

<https://coldspur.com/the-airmen-who-died-twice-synopsis/>
<http://coldspur.com/tag/paravane/>

Летчики, погибшие дважды

16 сентября 1944 года, самолёт «Ланкастер» Королевских ВВС из 617-й эскадрилии отделяется от конвоя из 16 самолётов, возвращающихся с аэродрома Ягодник в северной России на свои базы в Великобритании. Вместо того чтобы проследовать прямым маршрутом, который пролегал бы высоко в небе над нейтральной Швецией, РВ416 отвернул к западу в направлении Норвегии, оккупированной нацистской Германией. Маршрут их был намеренным, поскольку доклад о координатах их местонахождения, высланный на запрос из Дайса в Абердине в 1:21 по GMT следующим утром 17 сентября, был воспринят без удивления. Вскоре после этого самолёт разбивается на горе у Саупесет, к западу от Осло в долине Халлингдал. Все члены экипажа погибли.

Обстоятельства этого полёта и формирования его экипажа были экстраординарны. В него вошли члены экипажей-участников¹ частично успешной атаки на линкор «Тирпиц», страшный германский корабль, ошвартованный и укрытый в норвежском Альтен-фьорде, которая была проведена двумя днями ранее. После ряда безуспешных налётов предпринятых с территории Соединенного Королевства, КВВС в начале сентября внезапно получили разрешение от советского правительства на проведение операции «Параван» с советской территории. Это позволило отказаться от предыдущего плана, по которому КВВС разрешалось совершить посадку в северной России только после атаки, с целью заправки перед долгой дорогой домой. К несчастью, спешность, с которой были отданы распоряжения, ужасающие погодные условия и недостаток средств навигации над малоизвестной территорией, привели к тому, что семь² самолётов

¹ Официально: часть экипажа Фрэнка Леви и часть экипажа Дрю Вайнесса.

² На самом деле десять. Шесть самолетов были потеряны по категории «Е» (полное списание) и пущены на запасные части, впрочем, два из них были позднее введены в строй ВВС РККА. Ещё три самолёта не смогли принять участие в рейде из-за поломок при перегонке на Ягодник, но были восстановлены до летного состояния до 20 сентября 1944 г. Ещё один долго ремонтировался на Кегострове.

были признаны непригодными к вылету на задание после прибытия. Потерь среди личного состава не было, но сокращение числа располагаемых самолётов означало, что «безлошадные» лётчики будут вынуждены отправляться домой в качестве пассажиров, парами³, помимо штатных экипажей из 7 человек.

Местные норвежцы, прибывшие на место обнаружения обломков и останков экипажа, предприняли доблестную попытку почтить погибших, возведя простенький памятник. Немцы не позволили надписать на памятнике имена, но число найденных тел было отмечено числом в десять обычных гвоздиков забитых в крест. В этом и проявилась первая аномалия, поскольку старший офицер KBVC на Ягоднике отправил командованию роль из 9 имён членов его экипажа⁴, записав их в первичном документе – карточке потерь. После же того как немцы были изгнаны из этих мест, уже летом 1945-го, записи ведомства по регистрации могил павших воинов Великобритании [IGWC] были исправлены, и теперь показывали, что погибших в катастрофе было одиннадцать. Такая дописка частично была сделана на основе того факта, что норвежцы разыскивали сохранившиеся комплекты униформы погибших и их жетоны. И теперь расследователи уже смогли составить список имён десяти найденных офицеров. Одно тело лётчика обгорело до такого состояния, при котором опознание оказалось невозможно.

И тут выяснилось шокирующее несовпадение. Имена погибших⁵ не соответствовали истине. Два имени, приведённые в новом норвежском мемориале на месте падения — Вайнесс и Вильямс — никогда не были на обречённом самолёте. Вильямс свалился с тяжёлой дизентерией на Ягоднике, в то время как Вайнесс улетел домой на другом самолёте. Эти факты проверяемы тем, что оба лётчикаполнили официальные списки погибших в следующем месяце⁶. Во

³ Не всегда такие пассажиры грузились парами. Дневник операции позволяет заключить, что в вылете от 16 сентября пассажиров в одном Ланкастере могло набраться значительно больше, тем более, что позже, что выводится арифметически, экипажи вылетали своими обычными составами.

⁴ Дата отправки этого документа командованию Группы 5 – 17 сентября 1944, что отдельно отражено в дневнике операции.

⁵ Имена погибших, указанные в немецких документах, на норвежском памятнике и в разведдонесении из Норвегии (через стокгольмское бюро) о падении самолёта 17 сентября 1944, полученном британцами 30 октября 1944 г.

⁶ См. 617 Squadron - The operational record book 1943 – 1945.

время миссии по бомбардировке дамбы Кембс в южной Германии 7 октября 1944 года их самолёт был подбит. Оба удачно покинули самолёт, но уже скоро были казнены «на месте» по новым драконовским приказам Гитлера⁷.

Это породило заметные брожения в Министерстве Авиации. В июле 1945 года реестр потерь лётчиков получил указание исключить Вайнесса и Вильямса из числа погибших в Норвегии, уменьшив число погибших, обратно до девяти. Однако теперь стало неопровержимо, что в катастрофе у Саупесет среди жертв были два пассажира, выдававшие себя за британских офицеров.

Затем число жертв было установлено в десять, с дополнением имени МакГвайра, чьи останки были вообще уничтожены, и это число было внесено в очередной вариант списка. Ходила история, что местное британское консульство тайно изъяло одно из тел с места, что смогло бы объяснить это дополнение, но если лишь удалось бы проигнорировать ещё одно тело. В августе 1946 года эти десять останков были перезахоронены в могилах у церкви Несбюэна. Одна могила обозначена как принадлежащая «Неизвестному летчику». Мемориал, представляющий собою десять могильных плит с девятью крестами и одной звездой Давида, может быть посещен и сегодня, он бережно содержится местными доброжелателями. Но загадка членов экипажа, сокрытых за именами Вайнесса и Вильямса, была торопливо и неуклюже похоронена – на восемьдесят лет.

Таинственные лётчики, несомненно, были советскими гражданами, агентами НКГБ, вероятно, принужденными силой к участию в операции. Им дали чужие идентификаторы-жетоны: Вайнесса и Вильямса. Это обязано было произойти только с разрешения британского командования на Ягоднике. А НКГБ должно было получить распоряжение, по которому его агенты должны были проникнуть в Норвегию, прыгнув с парашютами под прикрытием британской униформы. Ни одного английского лётчика не было вовлечено. Ну, а если бы безбилетники были норвежцами, им не потребовалось бы переодеваться в британскую форму, чтобы прилететь в свою родную страну.

⁷ Обстоятельства этого события, установленные Военным судом в Гамбурге в 1948 году, в русском переводе изложены здесь: <https://www.signumtemporis.ru/library/WynessRemembered.pdf>

С чего вдруг, вообще, британское командование решилось на подобный безумный план действий и какова могла быть их цель? И как можно было сохранить секретность, когда оказалось вовлечено столько людей (включая самих Вайнесса и Вильямса), неизбежно всё знавших об этой весьма рискованной выходке и её трагическом исходе?

Изучение политических событий в Норвегии в то время, указывает, что Иосиф Сталин возжелал, чтобы был убит один восставший норвежский коммунист. Педер Фуруботн был назначенным лидером коммунистической партии в Бергене, провинциальном городе к западу от Осло. Перед войной он провёл несколько лет в Москве, где он опасно высказывался о Сталине и его чистках, а также защищал одну из жертв сталинского террора, старого большевика Николая Бухарина. Фуруботн был достаточно удачлив, настолько, чтобы не только не быть казнённым самому, но и суметь вырваться из лап Сталина, вернувшись в Норвегию до начала войны. И во время войны он продолжал отрицать авторитет Сталина, не исполняя приказы перебраться в Швецию, выказывая поддержку норвежскому правительству в изгнании и яростно враждуя со сталинским любимцем и ближайшим подручным – коммунистом Освальдом Сунде.

И если окончательные соглашения об этой затее должны были утвердиться в течение ближайших прошедших недель, то планы самого Сталина вызревали уже некоторое время. НКВД (из которого позже был выделен НКГБ) в 1941 году, после нацистского вторжения в Советский Союз, установило отношения с британским управлением специальных операций (SOE), которое заведовало саботажем в оккупированной Европе. Совместные проекты доходили до того, что Советы использовали британские самолёты для заброски агентов в такие страны как Франция и Югославия – действия, которые бы получили резкое неприятие соответствующих правительств в изгнании. У Советского Союза положение с собственными самолётами большого радиуса действия было никудышным и SOE, с благословения Черчилля, проводила эти операции, спрятав их под кодовым именем «Мотыга» или «Кирка». Шеф SOE Колин Габбинс был на связи с представителем НКГБ в Лондоне полковником Чичаевым, а агент SOE Джордж Хилл исполнял схожую роль в

Москве. Британская военная миссия также имела резиденцию в Москве, но её сотрудники быстро были приведены в неработоспособное состояние «тупостью советской стороны».

С другой стороны, Сталин уже некоторое время продумывал способы хищений британских и американских технологий в авиации и оружейном деле, поскольку советское развитие в некоторых из этих тем далеко отставало от того уровня, который достигли Союзники. В июне 1944 года Сталин дал разрешение американцам на организацию базы в Полтаве, Украина, имея в виду, чтобы американские ВВС могли проводить бомбардировочные операции против Германии. Сам же он использовал это как возможность исследовать самолёты, разбитые и разбившиеся на советской территории. Американцев оскорбили и иным путём: советская сторона не смогла защитить базу от разрушительного налёта, устроенного немецкими бомбардировщиками 21 июня 1944 года⁸. Это вызвало гнев американцев, и стало одной из причин, почему США предпочли не поддерживать СССР в его планах по заброске агентов.

Советская разведка также вела работу за кулисами. Одной из ключевых персон была офицер по имени Зоя Воскресенская, также известная как Рыбина. Её отправили на работу в Стокгольм якобы как пресс-атташе мадам Коллонтай. Но, по факту и в первую очередь, она следила отсюда за прогрессом в разработке атомного оружия. Примечательно, во всем этом предприятии было то, что в феврале 1944 года она была уполномочена вылететь в Лондон на одном из модифицированных Москито «шарикоподшипниковой серии». Это была привилегия, предоставляемая только очень важным пассажирам, и весьма вероятно, что её заданием были консультации с Чичаевым о возможности использования операции «Мотыга» для приведения в исполнение сталинского акта политической мести.

Далее отношения между с одной стороны Рузвельтом и Черчиллем, а с другой стороны Сталиным быстро ухудшились, когда Сталин отказался предоставить авиабазу в Полтаве для какой-либо воздушной поддержки поляков во время Варшавского восстания в

⁸ В ночь 22-23 июня 1944 года аэродромы Полтава, Миргород и Пирятин были атакованы Люфтваффе с применением бомб и мин-ловушек, что нанесло крупнейшую разовую потерю ВВС США за всю историю.

августе 1944. Он остановил свои войска на восточных берегах реки Вислы, ожидая, когда нацисты раздавят восстание. Примечательно, что Сталин смягчился лишь 9 сентября, когда стало ясно, что уже ничего нельзя было поделаться для помощи восставшим и как-либо спасти осажденный город⁹. Это смягчение было, вероятно, выражено и в разрешении для 617-й эскадрилии произвести атаку на «Тирпиц» с советской территории. Обстоятельства этого разрешения весьма мутны: пусть у англичан и имелся некоторый опыт использования аэродромов в северо-западной России, но окончательное решение было неожиданным. Это повлекло за собой все те суматошные – ошибка на ошибке – изменения «на бегу», на которые Сталин как раз и рассчитывал.

Быстрое принятие Черчиллем предложения Сталина показывает, насколько быстро он «простил» диктатора за упрямство в отношении Варшавы и также высвечивает его заблуждения относительно той угрозы, которую представлял «Тирпиц». Черчилль действительно был одержим германским линкором и авторизовал несколько попыток уничтожить его. Но к сентябрю 1944 года «Тирпиц» являл собой много меньшую угрозу для арктических конвоев, которые продолжали доставку снабжения в Советский Союз, чем ранее. Линкор стоял практически недвижимый в своём фьорде-убежище, с деморализованным экипажем и при недостатке топлива. Очень возможно, что, по причине обеспокоенности Черчилля и при его стремлении покончить с ним, при более высоких шансах на успех у внезапной атаки с востока, он и ответил услугой за услугу на просьбу Сталина использовать один из самолётов Ланкастер, возвращающихся домой, для выполнения задания саботажа и вероятного убийства.

⁹ Ситуация описывается автором несколько односторонне. Затея Армии Крайовой поднять восстание в период ухода немецких оккупантов и занять Варшаву до фактического входа в неё советских войск, очень понятна с точки зрения национальной гордости и с позиций сохранения независимости. Тем не менее, всё пошло не по плану и немцы утопили восстание в крови и попутно снесли силой оружия исторические районы Варшавы. Неуспешность восстания проистекала из-за отсутствия согласования его планов с советской стороной и, увы, но весьма наглядно тогда проявлявшейся концепции «права завоевателя». СССР освобождал Польшу вовсе не для того, чтобы через 6 лет после её раздела в 1939 году восстановить в её исторически приемлемых границах польский суверенитет.

Немногие могли бы знать детально об этом мероприятии. КВВС могли бы счесть его просто очередным забросом в серии операций «Мотыга» и, вероятно, поскольку подчинялись таким приказам с негодованием и опаской, то действовали с необходимыми предосторожностями.

Вероятно, что только Черчилль и Губбинс знали настоящие обстоятельства и задачи миссии и те компромиссы, на которые пришлось пойти. Это было весьма опасное предприятие с высокой степенью риска. Будь оно успешным или провальным – его результатом могли бы стать катастрофические последствия, если бы широкой общественности и норвежскому правительству в изгнании стало известно, что советским убийцам было дозволено выдавать себя за британских офицеров, чтобы убить норвежского гражданина у него на родине.

Что случилось в последние минуты перед гибелью «Ланкастера» – мы можем только предполагать. Возможно, советские агенты, посланные на самоубийственную миссию, имели на этот счёт иные соображения. Может быть, и пилот сопротивлялся их действиям, пытаясь выполнить задание, которое он получил, нежели возвращаться в Шотландию с русскими на борту. Возможно, завязалась драка и прозвучали выстрелы. В результате, конечно же, произошла катастрофа, но тот факт, что все свидетели погибли, помогло сокрыть замыслы. Вайнесс и Вильямс, конечно же, были обязаны держать язык за зубами в те краткие недели перед тем, как погибли сами. Британские власти наглухо запечатали эту историю на восемьдесят лет, но сейчас, точно пришло время воздать должное родственникам всех отдавших свои жизни в той катастрофе и для того, чтобы в ежегодной церемонии в церкви Несбюэн звучали более правильные слова.

Энтони Перси, май 2024.

Комментарий к статье

Исследование малоизвестных обстоятельств операции «Параван» профессора Энтони Перси, несомненно, заслуживает самого пристального рассмотрения и внимания со стороны историков, кто заинтересовались бы историей единственной в своем роде британо-советской операции. Несмотря на приличный по объему корпус литературы и ряд косвенных источников, всегда остается небольшой зазор для исследования частностей большого процесса, каким является операция военно-воздушных сил, куда привлечено 330 человек летного, технического и командного состава.

Среди сочинений об операции «Параван» всегда было обойдено вниманием одно небольшое событие: потеря одного из экипажей прославленной 617 эскадрилии RAF в Норвегии 17 сентября 1944 года. Трудно сказать, за какую именно ниточку уцепился взгляд исследователя, например, Найджела Остина, который сподвиг и меня и профессора заняться этими вопросами, но стоило за неё потянуть, как на свет стали вываливаться какие-то совсем уж непонятные вещи.

За гибелью экипажа самолета Фрэнка Леви, из которого позже удалось опознать менее половины из обнаруженных на месте останков людей, скрывалась некая неофициальная, даже секретная миссия для самолёта и людей на его борту. Разумеется, в иностранные архивы на этот предмет удалось заглянуть пока лишь поверхностно, а в России в архивы даже не заглядывали, в силу отсутствия данных о предмете поиска.

Появление работы профессора Перси оказалось в высокой степени прорывным в вопросе произошедшего на острове Ягодник и далее в горах Норвегии. Оказавшийся в его руках материал свидетельствует, как минимум о несколько необычных намерениях руководства британцев и советской стороны. Не подлежит уже сомнению, что РВ416 оказался на месте своей гибели не просто так, хоть причины его прилета туда не ясны. Перечень найденных предметов показателен, но, к сожалению, присутствие на месте катастрофы почти всех предметов может быть так или иначе объяснено. Без осмотра самих предметов, на основании только кратких их описаний остаётся слишком большой простор для интерпретаций. Собственно, профессор это также признает и

использует маркеры условности и обозначает свои выкладки как гипотезы во многих местах, пожалуй, даже во слишком многих местах.

Но нельзя отрицать главное: прилет самолета. Удивительно выглядит и то, что самолет летал более полутора часов вокруг точки своего падения. Погода была ясная, пилот не мог не увидеть перед собой препятствия, да и высота полета в 3500 футов слишком уж хорошо совпадает с удобной высотой для заброски парашютистов. И уж совсем показательно, что высота горы, на самой вершине которой разбился RB416 лишь на 45 футов (13,5 метров) выше той где вел свой самолет Фрэнк Леви.

Всё это следовало как-то объяснять. Например, перевести событие из «управляемого полета в землю» в неуправляемый полёт. Но для этого нужно отключение пилота из контура управления самолётом. Для этого Энтони Перси предполагает, не настаивая на этом, рукопашную на борту. Но зачем это делать британским лётчикам? И тогда на пересечении найденных предметов и рукопашной возникают русские агенты, что неплохо согласуется с донесениями разведки ещё до того момента, когда Норвегия была освобождена. А уже нахождение русских агентов на борту индуцирует версию о задаче по устранению разбушевавшегося сталинского вассала...

На этом фоне достойно лишь большого сожаления, что весьма профессионально написанная работа Энтони Перси появилась на фоне событий в современной европейской истории и её восточного фронта: российской политики. Попытки устранения за рубежом России политических деятелей и «предателей» из спецслужбистов, приписываемые российскому руководству, не могли не оказать влияния на выкладки и воспроизведение их в виде аналогий в исследованиях. С учётом большой этической неоднозначности подобных действий, гипотеза развернутая автором статьи может быть как сочтена политически мотивированной, так и неожиданным образом подтвержденной самим ходом истории и действиями высокопоставленных акторов, не имеющими представления о написании в мире подобных работ.

Гипотеза профессора Энтони Перси несомненно заслуживает дальнейшего рассмотрения и уточнения её параметров. Интерес

автора к предмету и введенный им в научный оборот материал представляет собой большую ценность для исследователей по обе стороны границ. Присутствующие в нем недостатки относятся к фактологическим контекстам событий и места. В отдельных местах они очевидны для русского читателя, но могут и должны быть сочтены преодолимыми.

Статья приведена в переводе и снабжена комментариями в сносках в тех местах, где переводчик счел это нужным.

Дмитрий Коржев
SignumTemporis.ru