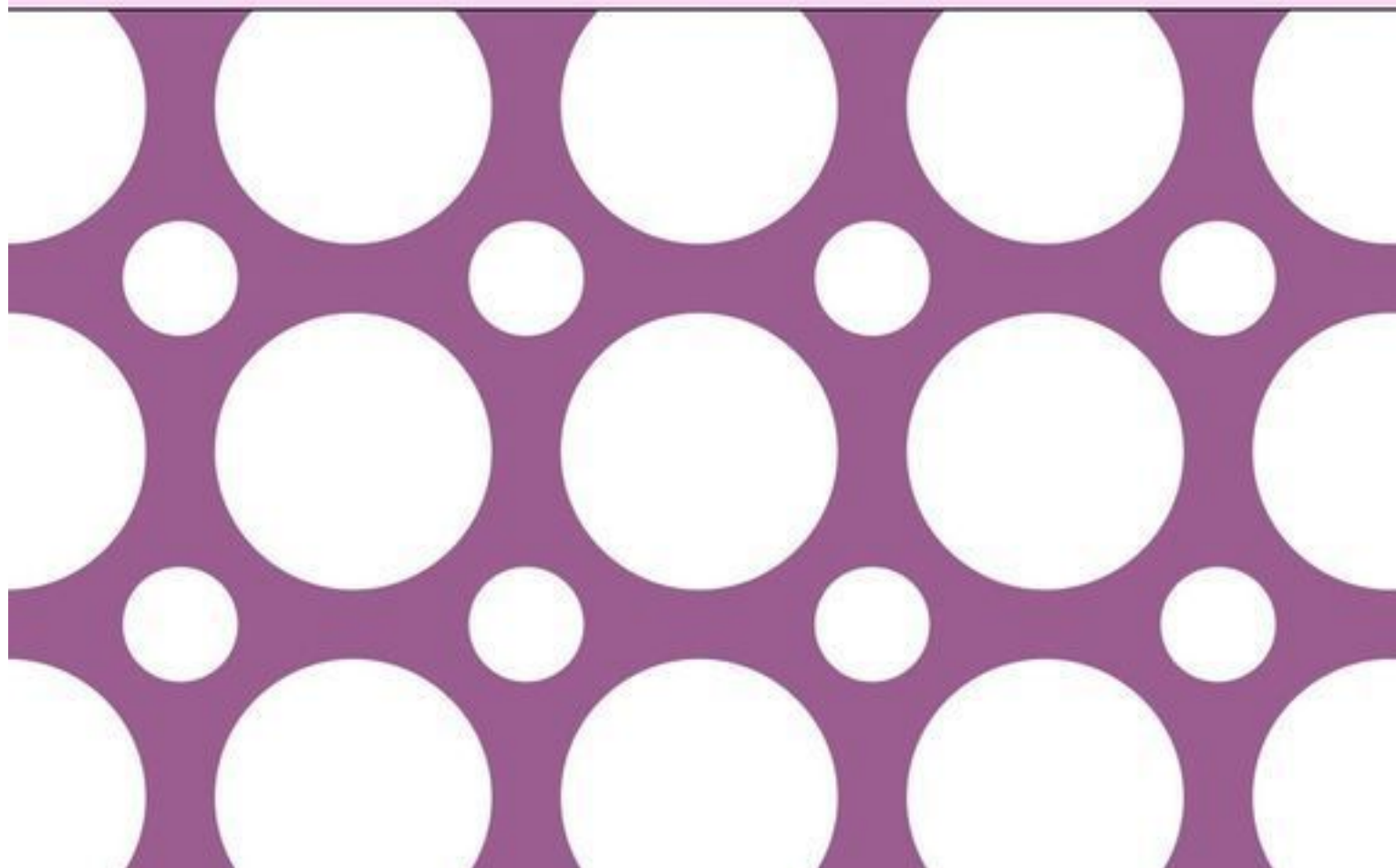


Александр Косарев

Заметки кладоискателя

Выпуск №22



Александр Косарев

**Заметки кладоискателя.
Выпуск №22**

«Издательские решения»

Косарев А. Г.

Заметки кладоискателя. Выпуск №22 / А. Г. Косарев —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-839583-3

Известный во многих странах автор и исследователь загадок исторических кладов Александр Косарев, представляет вашему вниманию свои небольшие и доступные любому читателю сборники, названные им «Три рассказа». В каждом выпуске будет как раз по три увлекательные истории, посвящённые розыскам давно исчезнувших сокровищ.

ISBN 978-5-44-839583-3

© Косарев А. Г.
© Издательские решения

Содержание

Последнее пике	6
Конец ознакомительного фрагмента.	11

Заметки кладоискателя

Выпуск №22

Александр Григорьевич Косарев

© Александр Григорьевич Косарев, 2017

ISBN 978-5-4483-9583-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Александр Косарев

Три рассказа

Выпуск №22

Известный во многих странах автор и исследователь загадок исторических кладов Александр Косарев, представляет вашему вниманию свои небольшие и доступные любому читателю сборники, названные им «Три рассказа». В каждом выпуске будет как раз по три увлекательные истории, посвящённые розыскам давно исчезнувших сокровищ.

Последнее пике

Те из вас, кто уже прочитал рассказ под названием «Наполеонова гать» пусть и заочно, но немного знакомы с озером Селява, вблизи которого разворачивались описываемые мной события. Надо же было такому случиться, что ещё одно наше расследование оказалось связано с этим удивительным по красоте водоёмом.

Поскольку дело довольно запутанное, то начну своё повествование издалека. Собирая в Интернете сведения по окрестностям данного озера, я совершенно неожиданно наткнулся на крохотную заметочку, вкраплённую в пространный рассказ об обитающих в Селяве видах рыб. Вот это вкрапление, читайте его полностью: **«Среди местных жителей существует легенда, что 28 августа 1942 г. в оз. Селява упал бомбардировщик Пе-8, перевозивший в Англию 4 тонны золота в качестве предоплаты за поставки по ленд-лизу».**

Конечно же, бывалый кладоискатель не может равнодушно пройти мимо подобного рода информации. Он просто обязан хотя бы в первом приближении проверить её достоверность. Занялся подобной проверкой и я. Без особой надежды, разумеется, скорее по привычке. И, конечно же, в первую очередь прочитал те заметки, что по данному вопросу разместили на своих сайтах всевозможные кладоискатели. Однозначно убедившись в том, что они полные профаны в вопросах, связанных с военной частью данной истории, решил провести вторичный, более подробный анализ давнего авиационного происшествия. Прежде всего, мне требовалось прояснить именно фактологическую составляющую данной легенды. Не содержится ли в ней каких-нибудь недопустимых несоответствий?

Поэтому я взялся проверять каждый найденный факт с максимальной тщательностью. Поскольку в заметке говорилось о том, что в озеро упал именно бомбардировщик и не какой-либо ещё, а Пе-8, я начал сильно сомневаться в её достоверности. И сомневаться вот почему. Смотрите, ведь речь идёт о «местных жителях». А кто такие были эти местные жители? Ими были самые обычные белорусские крестьяне, те немногочисленные жители деревень проживающих в самой что ни на есть центральной белорусской глубинке. В основном ими были старики, женщины и дети. У стариков, как правило, уже слишком плохое зрение, чтобы подробно разглядеть стремительно падающий с небес самолёт. Женщины, равно как дети в самолётах той поры точно не разбирались и однозначно не могли отличить один тип летательных аппаратов от другого! А кроме того в конце августа все без исключения жители деревень были заняты на работе в полях и пребывали во всем известной позе (спиной к солнцу) с лопатой, или вилами в руках. Не до любования небесной лазурью им было, другие, более земные заботы занимали всё их внимание. А, кроме того, не будем забывать, что самолёты с подобного рода тайными миссиями, как правило, выполняли свои полёты вовсе не днём, а глубокой ночью!

Далее, назвать точную дату произошедшего в 1942 году события те самые пресловутые **28 августа 1942 г.** рядовой крестьянин точно не мог! Ни в жизнь в это не поверю! В те времена, если кто не помнит, в деревнях вообще не знали, какой день-то на дворе. Работали каждый день, и разгибать натруженные спины им позволялось властями только во время государственных или (престольных, по старой памяти) праздников. К тому же на дворе была немецкая оккупация, и какие-либо праздники были отменены вовсе. В быту же рядовых сельчан, как правило, не было упоминания дат как таковых. Говорили: «намедни», «у прошлом годи», «на той неделе»... И потом, сохранить в своей памяти аж 70 лет точную дату какого-то, пусть и интересного (по своему) события практически невозможно! С большим трудом вспоминаем мы даты рождения собственных детей, уже почти точно не помним день свадьбы, а уж припомнить какую-то там катастрофу..., ну..., хорошо, если попадём в ближайшую к ней пятилетку.

Непонятно так же кто именно рассказал белорусским труженикам села, что упавший самолёт вёз именно золото, причём не всякое абы какое, а то, которое требовали союзники в качестве предоплаты за поставки по «ленд-лизу». О таких подробностях далеко не все в самом Кремле были осведомлены! Но ведь как-то нашёлся неведомый знаток всех государственный тайн и секретов! Не пожалел он времени и сил, съездил в далёкий от Москвы озёрный край и всем встречным подробнейшим образом рассказал обо всех подробностях данного полёта. И кто бы это мог быть? Может быть вы мне подскажете?

Вот почему я с самого начала стал подозревать, что и эта чересчур точная дата и точное указание типа летательного аппарата появились и были введены в человеческое общение много позже. Во всяком случае никак не ранее того момента, как компетентные органы СССР развернули масштабную поисковую экспедицию пропавшего самолёта. То, что они её развернули бы при малейшем шансе на успех, не вызывает у меня ни малейшего сомнения. Вездесущие офицеры КГБ СССР в течение нескольких десятилетий организовывали и успешно завершали достаточно много поисковых операций, целью которых зачастую были куда как меньшие массы драгоценного металла. А тут вроде как пропало аж 4 тонны золота! Тут явно было за что побороться! Но вот неувязка. Точные сведения об упавшем самолёте знали все, а вот о поисках, которые должны были быть масштабными и многодневными никто не сказал и полслова!

В общем можно было не сомневаться, в том, что небольшая легенда о Селяве не содержит в себе достоверной поисковой информации. Нарочито излишне подробное описание событий, знать о которых местные жители не могли никак, однозначно указывало на заказной характер статьи. Но одновременно именно эта «заказуха» указывала мне на то, что некие события связанные с крушением какого-то самолёта, действительно могли происходить в данном регионе. Ведь для чего сочиняются и разносятся по городам и весям подобного рода байки? А вот именно для того, чтобы сосредоточить внимание поисковой братии на каком-то ином месте, лесе, болоте или как в данном случае – озере. И делается это только для того, чтобы вся эта чересчур любопытная общественность не мешала действительным поисковым работам на другом болоте или озере! Только для этого и ни для чего более!

Кстати прямо сейчас можно было бы обсудить те самые тонны золота. 4 тонны..., 4 тонны..., вам не кажется, что указана слишком круглая цифра? Всё же не картошку везли, не сахар-сырец! Но магия данной цифры мигом исчезает, едва внимательный исследователь начинает изучать тактико-технические данные того самолёта, на котором его вроде как перевозили. Давайте немного ознакомимся с ними и мы.

Пе-8 (другие обозначения ТБ-7 и АНТ-42) – советский четырёхмоторный тяжёлый бомбардировщик дальнего действия периода Второй мировой войны. Использовался в основном для бомбардировок тылов противника (в частности, Пе-8 и в самом деле бомбили Берлин, Кёнигсберг, Данциг, Хельсинки).

Проектирование самолёта под рабочим названием «АНТ-42» было начато в июле 1934 года бригадой В. М. Петлякова ОКБ А. Н. Туполева. По своему назначению разрабатываемый самолёт являлся скоростным высотным тяжёлым бомбардировщиком дальнего действия. Самолёты разных серий могли различаться типом силовой установки. На первых серийных самолётах – АМ-34ФРНВ, затем перешли на АМ-35. Позднее устанавливались двигатели АМ-35А, дизельные М-30 (впоследствии заменённые на АМ-35А), М-82ФН и дизельные АЧ-30Б. С бомбовой нагрузкой в 2000 кг, при полной заправке топливом максимальная дальность полёта Пе-8 составляла: с двигателями АМ-35А – 3600 км, с М-40 или М-30 – 5460 км, с М-82 – 5800 км.

В заключении по лётным испытаниям данной машины отмечалось, что во время полёта на высоте 10000—11000 м самолёт практически неуязвим для истребителей противника. Даже будучи полностью загружен горючим и бомбами, самолёт быстро набирал макси-

мальную высоту полёта, легко выполнял виражи с креном до 50° в условиях, когда другие самолёты (в том числе и немецкие истребители) могли с трудом удерживаться на курсе. Высокая маневренность машины на высотах до 10000 м обеспечивала прицельное бомбометание и малую уязвимость для огня зенитной артиллерии. Максимальная бомбовая нагрузка Пе-8 составляла именно **4000 кг**, однако даже в перегруженном состоянии самолёт не терял своих основных показателей.

Вот отсюда-то и пошла эта цифра – 4000 кг.! Её, не долго думая, взяли из официальной грузоподъёмности Пе-8, хотя на самом деле бомбовая нагрузка данного самолёта менялась неоднократно! У прототипов первых лет она была всего 2000 кг, а вот машины последних серий брали на борт и пятитонные бомбы! Ага, значит, составители легенды про золото озера Селява, начинали творить свою историю, отталкиваясь именно от характеристик самого самолёта, а вовсе не от количества перевозимых ценностей! А раз это так, то нам следует понять, почему был выбран именно этот, а не какой-либо иной самолёт.

Как мне представляется, в пользу данного летательного аппарата говорили именно его рекордные характеристики. Довольно высокая грузоподъёмность Пе-8 гармонично сочеталась в нём с рекордным же дальностью действия. Даже с не слишком удачными двигателями (АМ-35А) – он мог без дозаправки пролететь 3600 км! Иными словами только данный самолёт с довольно увесистым грузом на борту и с экипажем в 12 человек был способен запросто долететь от Москвы до Лондона (2500 км.) без дозаправки. Иными словами, взлетев вечером с аэродрома в Раменках наш спецрейс мог бы уже где-то в четыре часа утра (по Московскому времени) совершить посадку в районе Хитроу!

Но этот почему-то не совершил..., вот загадка-то! Почему? Что помешало? Да, понятно, война, стрельба и всё такое. Но давайте разберёмся с этим вопросом поподробнее. В первую очередь на ум приходит возможное огневое противодействие противника. Осуществить его тот мог двумя способами: или используя зенитную артиллерию, или с помощью высотных истребителей. Однако всё не так просто, и советское командование наверняка просчитало все эти варианты заранее. Именно поэтому наш аэроплан весь свой полёт совершал именно августовской ночью, когда нет луны и заметить самолёт, летящий на высоте более 10.000 метров практически невозможно. Но даже если бы его и заметили, (или услышали) то как бы могли действовать немцы, поняв, что где-то там, в безумной высоте неизвестно куда летит непонятно чей самолёт?

Разумеется, они могли обстрелять его из крупнокалиберных зенитных орудий. Однако подобного рода пушек типа Flak 36, 38 и 40 (калибров 88 мм, 105 мм. и 128 мм. соответственно) в немецкой армии вообще было немного. К тому же они были сосредоточены либо на передовой (как действенное противотанковое оружие), либо прикрывали от бомбёжек крупные города в самой Германии. Но понятно, что маршрут нашего спецрейса был проложен таким образом, чтобы гарантированно пролететь не только мимо крупных городов, центральных аэродромов или узловых железнодорожных станций, но и вообще хоть сколько-нибудь крупных скоплений войск. Ещё нужно учесть и тот факт, что Пе-8 летел на таких высотах, что даже крупнокалиберные снаряды поднимались на неё, уже практически потеряв скорость. Чтобы попасть в одиночный самолёт в условиях глухой ночи, нужно было собрать около безвестной Селявы всю самую мощную артиллерию Рейха и палить из всех столов целый час, рассчитывая, что хоть один снаряд нанесёт нашему самолёту фатальные повреждения. Разумеется, он всё это время должен был висеть в небесах неподвижно, изображая из себя некую мишень в тире.

Несомненно такого не было, да и быть не могло быть на протяжении всей Второй мировой войны. Но остаются ещё самолёты-истребители, которые были способны (в потенци) сбить наш самолёт своим бортовым вооружением. Например, Мессершмит 109Е1 уже поступивший в войска в 1942 году был способен подняться на предельную высоту

10500 метров. Был способен... да, но только в неких идеальных условиях! Самолёт для осуществления подобного рекорда взлетал с полупустыми баками, без боеприпасов, с самым тощим пилотом и двигался по специальной траектории, поднимаясь на рекордную высоту лишь на несколько секунд. Мог ли обычный строевой лётчик не в ясный день и не в идеальных погодных условиях подняться в глухой ночи именно в ту точку воздушного пространства, откуда он мог бы сделать лишь одну единственную роковую очередь фактически вслепую?

Выскажусь вполне однозначно, чтобы подвести итог обсуждению. По одинокой мишени, летящей над безжизненными белорусскими лесами и болотами, не станет работать ни зенитная артиллерия, не будут поднимать и истребители, как не имеющих никаких шансов догнать столь высоко летящий самолёт. То есть противодействие с немецкой стороны мы однозначно отмечаем, как событие абсолютно маловероятное, даже, несмотря на войну. Что же остаётся в качестве причины незапланированной посадки? Пожалуй..., только техническая неисправность!

Давайте рассмотрим и эту причину со всех сторон. И главный вопрос, который будет нас заботить – это качество авиационного топлива. Что ж, на дворе, как я уже говорил – август 42-го. Чем запомнился этот месяц в истории той войны? Лето того года ознаменовалось крупными победами немецких войск, особенно на Северном Кавказе и в районе Сталинграда. Но, несмотря на все успехи, выполнить свою главную задачу – захватить месторождения грозненской нефти и перерезать водные перевозки горючего по Волге им осуществить не удалось. Так что вывод мы делаем вполне однозначный – качество выпускаемого на советских нефтеперегонных заводах топлива (в частности авиационного) было ничуть не хуже, нежели раньше.

Я вот почему поднял вопрос о топливе. Дело всё в том, что некоторые модификации Пе-8 были оснащены дизельными двигателями, которые показали себя не лучшим образом. Вот что мне удалось выяснить по данному вопросу. Цитирую: «Также имели место попытки применения дизельных авиадвигателей М-40 конструкции А. Д. Чаромского. Двигатели имели мощность 1000 л.с. и оснащались винтами ВИШ-24. То есть действительно имела некоторая возможность того, что у данного самолёта могли быть некоторые проблемы с питанием двигателей. Но и она могла привести к катастрофе лишь в одном случае из ста. Ведь наверняка для выполнения подобного рода задания была выделена лучшая машина, которой управлял лучший же экипаж, знающий как действовать в случаях временной остановки двигателей. Иного и быть не могло. Ведь ответственные за успешное проведение «золотого» рейса начальники отвечали за него головой! Причём в буквальном смысле. Случись что, их бы первыми вывели в ближайший лесок и расстреляли без малейших колебаний. Уж с чем-чем, а с этим вопросом у товарища Сталина был полный порядок. Поэтому маловероятно, чтобы для столь ответственного рейса использовали самолёт с барахлящими двигателями.

КБ Петлякова создала достаточно надёжный самолёт, имевший к тому же хорошее вооружение. Пе-8 обладал мощным оборонительным вооружением, состоявшим из двух 20-мм пушек ШВАК, и нескольких пулемётов. Вкупе с большой высотностью, столь внушительное оборонительное вооружение позволяло экипажам Пе-8 выполнять полёты без истребительного прикрытия. Именно поэтому к середине 1943 года АДД (Авиация дальнего действия) Красной армии потеряла лишь 27 самолётов Пе-8, из них 14 было уничтожено на аэродромах в первый день войны (в частности, на аэродроме Борисполь под Киевом было уничтожено 5 самолётов Пе-8). Конечно же, были потери и из-за технических проблем (особенно в начальный период войны) и даже от обстрелов собственными зенитными батареями при возвращении на аэродромы базирования. Так, знаменитая бомбардировка Берлина в августе 1942 года принесла катастрофические потери – из 10 Пе-8 на аэродром вернулись

только 2 машины. Остальные вышли из строя по техническим причинам, сели на других аэродромах из-за нехватки топлива, или были сбиты зенитками, в т. ч. и своими!

Какой же вывод можно сделать из проведённого анализа нашей легенды. Они неутешительны. Представляется, что данная история отражает некие действительно имевшие место события, но указанная в легенде излишние подробности заставляют нас думать о том, что перед нами классическая легенда прикрытия, частенько применявшаяся чекистами (или иными заинтересованными лицами) для маскировки собственной поисковой деятельности. Так что на самом деле скорее всего ситуация обстояла несколько иным образом.

Сейчас я рассказал бы её немного иначе. В один из дней 1942 года некий специально подготовленный самолёт Дальней авиации вылетел с одного из Подмосковных аэродромов, имея на борту некоторое количество золота, которое было предназначено для срочной выплаты Великобритании. Ценный металл был предназначен для скорейшей организации поставок вооружения и стратегически важных материалов терпящей тотальное поражение на всех фронтах Красной армии. Страна стояла на грани разгрома и поэтому в конце сентября – начале октября 1941 года велись трехсторонние (СССР – Великобритания – США) переговоры о взаимных поставках стратегически важного сырья и оружия – «ленд-лизе». Однако помощь Советскому Союзу отнюдь не планировалась бескорыстной. «Добрые» союзники потребовали оплаты золотом: «Кошелек или жизнь!». Тогда-то Сталин и произнес свою знаменитую фразу: «Кровь советских солдат стоит дороже всего золота мира!» и – подписал соглашение.

Золото нужно было доставить срочно, и именно поэтому кроме морских перевозок было решено задействовать авиацию дальнего действия (знаменитое АДД). Не многие у нас в курсе, что в течение 1942 года АДД получила от промышленности 650 новых самолетов. Теперь его основу составляли самолеты Ил-4, Ер-2, Пе-8, переоборудованные под бомбардировщики транспортные Ли-2.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.