

История лётчика и самолёта

Войну нельзя считать законченной,
пока не похоронен последний погибший солдат.

Авторство слов приписывается А.В. Суворову.

Летом 2013 года моя родная тётя-Мальцева Татьяна Леонидовна, в девичестве Егорова, стала как-то рассказывать мне о семье Егоровых. Колоссальный пласт людских биографий и судеб большой русской семьи. Читатели оценят на примерах своих предков. И вот она упоминает о Егорове Алексее Николаевиче, лётчике, моём двоюродном деде. На досуге я ищу его по базам Мемориала и Подвига народа. И только в 2014 году, когда уже заканчивалась оцифровка архивных данных в ЦАМО, сведения о нём появляются. Самое интересное, что всё, что о нём помнят и знают в семье, не совпадает по документам. Ни год рождения, ни место гибели, ни его место учёбы в лётной школе, ни многое другое. Меня это заинтриговало. Продолжаю поиск в интернете, делаю множество запросов краеведам Карелии и Мурманской области. Регистрируюсь и общаюсь на множестве интернет-ресурсов, имеющих хоть какое-то отношение к военной авиации. Пытаюсь понять сам алгоритм фронтовой жизни, поиска в военной археологии и многого другого, мне абсолютно неизвестного и непонятного, конечно понимая, что ничего в этом поиске мне не светит, т.к. прошло больше 70-ти лет.

И вдруг, о чудо, находится самолёт. В 2010 году охотники нашли в тайге обломки самолёта, а поисковики известной группы Икар из города Заозёрск, что в Мурманской области, побывали на месте - у озера Кольгмасьяур и осмотрели их. Стали известны номера двигателей и экипаж самолёта Пе-2. Появились фотографии на сайте WW2. И лично мне оставалось только свести всё к общему знаменателю.

По архивным данным ЦАМО, самолёт не вернулся с боевого задания, НБЗ. Полёт был разведывательный, одиночный. И где упал, упоминаний нет. Но по материалам финского военного архива SPK arcisto выяснилось, что финны всё-таки были на месте падения самолёта через три дня - 15 августа 1942 г., зафиксировали три обгорелых трупа и четыре неразорвавшиеся бомбы по 100 кг. Эти бомбы стали дополнительным архивным подтверждением, что самолёт наш, т.к. Икаровцы тоже видели эти бомбы. И тут встал самый главный вопрос - где останки экипажа. Обычно финны забрасывали трупы лётчиков мхом, не захоранивали и не вывозили их куда-то. Но могилы Икаровцы не видели, и с высокой степенью вероятности можно было судить о том, что ребята лежат там до сих пор, если их останки, конечно, не растаскали дикие звери.

Эта история стала близка мне. Хотя иногда глядя на всё это со стороны, мне приходило на ум, что ну... баловство это. Сколько лет прошло. Некоторым родственникам членов экипажа это не нужно – ребята просто банально не отвечают на письма. Даже для старшего поколения прошло уже много лет после войны, много лет бесцельного поиска родственников по архивам и учреждениям. Мне ведь он тоже дед - двоюродный, для семьи вопрос уже давно закрыт. Не было у Алексея Николаевича ни жены, ни детей. Да и обращаясь к некоторым поисковым движениям от власти, я с удивлением для себя отметил, что все эти истории нужны им только для собственного пиара. Просил их о помощи и не получил. Лежат там эти ребята на камнях больше семидесяти лет, да и ещё пролежат!

Не пролежат! И уж точно забытыми не останутся. Это стало моим личным делом.

Но не всё складывается так, как мы бы этого хотели. И наша история не имеет пока счастливого конца. Лётчиков мы в конце концов не нашли.

Сегодня я хочу рассказать историю о самолёте. О людях, живших до нас и людях живущих рядом с нами. Боевые события рассматриваются до конца августа 1942 года. Используются материалы только подтверждённые исторически. Т.е. у меня есть все документы. Всё, что спорно, не приводится. Расхождения в названиях населённых пунктов, орфографии – согласно документов.

Лётчик

Егоров Алексей Николаевич родился в 1916 году. Точная дата неизвестна. Родовой дом находился в Уфе, где и была прописана его мама Егорова Елена Елизаровна, но место рождения почему-то с.Енгалыш Чишминского района Башкирской АССР. Окончил 7 классов школы.

8 января 1937 года призван в армию Уфимским ГВК, Башкирская АССР, Уфимский р-н.

Член ВЛКСМ с 1938 года.

8 января 1939 года поступил курсантом в Ворошиловградскую Военную Авиашколу.

23 февраля 1939 года принял военную присягу.

30 июля 1940 года приказом НКО №03555 зачислен в 137 Скоростной бомбардировочный Авиаполк (стал Краснознамённым в 1940 г. за отличие в советско-финской войне) на должность младшего лётчика. Командиры полка: Серебряков Н.Г. 1939-1940 г.г., п. Удонин И.Д. с октября 1940 года по октябрь 1941 года, м.Спиридонов А.П. с октября 1941 года по январь 1942 года, Володин А.Н. с ноября 1941(?), пп.Виноградов М.А. с января по ноябрь 1942 года, м.пп. Котов В.В. с ноября 1942 г.. Начальник штаба: мб.пп.Щиголь Д.И. с июня 1941 года по ноябрь 1942 года.

17 июня 1941 года приказом №029 по Северному фронту назначен на должность командира звена в 137 СБАП.

22 июня 1941 года 137 СБАП базировался на аэродроме Африканда, имея в наличие 35 самолётов СБ. В середине июля 1941 года получил 2 самолёта Пе-2. На 22 июня 1941 года полк в составе 1 смешанной авиа дивизии ВВС Северного фронта, с 15 февраля 1942 года в ВВС 14 армии (штаб в Ленинграде), с июня 1942 года отд.

30 августа 1941 года полк летал на уничтожение живой силы и огневых точек противника. Самолёт тов.Егорова был подбит ЗА и была повреждена плоскость, но несмотря на это задание было выполнено отлично. Самолёт лётчик довёл на свой аэродром и произвёл блестящую посадку – из наградного листа Егорова А.Н.. А вот те же события из других наградных листов. 30 августа 1941 года шесть СБ 137-го СБАП (известны вылетевшие - батальонный комиссар Г.М.Лопатеев, младшие лейтенанты А.Н.Егоров, В.В.Макаров) трижды бомбили автоколонну противника юго-западнее Алакүртти. На самолёте Егорова огнём ЗА пробита плоскость. Бомбардировщик совершил благополучную посадку на аэродроме Африканда. Экипаж командира звена младшего лейтенанта Алексея Николаевича Егорова не пострадал.

1 сентября 1941 года в течение дня 4 раза летал на разгром живой силы противника. Цель была сильно защищена ЗА. Каждый раз подходя к цели, враг пытался отогнать группу СБ огнём ЗА,

тов.Егоров уверенно вывел свою машину на цель и сбросил бомбы на головы германских фашистов, за что тов.Егоров получил благодарность от Командира наземных войск – из наградного листа Егорова А.Н.. В данном случае разговор идёт об атаке транспорта в Алакурти в составе 6 экипажей с высоты 2500 метров. Эти же события из других наградных листов. 1 сентября 1941 года шесть СБ 137-го СБАП (младшие лейтенанты А.Н.Егоров, В.В.Макаров) с высоты 2500 метров в трёх вылетах бомбардировали автоколонны противника в районе Алакуртти и Вуориярви.

В сентябре 1941 года из состава опытных лётчиков и штурманов 137 СБАП был сформирован 608 ближнебомбардировочный авиационный полк в составе ВВС 32 армии (14 армии?), как войсковая часть непосредственного подчинения командованию фронта. Командир полка майор Котов В.В. В действующей армии 608 ББАП с 17.10.1941 года.

10 октября 1941 года группа лётчиков Котова В.В. на ПС-84 отправилась за новой матчастью. 4 ноября прибытие в Казань.

С 1 ноября по 5 декабря 1941 года 137 СБАП переформировывался и пополнялся.

2 ноября 1941 года приказом №041(7?) по Карельскому фронту Егоров А.Н. назначен на должность пилота 608 БАП.

27 января 1942 года, по воспоминаниям командира 118 ОДРАЭ Старикова Г.П., закончив переучивание на самолёте Пе-2 и получив с завода самолёты, 608 полк с Казани улетел. Первая посадка была в Вологде, следующая 1 февраля - на прифронтовом аэродроме Обозёрская. В Обозёрскую с Африканды прибыл лётный состав оставшийся для ведения боевых действий на самолёте СБ. В течение февраля и марта месяцев, лётный состав, оставшийся на фронте, был переучен на самолёте Пе-2 и весь лётный состав полка, в это же время отрабатывал бомбометание с горизонтального полёта и пикирования. Закончив переучивание, полк вылетел на фронтовые аэродромы. Первая посадка совершена на аэродроме Колежма в 40 км восточнее Беломорска. Во второй половине апреля полк с аэродрома Колежма улетел.

9-10 февраля 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР №ГУК7/989/21924с на основании приказа №069 от 7 ноября 1941 года Военного Совета Карельского фронта как наиболее отличившихся в боях с немецкими захватчиками, за бои с германским фашизмом, за образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество Егоров А.Н. был награждён орденом Красная Звезда. Из наградного листа: на фронте борьбы с германским фашизмом проявил мужество и отвагу по разгрому коммуникаций и живой силы противника. Имеет 27 боевых вылетов, из них после приказа НКО №0299 от 19.8.1941г. имеет 11 боевых вылетов. Награда вручена. № ордена 23916. Дата вручения 29 декабря 1941 года. Место вручения Карельский фронт. Орденский документ №10995. Протокол №31.

10 февраля 1942 года приказом по 14 армии №041 Егорову А.Н. присвоено очередное воинское звание лейтенант.

22 марта лётчики на Карельском фронте, аэродром Колежма.

29 марта полк находился в резерве главного командования Карельского фронта. Из воспоминаний Мироненко Г.Т.: “1 апреля 1942 года. Сегодня я дневалил на аэродроме не один. А день был замечательный. Наши летали, много летали – целый день гудели моторы. И под этот

общий шумок (учебных полётов) экипажи капитана Ивашкина и младшего лейтенанта Егорова сходили на боевое задание. Фотографировали результаты ночного бомбометания 20-го АП и аэродром на Тикш-озере. Начало сделано!”

1 апреля 1942 года два Пе-2 608 ББАП (капитан В.И.Ивашкин, младший лейтенант А.Н.Егоров) вылетали на фотографирование ночного бомбометания 20-го АП и аэродром Тикшозеро.

4 апреля полк перебазирован на аэродром Сегежа.

16 апреля полк перебазирован на аэродром Кица, в совхозе Мурманский в бывшей школе.

23 апреля налёт на аэродром Хибугтен (Норвегия) близ Киркинеса. Было две группы: скользящая и ударная с промежутком 18-20 минут. Из ударной группы возвратились все. 3 машины привезли пробоины, и больше всех пострадала машина лейтенанта Егорова, но из строя не выведена. Те же события из наградных листов. 23 апреля 1942 года рано утром три группы бомбардировщиков: шесть и девять Пе-2 из 608-го БАП (майор В.В.Котов, лейтенант Г.Ф.Масюков, майор М.С.Якунин, старший лейтенант А.М.Щетинин, лейтенанты В.Л.Маркелов, А.Н.Егоров) и восемь СБ из 80-го и 118-й ОДРАЭ (пять самолётов) (старший лейтенант А.С.Колесников) и 137-го полков (капитан Н.Т.Серебренников) в сопровождении двадцати истребителей ЛаГГ-3 19-го ГИАП, Р-40 20-го ГИАП и “Харрикейнов” 760-го ИАП совершили почти одновременный налёт на два немецких аэродрома Хёйбуктен и Луостари.

25 апреля полк перелетел в Африканду.

17 июня полк перелетел в Кицу.

12 августа 1942 года (среда) не вернулся с боевого задания в районе Маятала. Донесение Управления ВВС Карельского фронта вх.010623 от 7.09.1942г. Согласно журнала боевых действий штаба ВВС 14 армии с 1.06. по 13.06.1942 года в 608 ббап 12.08.1942г. 1 самолётоволет. Пе-2 вёл разведку войск противника по дорогам Маятало-Ивало. Самолёт с задания не вернулся. Очевидно сбит в воздушном бою, лётчик лейтенант Егоров, штурман лейтенант Трифонов, стрелок-радист сержант Елисеенко. Ещё 1 самолётоволет другого Пе-2 на разведку дороги Маятало-Ивало, отказ пулемёта БС и возврат. И ещё один самолётоволет Пе-2 на разведку дорог Талвикюля и аэрофотографировал войска противника в районе Зап.Лутто и бомбардировал Талвикюля.

18 августа 1942 года приказом по Карельскому фронту №053 присвоено очередное военное звание ст.лейтенант.

19 декабря 1942 года вышел приказ №070 командира 137 КББАП майора Котова о списании нескольких самолётов Пе-2 с учёта, в том числе и №4/11, как “не вернувшихся с боевого задания и на своей территории не обнаруженных”. Матчасть 608 ББАП передали в 137 КББАП.

30 декабря 1942 года приказом ТУфука №01357 исключён из списка КА пр.б/вести.

Сам 608 ББАП с июля по ноябрь 1942 года в составе 19 армии. 28 ноября расформирован. 19 армия в действующей армии с 4 апреля по 20 ноября 1942 года в составе Карельского фронта.

В 1947-48 годах по рассказам родственников к ним пришли сослуживцы Егорова А.Н. и отдали “большую сумму денег, ордена и медали”, т.к. до 1947 государство доплачивало орденосцам.

Экипаж

Егоров Алексей Николаевич, лейтенант, пилот. Башкирская АССР, Чишминский район, с.Енгальш, 1916 г.рожд.,беспартийный. Призван Уфимский РВК, г.Уфа, 1937г. Мать Егорова Елена Елизаровна, Башкирская АССР, г.Уфа, ул.Усольская, дом №24.

Трифонов Михаил Мартынович, лейтенант, стрелок-бомбардир. БССР, гор.Жлобин,1921г.рожд., кандидат ВКП(б) с 1941г.,к/к №3476070. Призван Жлобинским РВК, г.Жлобин, 1939г. Мать Трифонова Секлетя Исаевна, гор.Вилейко, ул.Октябрьская, дом №25.

Елисеенков Яков Андреевич, ст.сержант, воздушный стрелок радист. Смоленская обл, Спас-Деменский район, село Орефино, 1919г.рожд, член ВЛКСМ с 1936г, комс. билет №4082446. Призван Кизеловский РВК Молотовской области, 1940г. Мать Елисеенкова Евдокия Семёновна, Смоленская обл, Спас-Деменский район, с. Орефино.

12.8.1942г. экипаж не вернулся с боевого задания. Район Маятала. Причины и последствия неизвестны - формулировка из именного списка безвозвратных потерь начальствующего и рядового состава частей ВВС Карельского фронта за период с 15 августа по 31 августа 1942 года для каждого члена экипажа.

Из наградного листа на Елисеенкова Я.А. – участвуя в Отечественной войне с 22 июня 1941 г. в должности воздушного стрелка-радиста сделал 27 успешно выполненных боевых вылетов, из них после приказа НКО №0299 15 успешно-выполненных боевых вылетов. 31.3.1942г. участвовал в бомбардировании аэродрома Алакурти. При бомбардировании, самолёт на котором был тов.Елисеенков, был атакован пятью истребителями противника. Мужественный воздушный стрелок не дрогнул перед опасностью, поливая прицельным свинцовым огнём стервятников, в результате им был сбит один истребитель противника, что подтверждено наземными войсками 19 Армии. 6.6.1942г.участвовал в бомбардировании аэродрома Хебугтен. Самолёт на котором был тов.Елисеенков атаковали два истребителя противника, но умелым ведением огня он не допустил стервятников на прицельную дистанцию. На обратном пути к своему аэродрому, в районе Сальмиярви, идя на небольшой высоте были обстреляны зенитным пулемётным и артиллерийским огнём. Тов.Елисеенков огнём своих пулемётов поливал вражеские огневые точки. 22.3.1942г. участвовал в выполнении боевого задания по бомбардированию переднего края обороны противника в районе Кестеньга. Группа наших бомбардировщиков была встречена сильным огнём зенитной артиллерии. В этот вылет огнём своих пулемётов тов.Елисеенков заставил замолчать одну из огневых точек противника, за что командование полка объявило ему благодарность. Награждён орденом Красная Звезда.

Здесь заканчивается история лётчика и начинается растянувшаяся на десятилетия история самолёта. История его поиска.

Самолёт

Самолёт Пе-2ФТ (фронтовое требование, хотя по советским документам такой аббревиатуры не было-просто номер серии) с заменой курсового и подфюзеляжных ШКАСов на УБ. Самолёт изготовлен в ноябре 1941 года – присутствует надпись на внутренней поверхности хвостовой части самолёта. Поступил в 608 ББАП в период с 8 по 20 января 1942 года и первоначально был на лыжном шасси. Но согласно воспоминаниям Леонида Леонидовича Селякова Пе-2ФТ с заменой

ШКАСов на УБ пошли только от 28 февраля 1942 года. Делаем вывод о переоборудовании самолёта на фронте.

№ 4/11 (числитель-номер самолёта, знаменатель-номер заводской серии) с моторами М-105 мощностью 1100 л.с., 12 цилиндров (ресурс 100 моточасов) №125-199 и №125-241. Изготовлен на заводе №22 в г. Казань (эвакуированный).

На киле самолёта два номера 1103 и 4/11, что позволяет сделать вывод-самолёт либо после ремонта, либо №1103 потерпел аварию и с него установили какие-то детали, например килевую шайбу. Узлы самолёта не имеют одного основного номера “11П04”, соответственно делаем вывод о сборной конструкции.

Вооружение:1-ШКАС, 1-УБ (правый передний – найден на месте падения), оборонительное 1-ШКАС (у штурмана), 1-УБ (подфюзеляжная точка), один переносной ШКАС в бортовой шаровой установке (у стрелка-радиста – найден шаровой шарнир на месте падения).

С 22 серии стоят двигатели М-105РА с ВИШ-61Б.

Самолёт до 40-й серии, т.к. в хвостовой части вертикально стоят 6 кислородных баллонов. Потом ставили три.

Дальность 1200км. Потолок 8800м. Нормальная бомбовая нагрузка 600кг, + на внешней 400кг на каплевидных выступках под крылом (максимальная 1000 кг). Скорость 530км/ч на высоте 5000м, у земли 452 км/ч. Взлётная масса 7536 кг, пустого 5950 кг, максимальная 8500кг. 11 топливных баков-1086 литров.

Противник

До начала 1942 года 5-ый Воздушный флот Люфтваффе. Затем все истребительные подразделения 5-го Воздушного флота люфтваффе были объединены в 5-ю истребительную эскадру JG5 Eismeer (Полярное море). Вооружение Bf 109, FW 190. К началу лета 1942г. Bf 109 F-4. Базирование аэродром Луостари.

Горно-стрелковый корпус “ Норвегия”(после 10 ноября 1942г. 19 горно-стрелковый корпус).

20-я горная армия (до 22 июня 1942г. армия “ Лапландия”).

56 полк воздушного оповещения (Luftnachrichten-Regiment 56). Его подразделения-роты управления полётами Flugmelde-Leit-Kompanie. Его оборудование радары “Wurzburg-Riese” 6шт - по паре на аэродромы “Петсамо”- в Луостари (Pavian), “Салмиярви” (Stiglitze) и “Наутси” (Nashorn). В Петсамо дополнительно радар “Freya”.

Отдельный егерский (пограничный) отряд Арти Пеннанена (Erillinen Osasto Pennanen - Er.Os.P.). Две стрелковые роты, пулемётная рота, миномётный взвод. Располагались - одна рота севернее реки Лутто, другая южнее. В лагере Атслем штатно была закреплена первая рота 136 полка 2-й горной дивизии Вермахта.

День 12 августа 1942 года

Попробуем восстановить эту дату возможно точно по разным источникам. По донесениям-журналам боевых действий ВВС 14 армии Карельского фронта в день 12 августа 1942 года потерян один самолёт бомбардировочных полков. А именно Пе-2 608 ББАП.

12 августа 1942 года.

608 ББАП базировался 12 августа 1942 года на аэродроме Кица. В этот день зафиксировано 2 самолёто-вылета на разведку дороги Маятало-Ивало и один на разведку дороги Талвикюля. Первый Пе-2 вернулся на аэродром из-за отказа пулемёта БС. Задание по разведке дороги Маятало-Ивало не выполнено. Второй самолёт Пе-2 лётчика Егорова вылетел также на разведку дороги Маятало-Ивало. Одиночный разведывательный полёт. Разница во времени не известна.

Тут немного о районе Маятало-Наутси. Для прикрытия строящейся в то время ГЭС в Янискоски ПВО Наутси (позывной Насхорн) имело два радара Вюрцбург, управляющих огнём батарей 88 мм орудий. В Маятало находился штаб 163 пехотной дивизии Вермахта (боевая группа Рубеля).

Журнал боевых действий разделяет понятия населённых пунктов: Наутси, Маятало, Сальмиярви. Маятало иногда рассматривается как площадка или аэродром. Присутствует запись: обстреляны из района Маятало огнём ЗА.

Начинаем переводить дневники Ег.Ос.Р (пограничного отдельного отряда Пеннанена) с вставками из журнала боевых действий ВВС 14 армии Карельского фронта.

12.08.1942г.

13.00-15.00 Обстрел воздушной цели.

16.30 Бомбардировка 2-х вражеских самолётов. Дублирует сл. сообщение в 17.00.

17.00 Доклад "Сосны" (позывной KV) бомбардировка Суоникюля (это район базового лагеря Пеннанена, рота 2-й горной дивизии Вермахта тоже тогда базировалась в Суоникюля), разрыв 2-х бомб. Летящий самолёт на большой высоте. "Можжевельник" (позывной KV) видел два самолёта.

Производил бомбардировку вероятно второй самолёт Пе-2 608 ББАП, летавший на разведку Талвикюля. (Талвикюля и Суоникюля в принципе одно и то же место. Суоникюля - деревня специально построенная для колтов (лопарей), ранее проживавших на территории СССР). Идентификация самолётов неясна, т.к. оба самолёта летели приблизительно по одному курсу. С большой долей вероятности не наш, т.к. на месте падения самолёта Егорова А.Н. найдены 4 бомбы по 100 кг, да и цель его была дальше. KV – обозначение финских полевых застав.

17.05 "Паспорт" (позывной KV) обнаружил пожар в двух направлениях.

17.10 Получил приказ командования ККК (пулемётной роты) отправить одного офицера, прапорщика Тансканена и 10 солдат гасить лесной и ландшафтный пожар в Ноллешвааран (район падения самолёта Егорова А.Н.).

21.00 Доклад с Куккесярви прапорщик Миккола с отрядом отправляется оттуда в 20.00 в сторону Астолоярви.

21.05 Отправились младший сержант Келка+1 солдат с приказом прапорщику Миккола вернуться в Паюнен, т.к. у него ещё должен быть ещё сухпай на 2 дня.

21.15 Погода ясная +16.

13.08.1942г.

00.30 Вернулся мл.сержант Келка.

08.30 Приказал ст.лейтенанту Паюлле отправить группу обследовать пожар в Ниинваара, прапорщик Миккола получил разрешение возвращаться в Астолоярви.

11.50 Погода пасмурная +20.

16.00 Доложили в сторону Койвуваара (пункт севернее Суоникюля) 12.08 в 20.00 о сбитом русском самолёте 12.08 в 17.30.

16.05 Приказал *Рябине* отправиться обследовать место падения самолёта, забрать оружие и бумаги.

14.08.1942г.

09.45 Приказал лейтенанту Кильяндеру отправить 2+6 человек искать сбитый под Нолленшваара русский самолёт.

12.00 Отправились ст.лейтенант Пеннанен в Таллунтаваара.

21.15 Приказал группе Пихлая "Рябине" выдвигаться и дал 6 человек на поиски самолёта в районе Колгмасыур.

21.20 Приказал дозору Куккесярви отправить группу из 4-х человек искать самолёт в южной части Пиетаняурярви.

15.08.1942г.

Одна группа обнаружила на южном берегу Кольгмасыура полностью сгоревший русский бомбардировщик (ещё горевший?). Из экипажа три обугленных тела и 4 штуки вероятно 100 кг неразорвавшихся авиабомб. Самолёт был сбит незаметно приблизившимся (?) немецким истребителем предположительно 12.8 после полудня. Ситуация изучается (?). Обеими группами. Погода облачно, +18.

Интересная особенность. По финским дневникам советские самолёты часто сбрасывают бомбы в лес. Финны утверждают - зажигательные. Нельзя это утверждать, но регулярно возникают лесные пожары. У финнов есть даже специальные пожарные команды для тушения и пожарные вышки.

В первые дни августа на передовой у финнов выступал развлекательный ансамбль Лео Ляхтеенмяки.

Попробуем проверить версию финнов, что самолёт Егорова А.Н. сбил истребитель.

Смотрим на заявленные победы лётчиков люфтваффе за 12.08.1942г. Гауптман Гюнтер Шольц из Stab !!!./JG5 Миг-1 в 14.30 (15.30 по Москве) на высоте 4000м квадрат PQ 36 Ost/ 29 12. Место находится к северу от сопки Горелая Тарига и к западу от озера Пяйвеярв-довольно далеко от места падения Пе-2. Да и сложно эти два самолёта спутать. Вероятнее он подбил ЛаГГ-3 20 ИАП ВВС СФ. Капитан Крылов ранен, самолёт вернулся на аэродром. Вторая-Хартвейн в 14.28 (берлин.)

южнее Колы заявил Харрикейн. Немецкие данные неполные в связи с утратой некоторых документов.

Смотрим на заявленные победы финнов. 08.40- 10.00 в районе Линдозера (Сегежский район, разъезд Шпаловой) юликерсантти Матти Лейнонен на MS-619 из Le.Lv.28 один Харрикейн. Да и ореал обитания финнов был от Сегежи и южнее.

Советские заявки (рассматриваем версию ошибки) три кобры 19-го ГИАП заявили о сбитии Bf 109 к западу от посёлка Мурмаши.

Журналы наших ВНОСов очень расплывчатые и неточные, хотя самолёт Егорова А.Н. упал недалеко от линии фронта-разграничения.

Экспедиция 2015 года

Добирались мы до самолёта два дня. Десятки килограммов на себе, десятки километров по воде и не меньше по болотам и тайге. Командир "Икара"- Чернышов Владимир, а по совместительству и командир нашей экспедиции, сделал этот путь для себя в два раза длиннее, возвращаясь за оставшимися от очередного перехода вещами.

И вот мы на месте в районе т.н. Погодинских озёр. В первый же день самолёт начал открывать тайны дня 12 августа 1942 года.

Что найдено на месте.

Сам самолёт лежит в направлении строго на восток. В направлении ближайшего Погодинского озера. Развалился от удара об землю. Достаточно компактно, части фюзеляжа не более метра друг от друга. Мелкие детали разбросаны взрывом. Двигатели и бензобаки в десятках метров от фюзеляжа по направлению на северо-восток. Бомбы рядом с фюзеляжем в 10 метрах на юго-запад.

Части фотоаппарата АФА-Б самолёта. 4 бомбы по 100 кг. Курсовой УБ с загнутым стволом. Шасси не было выпущено, судя по сохранившейся опоре, но задний дутик выпущен. Или его достали из ниши позже. Шасси выпускал штурман - убит в воздухе? Или шасси не выпускали намеренно, тянули до озера?

Много разорвавшихся при падении и пожаре боеприпасов 7.62 и 12.7мм. Но патронные ящики пустые, а ведь самолёт горел. Нет стреляных гильз.

Ключевой момент. Детали парашютной и привязной систем пилота, а парашютная система у пилота своя особенная (у лётчика парашют лётчика ПЛ, у штурмана парашют наблюдателя ПН), найдены на месте кабины. Там же и осколки наручного компаса (был только у лётчика?). Разорвавшиеся патроны от нагана, найдены на месте стрелка-радиста. Все эти вещи были на людях (патроны в карманах). Вывод: экипаж в момент падения был в самолёте на штатных местах. Там же и горели.

Самолёт весь в отверстиях от пуль. Входные отверстия спереди, сзади, снизу и даже сверху. Вероятнее всего был пойман истребителем и сбит.

И самое главное свидетельство - направленное горение на одной из плоскостей. Пламя сдувало назад. Самолёт горел в воздухе.

Выводы.

Из всего вышесказанного понимаем, что с большой долей вероятности самолёт был неожиданно обстрелян истребителем противника. На крыле самолёта на месте падения видим следы горения в воздухе-поток сдувал огонь по плоскости. Самолёт горел в воздухе. Но пилот боролся за жизнь самолёта до конца и пытался посадить самолёт. На земле самолёт лежит компактно, как при заходе на посадку. Никак не вертикальный удар. Да и найденные винты загнуты - крутились до конца.

Финскую версию о пулемётном обстреле самолёта 12.08.1942г. с Суоникюля (Oksa) не рассматриваем. Т.к. высота полёта была больше 2500 метров.

Погода по докладам ВНОС в тот день была "хорошей и благоприятствовала полётам вражеской авиации". Ошибка пилота и просто авария от удара об сопку исключены. Пилот был достаточно опытный.

По наличию бомб на месте падения можно сделать вывод, что самолёт был сбит по дороге на задание. Да и восточнее места падения не было никаких запасных целей, достойных внимания, если допустить обратную дорогу и наличие бомб на борту. Это была уже зона ответственности восточных постов пограничников Пеннанена. На Пе-2 сброс бомб мог дублировать пилот и почему они оба штурман и пилот не сделали этого - вопрос.

На месте падения самолёта установлен памятный знак.

На сегодняшний день

Двигатель М-105 №125-241 находится в музее в Воронеже. Второй у Икара.

Остатки отдельных частей самолёта находятся в п.Заозёрск на складах поискового отряда Икар. Вероятно будут донорами восстанавливаемого Пе-2 в Москве у Олега Лейко для заводского музея УралЭлектроМедь в г.Пыжма.

Родственники Елисеенкова Якова Андреевича проживают в г.Санкт-Петербург. О результатах поиска им сообщили.

Родственников Трифонова Михаила Мартыновича найти не удалось.

Эпилог

Эпиграфом этого очерка стали слова русского полководца А.В.Суворова: война закончена, когда похоронен последний солдат. Я думаю, эта фраза должна стать главным для самого смысла поискового движения и захоронения останков солдат и офицеров. Именно поисковики заканчивают эту войну, до сих пор идущую в наших головах и обществе, когда восстанавливают события, память и приносят покой людям, десятилетиями ищущих своих родственников. Многие умирают не успевая, так и не закончив поиски своих родных и не найдя покоя. Мне вот тоже в процессе поисков пришлось встретиться с официозом, безнравственностью и отказом в помощи. Одна фраза, сказанная моим родственникам в Уфе, чего стоит: К 70-летию (чего?) самолёт будет поднят из болота (есть ли оно?) и будет установлена табличка (где?). По-моему мнению это ещё один выстрел в наше общество. Для многих прошедшая война-святая.

А ведь они оказались правы – табличка-знак в память о героях была установлена!

Мне кажется, все истории поиска должны иметь похожее окончание - счастливое и в чём-то завершённое.

Для Вечной памяти людей, отдавших жизнь ради нашей земли, ради нашей Родины.

Я благодарю всех, помогавших мне.

Семью Чернышовых – Валерия Петровича и Владимира Валерьевича, отца и сына. За организацию и прекрасное осуществление экспедиции к месту падения самолёта. Это их поисковый отряд “Икар” выдержал удар недобросовестных людей, это с их решающей помощью будет захоронен экипаж самолёта. Я всё-таки надеюсь.

Стурова Виктора Владимировича (среди своих - Лопарь)– охотника, следопыта за обеспечение экспедиции.

Участникам форума “Блокгауз” за большую, во многом решающую помощь в понимании процессов, происходивших в Заполярье. Это: Зверев Юрий Иванович - особая благодарность, dad67, muarg, rogi, koree4ka, факил, LSA, hellcat.

Участникам форума “Финляндия по-русски” (russian.fi) за участие, человечность и бескорыстную помощь :Petter, tiskari, Otmorozok, Вова fenix.

Участнику форума avtotravel.com: EUFI.

Ресурсам: ЦАМО РФ, Подвиг народа, ОБД Мемориал, Авиационной энциклопедии Уголок Неба, Wikipedia, Allaces.ru, sk16.ru, ww2.ru, ajerodromkolezhma.ru, warheroes.ru, ke.culture51.ru, airpages.ru, airwar.ru, parnasse.ru.

Семье Кононовых (Юрий, Елена, Иван), Бондареву Олегу.

Приношу извинения тем, чьё имя не упомянул. Помогало очень много людей.

Использовались военные дневники командира пограничного отряда Арти Пеннанена в финском военном архиве SPK arkisto (СотаПяйвиКирьят аркисто). (6620).

Материал очерка можно рассматривать как базовый для дальнейшего поиска и установления истины всем желающим. Новые сведения просьба пересылать мне на электронную почту.

Перепечатка только с согласия автора egorinich452@mail.ru

Фотоальбом









17/07/2015 15:01



17/07/2015 15:05











