

Георгиевский кавалер

О том, что в городе Красноярские жил на пенсии один из первых российских военных лётчиков, соратник П. НЕСТЕРОВА, полный георгиевский кавалер, герой Первой мировой войны Тимофей Кузьмич КРАВЦОВ, я узнал из статьи в старой газете. Многоотража полководца Красноярского управления гражданской авиации «Красноярский пилот» 6 ноября 1965 года поместила статью В. ЛАРИНА «Крылья революции», посвящённую участию Тимофея Кравцова в революции и гражданской войне. Потом попал на глаза очерк В. КРАЮШКИНА «Дорогой смелых» в журнале «Енисей», где достаточно подробно был показан период службы Тимофея Кузьмича в царской армии. И всё...

Обе статьи были «призраки» до поры до времени, и ими воспользовались, когда готовил к изданию книгу о красноярской авиации; как выяснилось, к её составлению Тимофей Кузьмич имел самое близкое отношение. С 1954 года он работал начальником аэропортов в Енисейской авиатуре. Но его дальнейшая судьба мне была неизвестна.

И вот в августе этого года, юбилейного для красноярской авиации, — звонок начальная отдела кадров Красноярского управления воздушного транспорта Владимира Александровича СОФУНОВА: «Слава, тебе говорит кто-нибудь фамилия Кравцова?»

— Тимофей Кузьмич? — спрашиваю.

— Он самый.

СИБИРСКИЙ ФОРУМ
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ДИАЛОГ
ноябрь 2014 г.

Георгиевский кавалер

(Окончание. Начало на стр. 5)

Вскоре унтер-офицер Кравцов был назначен старшим механиком группы монопланов, а в 1913 году — в офицерский класс инструктора практического обучения «господ офицеров». В то время среди учеников-лётчиков офицерского состава находились вошедшие в историю воздушного флота шtab-капитан Нестеров, шtab-капитан КРУТЕНЬ, ротмистр КАЗАКОВ и другие.

Кравцову как старшему авиаинженеру часто приходилось участвовать в полётах с инструктором капитаном МОДРАХОМ, который в воздухе начал понемногу учить механика управлять самолётом. Просился Кравцов учиться лётному делу и официально, но получать отказ, поскольку был выходцем не из дворянского сословия. Несмотря на это Кравцова как специалиста-механика высоко ценило руководство школы. В 1914 г. он был назначен в военную комиссию, состоящую из офицеров, для ознакомления с постройкой самолёта Илья Муромец конструкции СИКОРСКОГО. Во время этого командировки Кравцов упрямил предоставить ему право обучаться лётному делу без отрыва от своей служебной деятельности. Разрешение дали, и Тимофей Кравцов, сначала освоив руление самолётом на земле, после трёх взлётов и посадок с инструктором поднялся в воздух самостоятельно. Так втайне от начальства и научился летать.

Вернувшись в Гатчину, он снова обратился к старшему офицеру школы капитану ДАНИЛЕВСКОМУ за разрешением сдать экзамен «на лётника», выдав свой секрет — что уже умеет летать самостоятельно. Но всё равно получил отказ. Помог Кравцову случай, который мог закончить трагически.

На аэродроме школы стоял трофейный немецкий самолёт «Альбатрос», считавшийся очень неудачным. Лётчик отказывался на нём летать, боясь разбиться. Кравцов решил опробовать свой страшный для остальных самолёт и заодно доказать, на что способен простой солдат. Он просил доложить об этом командованию школы.

Вылет настойчивому механику разрешили. Он отлично взлетел, но, как назло, в полёте отказал мотор. В этих экстремальных условиях переживавший Кравцов выключил мотор и прервал спланированную посадку. Подхвативший к месту посадки начальник школы полковник УЛЬЯНИН поблагодарил Кравцова за службу и за сохранение самолёта. Но ещё больше был рад солдат Кравцов, когда в его присутствии его «вечный враг» капитан Данилевский, обращаясь к офицеру, сказал: «Надо летать, должно справедливо!» Кравцов — золото механика и золото лётчика». С этих пор Тимофей Кравцов был в большом почёте и среди солдат, и среди руководства.

Вскоре после сдачи экзамена на допуск к полётам его назначили инструктором по обучению учётлов. Но уже начался война с Германией, и своенравный солдат рвался на фронт. Он получил от писаря документы об окончании школы лётчиков и самовольно выехал в 31-й корпусной авиаотряд, которым командовал его бывший инструктор капитан Модрах.

В отряде Кравцов принял с большой радостью и теплотой, и начался его боевая служба. Числясь в авиационном полку солдатом-лётчиком и исполняющим обязанности инженера, Кравцов с 1915 по 1917 год по боевым полётам превзошёл всех офицеров не только своего отряда, но и авиационную. Летал на самолётах различных марок — Дюпюэра, Ньюпорт, Фарман, Блерно, Моран, Моран-Парасоль, но более всего — на самолёте марки Вуазен. Один из первых в русской авиации летал ночью на бомбометание.

За время службы в 31-м авиаотряде Тимофей Кузьмич Кравцов удостоился четырёх Георгиевских крестов (с формулировкой «за воздушные разведки») и был произведён в первый офицерский чин прапорщика. Кроме того, за свои боевые полёты Кравцов был награждён орденами Анны, Владимира, Станислава с мечами и бантом и Золотым Георгиевским оружием. Последнюю награду он получил за произведённую аэрофотосъёмку железной дороги, проложенной в Ковельском направлении к позиции фронта. Аэрофотосъёмка впервые в русской армии была произведена непрерывно на всём протяжении позиций 31-го корпуса Юго-Западного фронта, что представляло большую ценность для командования. Во время этих вылетов экипажу Кравцова приходилось неоднократно вступать в воздушный бой. В последнем бою из семи самолётов противника Кравцов сбил два (один из них — застрелил вражеского пилота из личного оружия). В этом же воздушном

Оказывается, на днях в управление пришёл пожилой мужчина, оказавшийся внуком племянником Т. Кравцова. Владимир Евгеньевич СПАСКОКИЙ принёс фотографии, документы и рассказал, что умерший в 1972 году Тимофей Кузьмич похоронен на Базайском кладбище в Красноярске. Жены и единственной дочери тоже уже нет в живых. Внуков по прямой линии нет, линия рода оборвалась. Владимир Евгеньевич, сохранивший архив лётчика, беспокоился о возможной окончательной утере места захоронения героя Первой мировой войны.

— Мне уже за 60, и кроме меня, на кладбище у Кравцова никто не бывает. Обидно, такой человек был героический, а никто и не вспомнит, — сокрушался Владимир Евгеньевич.

Перехватив фотографии лётчиков Первой мировой, взглядывась в лицо самого Тимофея Кузьмича, braveго красавца-бронета с отличной выправкой, я как будто окуная в ту эпоху, в ту незабываемую забытую войну за Отечество, в которой тоже было немало героев.

Биография Тимофея Кузьмича Кравцова уникальна. Жизнь на переломе времён могла легко перемолотить человека слабого, а сильного — вознести высоко. Тимофей Кузьмич прожил очень короткую жизнь и несмотря на разные повороты судьбы — удержался на высоте, НИКОГДА НЕ ПАДАЛ!

Прочитав его незабываемую, к сожалению, рукописные воспоминания, я посетил своим долгом рассказать об этом замечательном человеке. Тем более что нынешний 2014-й — год 100-летия начала Первой мировой войны, одной из самых драматических страниц мировой истории. По инициативе российского парламента день вступления России в Первую мировую войну — 1 августа — был установлен в качестве официального даты как День памяти российских воинов, погибших в Первой мировой войне 1914-1918 гг.

Тимофей Кузьмич Кравцов родился 20 января 1889 года в Курской губернии. В семилетнем возрасте остался без отца, ноше четырех классов школы поступил учеником слесаря в мастерские. В 15 лет уехал на Донбасс, где работал слесарем на рудниках до призыва в армию. В 1910 году был призван на действительную военную службу во Владивостокскую крепостную военно-телеграфную роту, успешно окончил школу телеграфиста.

В первом полёте 1911 года Тимофей Кравцов впервые увидел самолёт, на котором авиатор Яков СЕДОВ производил публичные платные полёты во Владивостоке. Кравцов познакомился с авиаинженером Самойлом Селова, которому предложил свои услуги по выводу самолёта на старт и со старта. Тимофей Кузьмич вспоминал: «...с какой и радостью и любовью я обывал и обирал самолёт, с радостью помогая в работе по подготовке самолёта к полёту. Я так был зачарован самолётом, что даже пошёл на нарушение воинской дисциплины, совершая самовольные отлучки из роты. Продолжал удирать на аэродром до тех пор, пока Седов не прекратил свои полёты во Владивостоке».

В этом же году поступил приказ военного министра СУХОМИЛИНОВА командировать из инженерных войск в Петербург, в Офицерскую воздухоплавательную школу, добровольцем — абсолютно здоровых людей из нижних чинов. Командир части отправил Кравцова.

По прибытию в Петербург Кравцов был зачислен в школу авиаинженеров, которую успешно закончил в 1912 году. Это был первый выпуск авиаинженеров в царской России (до этого в нашем Отечестве было всего пять авиаинженеров, прошедших обучение во Франции).

(Окончание на стр. 13)



Т. К. Кравцов — третий слева

бою Тимофей Кузьмич сам был ранен и сбит над территорией противника, спланировал к лесу, но к счастью, был спасён от него во время Брюслувского прорыва русскими войсками на реке Булг.

После революции 1917 года солдатским комитетом авиаотряда Т.К.Кравцов был послан делегатом на фронтальный съезд от частей Юго-Западного Кравцов вступил в её ряды и принял командование 21-м авиаотрядом, где был примером для всего личного состава. В 1919 г. назначен начальником авиации и воздухоплавания 15-й Армии. Воевал против ДЕНИКИНА и ПЕТЛЮРЫ.

В 15-й Армии Кравцов предложил восстанавливать самолёты из списанных и потерявших аварию. А когда в 1920-м году его назначили командиром 1-го Авиапарка Западного фронта, добился несмысленно по тем временам производительности труда: восстанавливали до 30 штук самолётов в месяц.

В 1923 году Кравцов назначен начальником Военно-Воздушных Сил Туркестанского фронта, участвовал в операциях по ликвидации басмаческих бан в Бухаре.

В это же время он поставил перед ВЦКК вопрос об организации воздушных сообщений в Средней Азии. К его предложению отнеслись со всем вниманием, и Тимофей Кузьмич был назначен начальником управления воздушных сообщений общества «Добролет» Средней Азии. По существу, воздушных линий в то время ещё не было, их нужно было впервые организовать. Первым стал маршрут Шахтёр-Верный. Потом — Ташкент-Бухара-Хива; Ташкент-Кабул; Ташкент-Душанбе; Ташкент-Алма-Ата.

Из Средней Азии Кравцова направляют на Украину, в управление общества «Кривоземелье» — начальником Харьковского аэропорта. В этой должности он состоял до 1927 года, когда по личной просьбе был переведён на лётную работу. Летал по маршрутам Харьков-Москва, Харьков-Минеральные Воды, на новой линии Баку-Сочи. Налетав первый миллион километров в «Кривоземелье», Тимофей Кравцов не имел ни единой аварии.

Однако в 1932 г. (ему 43 года) авиатор прекратил лётную работу и организовал (впервые) лётно-испытательную станцию при авиазаводе № 22 в Филе. Ему очень понравилась эта работа, связанная с контролем построения самолётов и испытанием их в воздухе. Вслед за этим первопроходец воздушных линий принял отдел механизации аэродромной службы в Научно-испытательном институте гражданской воздушного флота. Не получив высшего образования, но имея многолетний практический опыт в эксплуатации и наземной технической службе, Тимофей Кузьмич много сделал для становления инженерно-аэродромной службы ГВФ.

С 1934 г. по май 1941 г. Кравцов работает в Сибири, в Енисейской и Игарской авиагруппах Управления полярной авиации Главного Северного морского пути (ЮЛЯ ГВСМП) — возглавляет аэропорты в Игарке и Дуинке.

Во время Великой Отечественной войны (с мая 1941 г. по май 1944 г.) он — начальник аэропортов Анадырь и Певек в Чукотской авиагруппе УПЛА ГВСМП.

В 1945 году Кравцов вернулся в Красноярск и

был назначен первым начальником линейных мастерских только что сформированного Красноярского управления ГВФ.

С 1946 по 1948 гг. — начальник аэропорта «Надежда» Авиагруппа Норильского комбината МБД.

С 1948 по 1949 г. — начальник аэропорта Якутск.

С 1949 по 1958 г. — начальник аэропортов в Украинском управлении ГВФ.

Кстати, в 1944 году на Чукотке Кравцова пытались репрессировать — то, что он не скрывал своё «царское прошлое», видимо, кому-то не давало спокойно жить. В его трудовой книжке есть три интересные записи: 25.05.1944 — освобождён от работы начальником аэропорта Певек... 1.10.1944 — принят в Чаун-Чукотское Горно-промышленное управление на должность мастера пиларями... 10.08.1945 — уволен из системы ЧКПТУ, основание — телеграмма т. Мазиурку».

Если перевести на «человеческий» язык: опытный начальник аэропорта увольняется из авиации якобы «за нарушения» и ставится к пиларам, «чтобы жизнь мёдом не казалась». Вытащил его оттуда знаменитый поллярный лётчик Илья Павлович МАЗУРУК, начальник управления полярной авиации. Именно по его телеграмме Тимофей Кузьмич был восстановлен в правах и должности и направлен в Красноярск. Илья Павлович в этом случае (как и во многих других) показал себя настоящим человеком и не побоялся заступиться за подчинённого, что в те времена далеко не каждый решался сделать.

Из Красноярска Кравцова скоро перевели в Ленинск, так как там был основной объём перевозок и надо было строить всю инфраструктуру.

Но долгие годы на «северках», видимо, замучили его 40-летние авиаторы. Он отлетал на такси, уехал на Украину, но долго на месте не усидел — пришлось работать начальником маленького, в одну посадочную площадку, аэропорта Ромны. Какое-то время служил даже без зарплат (не было штата), лишь бы находиться на аэродроме.

И куда бы Кравцова ни послали, всегда рядом с ним находилась жена. Семей он обзавёлся уже достаточно поздно, как раз когда приехал на работу в Сибирь. Валентина Васильевна МАТАНИЦЕВА — из коренных красноярцев, отец её был известным в городе столяром-краснодеревником. Яряка, красивая женщина была положе мужа на 20 с лишним лет. В 1941 году у них родилась дочь, а через месяц Кравцова перевели из Чукотки. Решила лететь с малышом, очень боялась, что она не выживет в дороге, но расставаться не хотела.

В 1958 году Тимофей Кузьмич вернулся в Красноярск. В Красноярском управлении гражданской авиации он пользовался огромным авторитетом и уважением и его всегда приглашали на праздники, а слова «Видел Ленина» (а он его видел, и не раз) — были как причастность к великому времени.

Тимофей Кузьмич Кравцов умер 17 августа 1972 года и похоронен (с большим почётом) на деревенском Базайском кладбище в Красноярске.

Но вот уже многие годы нет в живых никого из близких родственников, и могила Кравцова находится в заброшенном состоянии. Единственный близкий родственник внучатый племянник В.Е.Спаский сам уже весьма пожилой человек и беспокоится о возможной окончательной утере места захоронения героя Первой мировой войны. Именно поэтому предлагаю выйти на администрацию города и края с такой инициативой.

В целях сохранения памяти о полном георгиевском кавалере, геро-лётчике Первой мировой войны Т.К.Кравцове — перезахоронить его прах с Базайского кладбища на аллею Славы кладбища «Бадалы», установить на могиле памятник, соответствующий статусу героя с обязательным освещением ритуала перезахоронения в СМИ города и края.

Считаю решение этого вопроса исключительно актуальным: нужно возвращать национальную память о событиях и героях войны, которую часто называют «забытой».

Вячеслав ФИЛИПОВ,
Военно-инженерный институт СФУ