поле Ходынского аэродрома и шла до Братского кладбища. Во время похорон был снят фильм. Впоследствии Алексея Васильевича перезахоронили на Новодевичьем кладбище.

Оборвалась короткая жизнь полного сил, смелого и талантливого летчика. Во всем Алексее Панкратьев был примером для окружающих: в преданности идеям развития и прогресса тяжелой авиации, в особом любовном отношении к подчиненным и соратникам.

Воздушная Академия Жуковского взяла на себя заботу о сыне летчика - Никите. О нем сняли фильм «Орленок». Также Академия собрала крупную сумму на постройку самолета им. Панкратьева, но, к сожалению, это не удалось осуществить.

ПРОШЛО сто лет с тех пор, как А. В. Панкратьев стал военным летчиком. В 2011 году члены семьи Панкратьевых, бережно хранящие его документы и фотографии, встретились и познакомились с сыном С. Никольского - Александром Сергеевичем и сыном И. Сикорского - Сергеем Игоревичем. Эти встречи стали свидетельством памяти поколений о выдающихся людях, посвятивших себя освоению воздушного пространства России.

PS. В историю гражданской авиации России вписан факт: в 1920 году впервые в России совершена перевозка пассажиров на самолете «Илья Муромец» летчиком А. В. Панкратьевым по маршруту «Сарепула-Екатеринбург». Хорошо бы и нам вписать в историю города имя человека, проложившего в годы гражданской войны мирный путь в небе над Сарепулом.

Т. Пеганова, координатор проекта «Память Сарепула».