

# АВСТРАЛИЙСКИЕ ЛЕТЧИКИ НА СОВЕТСКОМ СЕВЕРЕ

Немногим более двадцати лет спустя после неудавшегося похода на Российский Север в годы Гражданской Войны, британцы вернулись в те же края уже союзниками. Великобритания заявила о своей поддержке СССР в первые же часы после нападения Германии, хотя в период времени, последовавший за заключением советско-германского договора о ненападении в 1939 году, у британцев были серьезные сомнения в том, на чьей стороне окажется СССР в разгорающейся мировой войне. Основания для этого были: союзник Великобритании Польша пала под ударами вермахта и Советской армии в считанные недели. Вскоре несмотря на ощутимую моральную и материальную поддержку британцев капитулировала Финляндия, были оккупированы страны Прибалтики и Бессарабия. Летом 1940 года советский ледокол провел немецкий рейдер *Комет Северным Морским Путем* в бассейн Тихого Океана для нанесения ударов по морским коммуникациям британцев. Когда спустя несколько месяцев после начала войны советский посол в Великобритании *И.М. Майский* призвал Черчилля открыть 2-й Фронт, последний сердито ответил, что четыре месяца назад в Соединенном Королевстве никто не знал, чьим союзником окажется СССР, вступив в мировую войну.

В середине 1941 года места сомнениям уже не было. СССР нуждался очень во многом, чтобы остановить Вермахт. Для отправки грузов в СССР тогда был только один путь – по морю. Для прикрытия морских конвоев советским ВВС были нужны современные самолеты, и Британия пошла навстречу своему союзнику. Уже через несколько недель после начала войны в СССР прибыло 151-е Авиакрыло Королевских ВВС (RAF), состоящее из двух эскадрилий. В его составе были британцы, австралийцы и новозеландцы.

## AUSTRALIAN AIRMEN IN RUSSIA:

### Report from London . . .

A London message states that a number of Australians are serving with the R.A.F. wing in Russia, among them being Sgt-Pilot Selwyn McKenzie Clark, of Onslow, where he was born, his father being the secretary of the Onslow Road Board. He enlisted in Perth and went to the Eastern States for training, being selected to go with the first R.A.A.F. unit under the Empire Air Training Scheme to Canada.

*Заметка из газеты Trove о присутствии австралийских летчиков в составе 151-го Авиакрыла*

Большинство летчиков было ветеранами *Битвы за Британию* (лето 1940 года). В считанные дни после прибытия были собраны из доставленных морем деталей первые истребители *Харрикейн/Hurricane*. Одиннадцатого сентября 1941 года авиакрыло совершило первые боевые вылеты, в которых летчики RAF сбили около 15 самолетов противника. В короткие сроки советские летчики и техники были обучены владению новой техникой. По окончании миссии командиры 151-го Авиакрыла Королевских ВВС и

входящих в него эскадрилий были награждены советскими орденами. В ноябре-декабре 1941 года британцы покинули советский север морским путем. Их конвой сопровождали советские летчики на британских самолетах. Среди них были командующий ВВС Северного флота генерал Кузнецов и знаменитый полярный ас Б.Ф. Сафонов, впоследствии дважды получивший звание Героя Советского Союза и погибший в 1943 году. Большинство своих побед он одержал, летая на британских *Харрикейнах* и американских машинах *Куммухок/Kittihawk*.



*Харрикейны среди русских снегов...*

Значительно больше австралийцев побывало в СССР в 1942 году в составе 455-й эскадрильи RAAF (Королевских Австралийских ВВС). Эскадрилья была сформирована 30 июня 1941 года из австралийцев, добровольно записавшихся в ВВС и прошедших подготовку по специальной схеме в Великобритании. Всего их было около 80 человек. Эскадрилья была укомплектована бомбардировщиками канадского производства *Хэмпден/Hampden* и приняла участие в налетах на города и военные корабли Германии в октябре 1941 – феврале 1942 года. Разумеется, не обошлось без потерь – несколько летчиков погибло или оказалось в плену.

Весной 1942 года самолеты *Хэмпден* были переоборудованы в торпедоносцы, и вскоре австралийским летчикам сообщили о предстоящей переброске в Россию для участия в операции *Orator*, нацеленной на прикрытие конвоя *PQ-18*. Британское Адмиралтейство ни в коем случае не хотело повторения трагедии, случившейся с предыдущим караваном *PQ-17*, разгромленным немецкими подводными лодками и *Люфтваффе*. Однако, в первую очередь британцы намеревались обезопасить конвой с моря и воздуха от тяжелых немецких кораблей, и в первую очередь от линкора *Tirpitz*, наводившего страх на флот союзников на протяжении нескольких лет.

Первыми на север России вылетели разведчики - три *Спитфайра-IV* 1-го разведзвена. С продвижением *PQ-18* на восток вслед за *Хэмпденами* в Россию перелетели девять гидропланов (летающих лодок) *Каталина/Catalina* 210-й эскадрильи RAF, размещенные, в основном, на аэродроме Лахта.

Второго сентября 1942 года самолеты *Хэмпден* 455-й эскадрильи RAAF и 144-й эскадрильи RAF поднялись в воздух и взяли курс на восток. Трудные погодные условия Арктики, отказ компасов (полет проходил над сложенной высокомагнитными породами территорией

Скандинавии), зенитный огонь противника привели к тому, что несколько машин пропало без вести. Один самолет сбился с курса и недалеко от Киркенеса (Норвегия) был подбит зенитным огнем. Экипаж сумел посадить машину на пляж и был взят в плен немцами. Командир экипажа Джим Катанак (Jim Catanach) впоследствии принял участие в знаменитом побеге летчиков разных национальностей, известном в истории как [Большой Побег](#) (*The Great Escape*), из немецкого концлагеря. Он был расстрелян в числе 50 захваченных беглецов). Еще один самолет 445-й эскадрильи разбился в горах Швеции.



*Джим Катанак (1921-1944)*

*Хэмпдены* приземлились на нескольких аэродромах. Один экипаж совершил вынужденную посадку, будучи прижатым к земле *Харрикейнами* советских ВВС. При посадке на каменистые арктические аэродромы три *Хэмпдена* получили серьезные повреждения и были списаны, а 144-я эскадрилья RAF потеряла при перелете 6 машин (одна также разбилась в горах Швеции).

Так, потеряв 25% своих боевых машин, британские и австралийские летчики оказались разбросанными по советскому северу. Всего в строю оставалось 23 самолета, которые в конечном итоге собрались на аэродроме Ваенга в 40км к северу от Мурманска.

Единственный боевой вылет с советских аэродромов был совершен летчиками RAF и RAAF 14 сентября. В тот день разведка сообщила о выходе линкора *Tirpitz* в море. Стала очевидной угроза нападения на конвой *PQ-18*. Все 23 *Хэмпдена* с торпедами были срочно подняты в воздух на поиски немецкой эскадры. Семь с половиной часов самолеты искали *Tirpitz*. Не обнаружив линкора, торпедоносцы вернулись в Ваенгу. Здесь летчики узнали, что *Tirpitz* снова стоит в Нарвике, а его выход в море был связан с "плановыми ходовыми испытаниями". Главная опасность миновала. На следующем этапе перехода конвоя, с сохранением угрозы атак подводных лодок и авиации противника, основная работа была возложена на летающие лодки *Каталина* и советские дальние истребители. Удача сопутствовала британским летчикам - 23 сентября *Каталина* U/210 во время боевого патрулирования потопила немецкую подводную лодку *U-263*. Ее штурманом был австралиец, сержант Лэнгдон (N.J. Langdon).

Британские и австралийские летчики поселились в трехэтажной кирпичной казарме с одним водопроводным краном на всех. Бомбежки были обычным делом, и им пришлось самим копать себе бомбоубежище. Беда, правда, пришла не от немецких бомб. Во время одного из налетов советские зенитчики подбили атаковавший *Юнкерсы* советский истребитель. Советский летчик выбросился с парашютом, и неуправляемый самолет упал на казарму, пробив все три этажа. Удивительно, что никто не погиб, но несколько летчиков получили ранения.

Порядки были строгими, в полном соответствии с условиями военного времени. Советские патрули быстро приучили австралийцев не ходить, куда не следует. В качестве предупреждения патрули просто стреляли под ноги. В этом был свой смысл. Как-то раз австралийский летчик забрел в сопки за территорией авиабазы. В этом же месте оказался выбросившийся с парашютом летчик со сбитого немецкого самолета. По счастью, пуля, посланная немцем примерно с 200 метров, срикошетила от каски австралийца...



*Советские и австралийские летчики вместе. Слева: Боб Рэбел (Robert Raebel), второй справа - Иэн Рикард (Ian Rickard)*

Незадолго до прибытия британских и австралийских летчиков в СССР, 25 августа 1942 года, командование Северного флота отдало приказ, запрещавший общение с иностранцами. В реальной жизни, разумеется, этот приказ потерял всякий смысл, особенно тогда, когда британское командование приняло решение передать *Хэмпдены* советской стороне после соответствующего курса обучения советских летчиков и техников.

Процесс обучения шел исключительно быстро. Австралийцы легче, чем более замкнутые и гордые британцы, находили контакт с русскими. Они быстро заметили исключительную дотошность русских в освоении военной техники и необычайную любознательность, касающуюся буквально всего. Конечно, не остались без внимания доброжелательность и радушие русских, удивительная энергия, которую они проявляли везде и всюду, что бы ни делали.

Языковой барьер преодолевался при помощи переводчиц, которые нередко испытывали трудности при переводе сложных технических терминов. Австралийцы заметили, что самым распространенным среди русских было знание немецкого, реже французского, и, совсем редко, – английского. Тем не менее, люди обсуждали всевозможные вопросы. В частности, русские часто выражали недоумение по поводу присутствия австралийцев в британской армии. Они просто не могли понять, зачем было добровольно ехать воевать так далеко от дома. Как-то русские спросили австралийцев, верят ли они в Бога. Положительный ответ вызвал необычайное удивление, и, несмотря на попытки австралийцев прекратить дискуссию, русские очень постарались убедить своих союзников в несуразности их религиозных верований.

Что-то в российских обычаях смущало. Например, манера стрелять сигареты, что на Западе совсем не было принято. Быстрее всего австралийцы выучили, что *amerikanski I angliiski* сигареты – *ochen horosho*. Существенное место в воспоминаниях и впечатлениях австралийцев о России также занял единственный доступный туалет дачного типа. В северных условиях австралийцы отпускали себе на оправку не более трех минут во избежание обморожения...

На войне всегда пьют. Австралийцы несколько раз ездили в Мурманск, где развлекались в кафе *Арктика* - чуть ли не единственном здании, уцелевшем от нескончаемых немецких бомбежек. Были пьянки и в самой Ваенге. В них принимали участие в разное время двое политкомиссаров Красной Армии, присматривавших за советскими людьми. Их миссия, разумеется, не была секретом для австралийцев. Один из комиссаров по кличке *Старая Кислая Морда* (вариант перевода *Old Sourpuss* – ВК) принял решающее участие в пьянке, которую двое летчиков (британец и австралиец) закончили в промерзшей канаве. Через несколько дней австралийцы попытались отомстить комиссару и во время следующей пьянки поднимали за его здоровье тост за тостом, желая свалить своего недруга. Комиссар, однако, к концу пирушки был лишь несколько пьянее, чем обычно – этим не последним на Руси ремеслом он владел в совершенстве... Впрочем, развлечения сводились не только к пьянкам. Австралийцы, в частности, любили смотреть советские фильмы, причем их поразил высокий уровень кинематографии и исключительное качество демонстрации. Они справедливо заключили, что в СССР кинематографу, как мощному средству пропаганды, уделялось особое внимание.

Многое из того, что увидели на нашей земле австралийцы, помогает добавить несколько существенных штрихов к картинам войны, особенно войны на Севере, быту и нравам советского общества тех времен.

Не прошло мимо внимания австралийцев наличие большого количества заключенных где-то в районе Ваенги. Как-то раз австралиец был свидетелем того, как конвоиры прогнали мимо аэродрома колонну из примерно сотни изможденных зеков. Заметили австралийцы и то, что русские относятся к коренным жителям Севера, как к людям второго сорта, используя их на самых грязных и тяжелых работах. Например, они видели, как аборигенов Севера (в англоязычной литературе большинство представителей азиатских народов СССР почему-то часто именуют *монголами*) заставляли расчищать аэродром от острых осколков зенитных шрапнельных снарядов, представляющих опасность для самолетных шасси. Северяне шли плотным строем, плечом к плечу, через аэродром, собирая осколки в специальные заплечные корзины. Но гораздо показательнее был другой случай. Как-то раз несколько северян работали на складе и наткнулись на ящики с консервными банками, в которых был белый защитный крем для кожи, внешне похожий на пищевой жир. Время было голодное, и северяне объелись этим кремом. Несколько человек умерло от отравления, уцелевшие были расстреляны.

Австралийцы заметили также, что человеческая жизнь в СССР ценится не очень высоко. (Из-за этого, в частности, британское командование отказалось от планов передачи британских и австралийских летчиков под командование советских ВВС). Удивило австралийцев и обращение с пленными: несколько раз они были свидетелями того, как жестоко расправлялись советские патрули с немецкими летчиками, выбросившимися с парашютом со сбитых самолетов и взятыми в плен. Но особенно запомнился им следующий эпизод. Как-то советский летчик вернулся домой с задания и застал свою жену с кем-то в постели. Недолго думая, он застрелил своего обидчика и, выкинув труп из окна, улегся в еще теплую постель. Никаких репрессий в отношении летчика не последовало, и он продолжал летать!

На счету британцев и австралийцев, по их собственному признанию, разбитых женских сердец не оказалось. Их дважды (дома и по прилете в СССР) строго предупредили о полном запрете на внеслужебные контакты с женщинами, и они поступали в соответствии с приказом, благо что срок их пребывания на советской земле был сравнительно коротким - уже в ноябре-декабре они покинули Россию.

После неудачных посадок на каменистую арктическую почву в процессе обучения советских пилотов в строю осталось только 17 машин. Они были переданы ВВС Северного флота вместе с оставшимися так называемыми *Фотоспитфайрами* (из трех *Спитфайров-IV* один был поврежден в воздушном бою, второй сбит над Альтенфьордом 27 сентября 1942 г.). Каталины же своим ходом по завершении операции *Orator* перелетели в Англию.

Миссия RAF и RAAF в Россию оказалась успешной - караван PQ-18 прибыл в Мурманск, хотя и понес ощутимые потери (13 транспортов). Атаки на конвой обошлись немцам в 4 подводные лодки и несколько десятков самолетов.

В начале 1943 года командование RAF начало разработку планов повторной отправки 455-й эскадрильи в Россию вместе группой *Фотоспитфайров* и *Каталин*. Однако, эта операция не состоялась, так как советское командование согласилось на ее осуществление только при том условии, что вся авиагруппа будет передана под его полный оперативный контроль.

По советским архивным данным, наши летчики совершили на *Хэмпденах* много удачных боевых вылетов, однако, согласно современным исследованиям, советские данные о результативности нашей морской авиации в войну сильно завышены, и причем особенно сильно - именно на Северном флоте. Российские историки С.В. Богатырев и Р.И. Ларинцев провели интенсивную работу по уточнению и сверке результатов деятельности нашего флота в войну с немецкими данными. (Аналогичная работа была проведена в главном штабе ВМФ СССР в конце 50-х, и ее результаты были засекречены, поскольку были весьма нелицеприятными). В книге Богатырева и Ларинцева *Морская война в Заполярье 1941-1944: Потери противника в заполярных водах (зона ответственности СФ) в период Великой Отечественной войны: Справочник-хроника (Львов, 1994)* приводятся данные о результативности минно-торпедной авиации СФ, подтвержденные немецкими источниками. По этим данным подтверждена результативность двух атак, осуществленных *Хэмпденами*: 25.04.1943 - в ходе атаки конвоя в Конгс-фиорде пятью *Хэмпденами* были потоплены транспорт *Leese* (2624 брт), за уничтожение которого был посмертно удостоен звания героя В.Н. Киселев, и почтовый дрейфтербот. Это, к сожалению, единственный подтвержденный результат деятельности пилотируемых советскими летчиками *Хэмпденов*.



*В.Н. Киселев (1910-1943)*

К концу октября 1943 года в строю оставалось менее 10 *Хэмпденов*. После войны к 1955 году не осталось ни одной полностью уцелевшей машины. Сорок лет спустя две машины, найденные в горах Швеции и на дне одного из озер Российского Севера, были восстановлены канадцами и британцами для музейных экспозиций.



*Ваенга. Хэмпдены готвят к боевому вылету. Техник наносит на торпеду надпись ЗА КИСЕЛЕВА*

Несколько позднее, в 1944 году, еще несколько австралийских летчиков побывало на Российском Севере. Они входили в состав авиаподразделения бомбардировщиков RAF Ланкастер, атаковавших находившийся у берегов Норвегии немецкий линкор *Tirpitz*. Базой *Ланкастеров* был советский аэродром Ягодник близ Архангельска. В первой атаке 15 сентября 1944 года участвовали несколько австралийцев, в том числе, летчик Кэри (Carey) из 617-й эскадрильи RAF, самолет которого был сильно поврежден зенитным огнем. Единственное попадание в *Tirpitz* заметил австралийский летчик лейтенант Бакхэм (Buckham), который управлял самолетом киносъёмочной группы. Он был единственным, кто после атаки повел свой самолет на базу Уоддингтон в Шотландию. Большая часть его полета проходила над самой водой в условиях очень плохой погоды. Полетное время от Ягодника до Уоддингтона составило 14 часов 33 минуты – абсолютный рекорд для самолетов типа *Ланкастер*.

12 ноября те же эскадрильи наконец-то приблизились к в ясную погоду Тромсо-фьорду, где находился поврежденный в результате предыдущей атаки с воздуха *Tirpitz*. В атаке участвовали австралийские летчики Келл (Kell), Росс (Ross), Сэйерс (Sayers) и Ли (Lee). Было сброшено 29 бомб, прозванных *Верзилами/Tallboy*. Несколько прямых попаданий решили судьбу линкора - он начал крениться на левый борт и через десять минут после налета перевернулся. Через два часа британский самолет-разведчик передал по радио, что из-под воды видно только днище линкора. Австралиец Бакхэм сквозь дымовую завесу и дым от разрывов бомб сумел сфотографировать тяжело поврежденный и крениющийся *Tirpitz*. Крупнейший корабль *Кригсмарине* прекратил свое существование...

Всего через 7 лет, благодаря зигзагам мировой политики, советские и австралийские летчики встретились вновь, но на этот раз по разные стороны фронта – в небе [Кореи](#).

[М.Н. Супрун](#). *Британские королевские ВВС в России, 1941-1945. (Из сборника «Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып.2. – М.: Наука, 1994)*

*J. Herrington. Australia in the War of 1939-1945. Air War Against Germany and Italy. 1939-1943. 1954*

*C.Shores. Air Aces. USA, 1983*

*J. Raebel. RAAF in Russia. Australia, 1998*

*Перевод и компиляция – Владимир Крупник*

**Возврат к главной странице [www.warsstory.org](http://www.warsstory.org)**