

В 1940 году по приказу ЮН-3
 на единственной эскадре вылетели 12
 кораблей, в том числе и наша корабль
 ПБ-3, командир корабля Щеглов Сергей
 Б. техник Жамяко И. В. п/борттехник
 Татариков, стрелок Бурхойлов Н. Ф. и
 командир стрелок Апанасов в эскадре.
 В м. Рязань-аэродром прошли подготовку
 а затем перелет Канадалавию, где
 подтвердилось все самолеты на белом
 море на льду. С белого моря, а это
 был наш аэродром производилось
 заправки, боевые снаряжения, и другие
 на единичные объекты - Толбачинские.
 За время пребывания на единичной
 войне мы потеряли один самолет
 ПБ-3 командир корабля тов. Каретин,
 отпавший самолет по окончании
 войны 12 марта, в апреле вернулся
 в Ростов. А возвратился

2 в 3^й авиационный полк
авиак. парка.

(13.) В 1940 году когда М. авиация вылетела
из Ростова в летнее время в лагерь Сталин
кривекуло 100-го в июне мне была объявлена
тревога, и парк вылетел на задание. Тогда я
была в Ростове, а за тем мне перелет в Харьков
далее Днепробск. Там получили задание оборудовать
вертикаль в балясочках сраненное оборудование
для обслуживания десантников. Две было подготовлено
и на второй день вылетели на направлении Тоневежское
для обслуживания десанта. Тогда это называлось
операция "подать братскую руку". Но в полете балясочка
сбросить десант не удалось, посылку произвести не
аэродроме Тоневежское. Там проводили сутки. Там же
разоружили вылет на Ростов. Но произошло новое
изменение и посылку произвести на Украине - а это
ураи сейчас непонятно, там приказ заправить
таким образом и сейчас оно полностью. На

3.
следующий день рано утром вылетели
палком, но не в Ростов, а направившем их
Винниев. Надавию было сказано по радио
для трагетей.

Конкретно об эпизоде:

Вой при взлете корабль был полностью
загружен, а в воздухе по показаниям пробега
для самолета ТБ-3 возможно не соответствова-
ло при пробеге-взлете сильно возражение и
дальше от земли повторное отрывание но
взлетел. Я как Торт-техник обязан после
взлета просмотреть работу моторов и
правел в Криво. Где обнаружил течь крайнего
левого мотора. Об это сразу же доложил
Кру Корабля; Шеглову с. Сам принцип и
помощник мой, подключив дополнительно
систему, в ней показывавшая альтеером
в этот мотор, контролируя его через
паросветную трубу расширительного
тачка. Принятых мер и анализе ввдн

4. докладываю Камандиру. Когда вода из 1500
бака закончилась, мотор без воды роботаит и
плашет вода и маела пошла @ высоте 180°. Налетел
Кру Шеглову, отаи это надо выключить мотор
продвигу посадку на сенокое. Который баешко
площадью был переф жамы в Районе Уржумского
аэродрома гор. Жетайыр. И когда мотор выключ
самолет начал терять высоту, значит надо у
личить обороты траел мотораа чтобы удержат
в воздухе. Когда обороты мотораа увеличили
температура воды и маела резко повисела,
отаи я все докладываю. Таломеченея стало
критическим и тогда после моего последнего
доклада Шеглову о серьезности события. Он
решил при выключенной левой крайневой
моторе разворот влево чтобы выровнить
самолет на сенокое на посадку. Самолет
резко пошел на снижение и приближаясь
к земле он еле смог выравнять его перед
землей. Но впоперек нашей посадки

отражаемая дорога Нейталемер - Руев в
которую мы и врезались. При ударе о землю
самолет взмыло (попалау что обороты моторов
не уменьшились) и выключиле зажегались трех
моторов. Когда самолет ударился произшли
сильный треск шши, были пробиты колеса,
бензобаки, поломаны стоек и подкосы
шасси, самолет палз почти вертикально
на передней части срываясь и моторах
без воздушных винтов. Сгорело в полном
сейчас, откуда появилось ообразительность, как
выключиле зажегались. Я оказался вне самолета
где то в метрах 50-60. Штурман был подбит
в штурманской кабине но извлекено его
оттуда был палеи ноги. Капитан Корабля Мемов
и его правый летчик были в оторванных от
самолета подавал крик и штурман не
подожгите к самолету сейчас взорвется.
Самолет пропал от дороги в олово где
женщины палеи метров 60-70. Это было

6. На окраине дупло Левков экаспира
район. Вскоре к месту капитан Федот
Военного летчика Скалорухи, прибыла группа
пашаць Генерал, Антенеръ, Следет Беренж Ор
Мехаяськ и Охрана.

После осмотра капитан Федот самолета,
допрошен предке Командир В-м Щелков, е
пашацьк, Борт-механик Замяцкий и бойцы
двухэтажки. Вывод был сделан генералом
таков. Если бы бортмеханик при ударе
о землю, и при выключении самолета
не выключил зажигательные моторы, са
лет должен был взорваться и весь
экипаж погиб. А это время переест
краше экипажа были и двухэтажные
Командир корабля поздно прочел, и
принял не правильное решение, что
при посадке самолета развернул его в
сторону выключенного неработающего
мотора. Он был отстранен от

полетов в течение того года.

И после после разбора и сдачи остатков самолета на гражданский аэродром в Житомир, а моторы в Воицкий гарнизон Сколорохи. Соевсем пашошничкое сем
взвратились в М² авиаток в 3-авиаток
идея прине ежово новый корабль.

В сентябре 1940 года М² авиаток был
переведен в гор. Великие Луки и в
декабре 1940 г. я был откомандирован в
гор. Резань в 1-ю Резанскую школу Штурманов
и летчиков ночных экипажей АНН. Н-к
школы был генерал лейтенант Белаяков И. В.

Удивительно то что, о моей смерти
нет никаких сведений в моем личном деле;

- 1) Ураетно в гражданской войне
- 2) и еобитит маневры катсв. рощи.

27
И. В. Белаяков

И. В. Белаяков
И. В.

И. В. Белаяков
И. В.