

Приводится в редакции. Переставлены местами несколько абзацев для последовательности изложения. В квадратных скобках приведены мои уточнения и смысловые разъяснения

Найджел Остин
28 марта 2021 г

Уважаемый Дмитрий!

Спасибо вам за скорый ответ и прекрасные детали.

Инцидент, на который я ссылаюсь – это РВ416 с пилотом Фрэнком Леви и ваш пункт №6.

Позвольте мне ввести Вас в курс дела. Я просто задавался вопросом: «По какой причине мог 1 «Ланкастер» из соединения из 16 машин, возвращающихся в редком, но строю из российского Ягодника в шотландский Лоссимут, разбиться на вершине горы в 330 милях в стороне от курса всего остального соединения?».

Карта маршрута прилагается.

Разброс ответов одновременно путает и расстраивает. Начну вот с чего.

Борт РВ416, возвращающийся с 15 другими «Ланкастерами» из авиабазы на острове Ягодник разбился в лесу на высоте 3500-футового горного перевала (Сопесет, Норвегия) через 2 часа после отправки подтверждения позиции по радио на станцию в Великобритании в 01:21 GMT 17.09.1944 (Национальный архив ORB)

[Вводные данные]

Погода: Один «Ланкастер» с опытным экипажем из элитной эскадрилии и вдруг снесён ветром на 330 миль с курса? Ни один из других 15 самолётов такого не испытал, все они безопасно сели в

Лоссимуте в пределах 2-3 часов [чуть более часа] от первой до последней машины.

Маршрут: Точка падения лежит в 330 милях на запад от курса остальных 15 «Ланкастеров», все они летели в пределах 60-минутного интервала от первой до последней машины в Великобританию. Зачем понадобилось перенаправлять машину в полёт над контролируемой немцами территорией со всеми рисками, вызванными войной без защиты со стороны истребителей?

Остальные 15 самолётов группы безопасно сели в Великобритании в период с 1:30 до 2:07 17 сентября 1944 года (Национальный архив ORB)

[Конец водных данных]

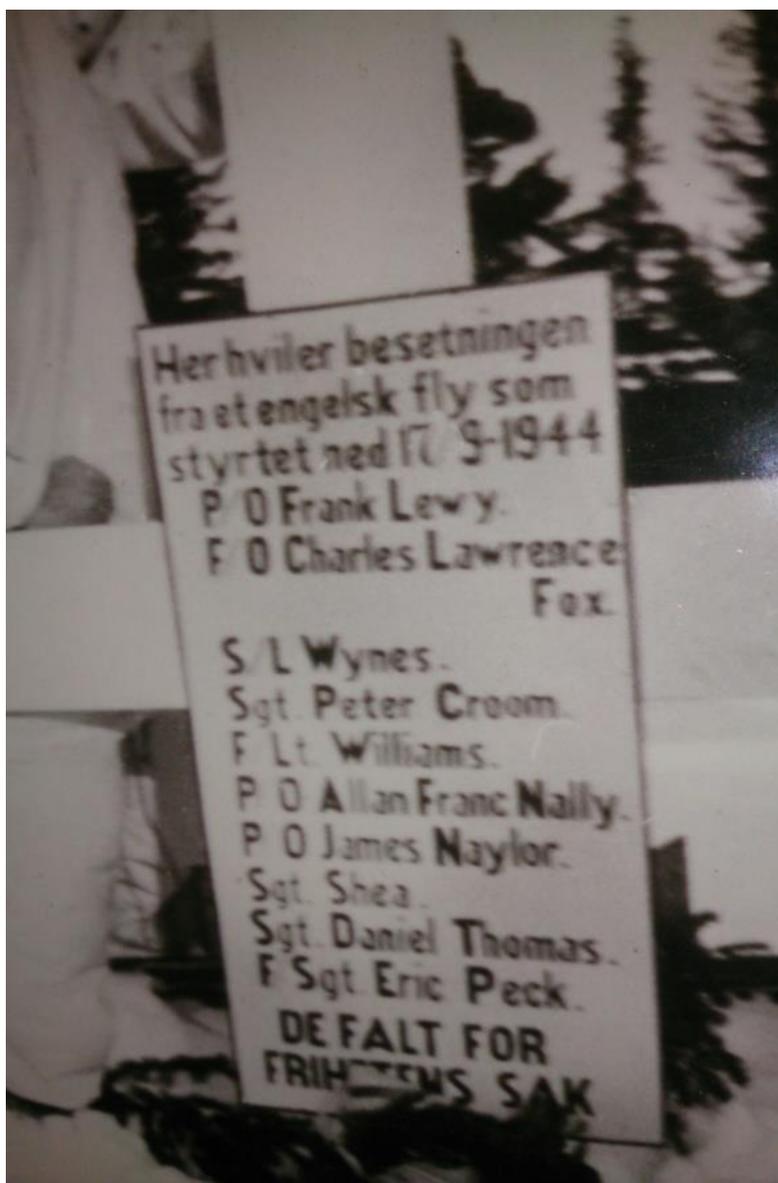
Технические проблемы: очевидцы описывали самолёт, как «кружащий над местностью в течение многих минут». Как это можно увязать с техническими поломками?

Навигационная ошибка [и её факторы]: компетентность экипажа, надлежащая работа радарной установки, правильная настройка наземного радиопередатчика?

Станция «Брунхильд» работала и должна была выдавать правильное направление (Тони Инсолл «Секретные союзы» 2020). Судя по всему, РВ416 *намеревался* оказаться у Сопесет.

Число лётчиков/погибших 9, 10, 11?:

Первое захоронение на вершине Сопесет 17.09.1944 и перенос останков в Несбьен в марте 1946. Фото приложено.



Почему даже спустя 77 лет после события между этими захоронениями существует расхождение? Как на месте, так и [в архивах] в Лондоне?

Кладбище в 1946 (Комиссия по военным захоронениям Содружества и КВВС): 10 могил в Несбьене: 7 человек штатного экипажа, два пассажира и один неизвестный, итого: 10 человек.

Мемориал 1945 года (фото выше) итого: 10 человек

Расшифровка списка 10 погибших, это как написано на первоначальном мемориале на горе Сининген. Похоронены местными жителями:

P/O Frank Levy.
F/O Charles Lawrence Fox.
S/L Wynes.
Sgt. Peter Croom.
F/Lt Williams.
P/O Allan Franc Nally.
P/O James Naylor.
Sgt. Shea.
Sgt. Daniel Thomas.
F/Sgt Eric Peck.

[Из других источников]

Перелёт из России в Великобританию 17 сентября 1944 г. Lancaster PB416/KC-V:

Эскадрилия была уведомлена, что flying officer Фрэнк Леви в управляемом полёте в землю столкнулся с горой неподалёку от Несбьен, в 100 милях на северо-запад от Осло с потерей всех находившихся на борту. Среди погибших были 2 члена экипажа Дрю Вайнесса, которых направили домой пассажирами, поскольку их самолёт был оставлен в СССР. Это была их первая операция в составе 617 эскадрилии¹.

1. Фрэнк Леви [Frank Levy]

Звание: Flying Officer (Командир корабля, пилот)
Номер жетона: 160142
Дата рождения: апрель 1917
Дата смерти: 17 сентября 1944
Возраст: 27
Подразделение: 617 эскадрилия КВВС, добровольческий резерв
Похоронен: Церковное кладбище, Несбьен

¹ Абзац и список ниже взят из: Алекс Бейтман "Эскадрилия №617 «Сокрушители плотин»" (ISBN-13: 978-1-84603-429-9).

2. Питер Уильям Грум [Piter Walliam Groom]

Звание: Sergeant (Бортинженер)
Номер жетона: 1814429
Дата рождения: ок. 1925
Дата смерти: 17 сентября 1944
Возраст: 19
Подразделение: 617 эскадрилия КВВС, добровольческий резерв
Похоронен: Церковное кладбище, Несбьен

3. Чарльз Лоренс Фокс [Charles Lawrence Fox]

Звание: Flying Officer (Штурман)
Номер жетона: 138131
Дата рождения: июнь 1922, Hackney, Middlesex, UK
Дата смерти: 17 сентября 1944
Возраст: 22
Подразделение: 617 эскадрилия КВВС, добровольческий резерв, ранее эскадрилия 44 (Родезия [ЮА]).
Похоронен: Церковное кладбище, Несбьен

4. Джордж Мьюр МакГвайр [George Muir McGuire]

Звание: Flight Sergeant (Бортрадист/Стрелок)
Номер жетона: 1345937
Дата рождения: 1 января 1921, Paisley, Renfrewshire, UK
Дата смерти: 17 сентября 1944
Возраст: 22
Подразделение: 617 эскадрилия КВВС, добровольческий резерв
Похоронен: Церковное кладбище, Несбьен

5. Эрик Эдвард Стивен Пек [Eric Edward Stephen Peck]

Звание: Flight Sergeant (Бомбардир)
Номер жетона: 1338511
Дата рождения: 16 сентября 1920
Дата смерти: 17 сентября 1944
Возраст: 24
Подразделение: 617 эскадрилия КВВС, добровольческий резерв
Похоронен: Церковное кладбище, Несбьен

6. Аллен Фрэнк МакНэлли [Allan Frank McNally]

Звание: Pilot Officer (Стрелок)
Номер жетона: J/88571
Дата рождения: 28 June 1923, Minaki, Ontario, Canada
Дата смерти: 17 сентября 1944
Возраст: 21
Подразделение: 617 эскадрилия КВВС (служба в КВВС)
Королевские Канадские Воздушные Силы
Похоронен: Церковное кладбище, Несбьен

7. Дэниэл Горонви Томас [Daniel Goronwy Thomas]

Звание: Flight Sergeant (Стрелок)
Номер жетона: 1499060
Дата рождения: ок. 1921
Дата смерти: 17 сентября 1944
Возраст: 22
Подразделение: 617 эскадрилия КВВС, добровольческий резерв
Похоронен: Церковное кладбище, Несбьен

8. Джеймс Фрейзер Нэйлор [James Fraser Naylor] (Пассажир)

Звание: Flying Officer (Бортинженер)
Номер жетона: 54372
Дата рождения: abt. 1920
Дата смерти: 17 сентября 1944
Возраст: 24
Подразделение: 617 эскадрилия КВВС, добровольческий резерв
Похоронен: Церковное кладбище, Несбьен

9. Денис Чарльз Ши [Denis Charles Shea] (Пассажир)

Звание: Flying Officer (Бортрадист)
Номер жетона: 146633
Награды: Distinguished Flying Cross
Дата рождения: abt. 1922
Дата смерти: 17 сентября 1944
Возраст: 24
Подразделение: 617 эскадрилия КВВС
Похоронен: Церковное кладбище, Несбьен

[В приведённой выше цитате из книги Алекса Бейтмана отсутствуют S/L Вайнесс и F/Lt Вильямс. Тем не менее, экипаж самолёта составляют 9 человек]

Нестыковки:

1. Вильямса и Вайнесса не было на РВ416, они были живы до 7 октября 1944 года, когда их записывают в число потерь во время рейда на Гамбург.
2. Они вернулись в Великобританию на другом «Ланкастере».
3. МакНэлли отсутствует в мемориале [в Несбьене], что может увеличить число жертв до 11. [Что несколько странно, ибо в присланном Найджелом письме показано фото могилы МакНэлли в Несбьене со ссылкой на сайт].

Комиссия по военным захоронениям Содружества предположила, что 16 сентября 1944 года Вильямс и Вайнесс передали свою одежду и жетоны двум другим людям, которые оказались на борту РВ416. По какой причине они это сделали, при том, что это знали командующие ими офицеры?

[Остающиеся] Вопросы (технические)

Где было определено положение РВ416, когда он подтвердил запрос в 01:21 GMT (Национальный архив ORB)?

Если он был около Стокгольма, в 330 милях от Несбьена: 1 час 50 минут при скорости 190 миль в час.

Запас по топливу: предположения

Полковник Тейт вылетел из Лоссимута на Ягодник с полными баками и прибыл с остатком топлива на 1 час.

1350 миль @ 190 миль в час – это 7 часов (следует подтвердить). Тогда [для полёта в 7 часов] вместо 8 часов это оставляет 15% запаса в баках.

Полёт из Ягодника до Стокгольма (без бомбовой нагрузки, но с едва ли не двойным экипажем), скажем, будет 800 миль на скорости в 190 миль в час = 4 часа [с четвертью].

Считаем, также, что взлёт был в 21:20 [GMT], а прилёт [в район Стокгольма] в 1:21 GMT.

Лететь от Стокгольма до Несбьена, скажем, 330 миль на тех же 190 миль/час – с избытком 1 час 50 минут (падение случилось в 03:15 GMT).

Полётное время от Несбьена до Лоссимута, ну, скажем, 450 миль на 190 милях/час – 2 часа 25 минут.

Общее полётное время [с участком возвращения в Великобританию]: 7 часов 15 минут (обычно самолёт мог держаться в воздухе и более 8 часов), 1580 миль. Возможно ли такое технически? Можно свериться с расчётами Яна Форсгрена в «Затопить зверя», где он утверждает: «Ёмкость баков «Ланкастера» – 2406 галлонов, это 2250 миль пути».

Высота:

3500 футов – оптимальная высота для прыжка с парашютом. И это на 45 футов ниже высоты вершины перевала, где разбился PB416.

Совпадение ли? Тони Айвесон не мог понять, почему самолёт летел именно на этой высоте.

Сигнальные огни:

Будете ли Вы пускать сигнальные ракеты перед аварийной посадкой или крушением? В особенности над территорией, оккупированной Германией. Или может это сигнал на землю к готовности встречать парашютиста?

Норвежское сопротивление:

Несбьен и Халлингдал были ключевым местом в центральной Норвегии на железной дороге Осло-Берген.

С 1944 Milorg с Королевскими ВВС использовали его как центр сброса снабжения и агентов. См. Flyslipp i Øvre Hallingdal 1944-1945: Lorentzen, Erling.

Асбьёрн Сунде использовали ту же базу, работая с НКВД, пытаюсь освободить русских военнопленных из Гола в апреле 1944. См. Lars Borgersrud, Ian Herrington, SOE in Norway 1940-45: Policy and Operations in the strategic and political context. Elg base Hallingdal

Комментарии (в приложении)

Тони Айвесон лидер 617 эскадрилии, 17 мая 2007: Вспоминая Несбьен, тайна, спустя 60 лет.

Политический фон (уж простите за простоту изложения)

2 сентября 1944 года. Договор Финляндии и России. Финляндия выступает против Германии

Русская 14 армия наступает. Германская 20 горная армия отступает, оставляя после себя выжженную землю. Финны пойманы между молотом и наковальней.

В Осло гестапо активизирует задержания и расстрел норвежского сопротивления.

Гуннар Сонстеби из Milorg запрашивает у Лондона немедленную поддержку.

Идёт подготовка к октябрьской встрече Сталина и Черчилля на Московской конференции

Параван

Уникальный случай англо-советской кооперации, которая потребовала всего 5 дней на русской авиабазе, чтобы успешно поразить «Тирпиц».

Переплетения [континентальной] войны на земле внезапно стали реальными и для лётчиков, чьим домом было небо, а базой Великобритания.

Спасибо Вам за подтверждение тезиса о том, что часть ключевых свидетельств всё ещё отсутствует.

И я надеюсь, что изыщется возможность узнать, кто были те 2 лишних пассажира, поднявшиеся на Ягоднике на борт РВ416 16 сентября 1944 года.

Статья из газеты, присланная Найджелом Остином.

On behalf of 617 Squadron, thank you all!

Translated from Hallingdølen 19th May 2007

Перевод с англ.: Дмитрий Коржев



Не осталось сухими глаз, когда ветеран королевских воздушных сил Тони Айвесон из знаменитой эскадрилии №617 «Разрушители плотин» встал на одно колено, чтобы положить венок перед белыми могильными камнями в церковном дворике в Несбьене 17 мая в национальный день Норвегии.

Вокруг него стояли школьники, державшие Юнион Джек и букеты цветов. Это был берущий за душу момент, когда он стоял перед могилой своего товарища и

друга Фрэнка Леви. 63 года назад они вместе атаковали германский линкор «Тирпиц» в Атлафьорде.

«Когда мы приземлились, у нас не доставало одного самолёта, Фрэнка Леви», говорит Айвесон.

По дороге домой самолёт Фрэнка Леви сошёл с курса. Самолёт разбился у Сопесет близ Несбьена 17 сентября 1944 года. Десять

белых камней повествуют о трагедии. Здесь лежат 10 молодых людей, никогда не вернувшихся домой.

«Эти могилы говорят о свободе, они говорят о молодых людях, сражавшихся за Родину и Европу против нацистской тирании», сказал Айвесон, произнося речь над мемориальными плитами в этом году.

Айвесон был тем пилотом, который вёл эскадрилии «Ланкастеров» во всех трёх атаках на немецкий линкор «Тирпиц». Он возвращался домой после первой из них, когда один из самолётов отклонился от курса и разбился у Несбьена. «Как это могло случиться – загадка и по сей день», говорит он.

Айвесон посещал Несбьен в первый раз в 1984 году, но не на наш национальный день. Теперь он стоял здесь посреди серебряных берёз, полностью одетых листвой и смотрел на британский флаг поставленный школьниками около каждой могилы. Он стоял рядом с могилами экипажа, который не приземлился.

87-летний бывший пилот с медалями на груди помнит своего товарища – пилота Фрэнка Леви очень хорошо. «Леви было 27 лет, высокий, темноволосый и очень серьёзный» – самому младшему в экипаже было 19, он лежит здесь. «Фрэнк был старше, чем большинство из нас. Вижу его сейчас перед собой», говорит Айвесон. Здесь они встречаются, и эти моменты полнятся воспоминаниями. «От лица всей 617 эскадрилии я благодарю всех вас», обращается Айвесон к людям, собравшимся на церемонии.

Духовой оркестр Несбьена исполнил британский национальный гимн и это растрогало ветерана войны, который подпевал ему.

За день до этого на большой приём были собраны вместе с Айвесоном и другим членом «Ассоциации ветеранов 617 эскадрилии» Мэри Кимптон, для демонстрации фильма о

знаменитом соединении «Разрушители плотин» в городском культурном центре Несбьена.

После церемонии у могил, было много людей, кто пожелал пожать руку ветерана и что-нибудь сказать ему.

«Я, собственно, и не знал, что это будет за церемония. Я полагал, что это будет что-то небольшое и простенькое. Я такого не ожидал. Это слегка выше моих сил», признался Айвесон. Глава ветеранского клуба обещал рассказать многое по возвращению домой. «Это была вдохновляющая церемония, я такое не забуду», сказал он.