

ОТЧЕТ ОБ ОПЕРАЦИИ "ПАРАВАН"

Атака на линкор "Тирпиц" в фиорде Каа

15 сентября 1944 года.

СОДЕРЖАНИЕ:

1. Вступление
2. Вылет в Россию
3. Подготовка к операции
4. Операция
5. Результаты атаки
6. Возвращение в Объединенное Королевство
Великобритания
7. Заключение

Приложения:

- Эй: Военные приказы
- Би: Дневник
- Си: Расквартирование войск
- Ди: Рапорт офицера медслужбы
- И: Рапорт офицера инженерслужбы
- Эф: Рапорт о сигнальной системе
- Джи: Самолеты и оборудование, оставленное в России.
Рапорты пилотов об авариях
- Эйч: Сотрудничество с русскими
- Джей: Северные русские аэродромы
- Кей: Аэродром Ягодник

Боевой порядок 617 эскадрильи		
Командир	Борт	Авиаинженеры
+ подполковник авиации Тейт	Ди	сержант Галлахер
+ капитан авиации Хэмилтон	Джи	старший сержант авиации Рук
+ капитан авиации Найтс	Оу	лейтенант авиации Твеллз
± капитан авиации Орэм	Зед	старший сержант авиации Хейвуд
+ майор авиации Фок	Джей	старший сержант авиации Черингтон
+ капитан авиации Ховард	Эм	сержант Хокинз
+ капитан авиации Прайжер	Ю	лейтенант авиации Телфер
+ старший лейтенант авиации Келли	Кью	лейтенант авиации Сойлье
+ старший лейтенант авиации Джинглз	Эй	старший сержант авиации Мэйсон
+ майор авиации Кокшот	Эйч	старший сержант авиации Фрайер
- старший лейтенант авиации Росс	Би	сержант Уолтер
± капитан авиации Стаут	А	лейтенант авиации Бентинг
+ старший лейтенант авиации Наленз	ДаблЮ	капитан авиации Райэлл
+ старший лейтенант авиации Кастаньоли	Эс	сержант Хендерсон
БОЕВОЙ ПОРЯДОК 9 эскадрильи		
+ подполковник авиации Бэйзн	Кью	–
- капитан авиации Кэмселл	Эм	–
+ капитан авиации Мелроуз	Джей	–
+ старший лейтенант авиации Тейлор	Би	–
+ старший лейтенант Джоунз	Ти	–
Ти-Би и ДаблЮ Эф		
+ майор Пули	Эл	–
+ старший лейтенант Скотт	Ви	–

Джей Даблю		
майор Уильямс	Эн	–
старший лейтенант Стоуэлл	Пи	–
старший лейтенант Лоз	Ди	–
старший лейтенант Макинтош	Зед	–

Операция "Параван" была предпринята в соответствии с приказом штаба группе № 5 за № В393, выпущенном под грифом 50/101/81, датированным 7 сентября 1944 г.

11 сентября 1944 г. было решено изменить планы операции путем нанесения атаки с русской базы. Это решение было принято из-за погодных условий, сравнительной близости русских баз к цели, кроме того, атака с востока давала возможность застать врага врасплох. События показали, что решение было мудрым с тактической точки зрения, но в то же время возникло множество трудностей, которые невозможно было предвидеть, и которые чуть было не заставили провалиться всю операцию.

ВЫЛЕТ В РОССИЮ

1. Изменение плана означало, что необходимо мгновенно подготовить 9 и 617 эскадрильи в течение второй половины дня 11 сентября. Эскадрильям был дан приказ вылететь из Великобритании в 17.00, чтобы прибыть на Ягодник, аэродром вблизи Архангельска вскоре после захода солнца 12 сентября 1944 г. и быть готовым к операции к полудню, если позволит погодные условия. Первоначальный план предполагал прибытие на Ягодник двух транспортных Либерейторов с наземными службами заранее перед прилетом Ланкастеров, с тем, чтобы эти службы подготовились к приему Ланкастеров. Последние изменения не позволили это сделать и очень жаль, потому что наземные службы смогли бы помочь Ланкастерам отыскать аэродром на Ягоднике.

2. Все самолеты вылетели из Бардни и Вудол Спа в назначенное время и следовали сокращенным маршрутом:

- База /А/
- 63°00N 002°00E /Б/
- 65°00N 006°47E /В/
- 65°00N 016°40E /Г/
- Ягодник

Погодные условия соответствовали прогнозу до русско-финской границы. Оттуда примерно на протяжении 200 миль погода была необычайно плохой, облачность 10/10, ее основание на высоте 150-300 футов, а верхушка облаков на высоте 4-6 тысяч футов, видимость

менялась от 600 до 2000 ярдов, начались порывы шквалистого ветра. Это едва ли соответствовало прогнозу, который определял самые низкие облака на высоте 1500 футов, а видимость до 6 миль в Архангельске. Вдобавок к такой погоде не было и навигационных средств. Экипажи получили неверные позывные наземной станции на Ягоднике из-за несовпадения букв английского и русского алфавитов, а жизненно важные сведения о радиомаяках не были переданы экипажам, что выяснилось только тогда, когда сели самолеты: они работали на разных системах. Кроме того, единственная топографическая карта Архангельской области /Кью 35.36.37. 1:1000000/ в распоряжении экипажей, не давала важных деталей для правильного ориентирования по ней в такую плохую погоду, особенно если учесть, что на ней не были указаны многие города и даже железные дороги. Сама местность очень путает наблюдателя, т.к. это огромные пространства или болот, или бесконечных хвойных лесов и бесчисленных озер.

3. Посадка в таких ужасающих условиях была очень трудной. Она стала возможна благодаря умениям штурманов, их заслуга в том, что они не только нашли Архангельск, но и маленький аэродром в окрестностях его. Так случилось, что экипажи оказались разбросаны по разным местам, но большинство самолетов приземлилось благополучно на различных аэродромах, и только шесть оказались серьезно повреждены. Следующий список показывает места приземления самолетов в России:

Приземлились на аэродроме

Ягодник: 19 Ланкастеров, 1 Либерейтор, 1 Москито

Кегостров: 10 Ланкастеров, 1 Либерейтор

Васьково: 1 Ланкастер

Онега: 2 Ланкастера

По одному Ланкастеру разбилось в Кегострове, Беломорске, Васьково, Чубало-Наволоке, Молотовске, Талагах.

Удивительно, что в авариях лишь один человек был ранен, удивительно и то, что разбилось всего шесть самолетов. По прогнозам половина сил, посланных в Россию, могла пострадать при перелете. Детали аварий даны в приложении Джи.

ПОДГОТОВКА К ОПЕРАЦИИ

1. Не все самолеты, приземлившиеся благополучно 12 октября 1944 г., были пригодны к операции. Одному требовалась замена двигателя, у другого была серьезно повреждена пушка, у третьего клапан двигателя, 16 другим самолетам требовался разного рода легкий ремонт. Кроме того, экипажи были настолько вымотаны, что не

возникало вопроса о том, чтобы начать операцию 12 сентября.¹

2. Очевидным в тех обстоятельствах было то, что собрать все пригодные самолеты на Ягоднике как можно скорее, дать отдохнуть экипажам, сконцентрировать усилия на ремонте и заправке топливом. Казалось, что 23 Ланкастера (включая Ланкастер с кинокамерой) будут готовы к действию 13 сентября. Однако надежды на проведение в этот день операции быстро испарились, когда были осмотрены средства заправки. Вместо того чтобы увидеть 8 заправщиков, каждый на 3500 галлонов топлива, и 4 заправщика на 2000 галлонов, мы обнаружили 6 заправщиков и их объем варьировался от 300 до 350 галлонов. Немедленно был дан приказ начать заправку, но было ясно, что на нее потребуется около 18 часов, что оказалось довольно точным расчетом. Заправка и ремонт продолжались 13 сентября и из-за задержавшегося прибытия нескольких самолетов на Ягодник, только к 05:00 14 сентября все пригодные самолеты были заправлены.

3. Очень важно упомянуть великолепную работу наземных служб в этой ситуации. Хотя все очень устали и недосыпали, они работали без перерывов, с энтузиазмом, который поражал. После 48-часового рабочего дня необходимо было дать им отдых, послать поспать, но во многих случаях они отказались и даже тогда они возвращались на самолеты, отдохнув едва ли 4 часа. В какой-то степени помогали и бортинженеры, но во многих случаях они оказались просто несведущими, помощь их была от случая к случаю, и то наземным службам приходилось их проверять и контролировать. Условия работы были далеки от идеальных. Было очень холодно и часто лил проливной дождь. Самолеты находились на краю аэродрома, на расстоянии 1 мили, а с транспортом было плохо. Тот факт, что ко дню операции 14 сентября было подготовлено так много самолетов, говорит о прекрасной работе наземной службы. Они достойны большой похвалы

4. Еще одну сложность представлял тот факт, что у самолетов ДжейДаблЮ / Ланкастеров был очень высокий процент аварий, кончавшихся или падением или полной непригодностью к работе. Сначала казалось, что только 5 самолетов Джей ДаблЮ будут готовы к началу операции, но еще один готовился для работы, бомбы с непригодных самолетов перегружались на тот, который вынужден был сбросить бомбовый запас по дороге. Самолетам ДжейДаблЮ придавалось большое значение в проведении операции перед вылетом из Великобритании и это было совершенно справедливо, но не представлялось возможным чем-либо усилить мощь [оставшихся]

1 В тексте упорно печатается «сетмября»

в строю] 6 самолетов. Таким образом, на 14 сентября силы, которыми мы располагали, представляли:

20 самолетов с «Толлбой»,
6 ДжейДаблю,
и один с кинокамерой.

Еще один носитель «Толлбой» был отремонтирован 14 сентября и принял участие в операции 15 сентября.

5. Все самолеты по плану должны были принять участие в атаке 14 сентября, если позволят погодные условия. Москито взлетел на определение метеообстановки в районе операции.

Над Каа-фьордом было чисто [от авиации противника] и пилот получил приказ собрать метеосводку. Экипажи Ланкастеров получили инструкции и были готовы к немедленному вылету по получении благоприятного прогноза. Москито приземлился на Ягоднике в 06:45 и пилот подтвердил штабу Группы № 5 и русским, что погода в районе атаки неблагоприятная и соответственно в этот день атака была отложена.

ОПЕРАЦИЯ

1. Метеосводка на 15 сентября показала, что могут появиться разрывы в облачности над Каа-фьордом в течение дня. Соответственно были сделаны все приготовления к тому, чтобы Москито вылетел утром для метеоразведки, чтобы экипажи получили инструкции. Инструктаж состоял всего лишь из пояснений к плану полета и некоторых тактических предложений т.к. детальный инструктаж всех экипажей был проведен перед вылетом из Англии. Это было очень кстати, т.к. средства инструктажа на Ягоднике были мизерными для проведения детальных приготовлений, необходимых даже для проведения сравнительно несложной операции.

2. Было решено передвинуть начало операции на час, и начать в 11 часов, чтобы самолеты вернулись на Ягодник засветло. Это было необходимо потому, что хотя самолеты и совершали [ранее] ночные полеты, и на аэродроме были средства обеспечения ночных полетов, все-таки не следовало рисковать таким большим количеством самолетов. В плане был утвержденный курс:

- 66°33N 029°30E /А/
- 66°52N 021°58E /Б/
- Цель
- 68°52N 026°30E /В/
- 66°55N 032°25E /Г/
- 65°10N 037°15E /Д/

– Ягодник

Этот маршрут был выбран по совету штаба Группы № 5, чтобы сократить возможность обнаружения наземным радаром и избежать полета над населенными местностями, с которых могут быть посланы предупредительные сигналы врагу по радиосвязи.

3. Москито возвратился на Ягодник. План полета был следующим: все самолеты должны придерживаться одного курса с аэродрома Ягодник, лететь вместе к цели. С Ягодника до финской границы высота полета не должна превышать 1000 футов, а от границы нужно было подняться на максимальную высоту для бомбометания. Плюс 2000 футов для «Толлбоев». Плюс 4000 футов для ДжейДаблЮ и 16000 футов для «Виндфайндеров» из 9 эскадрильи. В точке Б три «Виндфайндера» из 9 эскадрильи должны были [быть] на три минуты раньше основных сил, с тем, чтобы определить ветер на высоте 16000 футов в точке с координатами 69°04N 022°45E, затем отстать и сбросить бомбы с границы высоты для бомбометания. В точке 69°03N 022°37E самолеты должны выйти на высоту для бомбометания, с тем, чтобы оставшиеся до цели 60 миль пройти как можно быстрее, чтобы воспользоваться внезапностью нападения. Носители «Толлбой» должны находиться в диапазоне высот 14-18 тысяч футов и атаковать четырьмя волнами по 5 самолетов в одной линии. Каждая волна должна занимать 1000 футов по высоте, расстояние между волнами несколько сотен ярдов. Направление атаки с юга вдоль продольной оси цели. Самолеты ДжейДаблЮ должны атаковать на высоте 10-12 тысяч футов двумя эшелонами в направлении юго-востока на северо-запад.

4. Москито вернулся на Ягодник с метеоразведки в 05:45 и подтвердил прогноз над целью. Было решено начать операцию, и первый Ланкастер вылетел в 06:30. Взлет 28 самолётов занял 23 минуты, и группа взяла курс на очень низкой высоте точно в назначенное время. Тот факт, что после возвращения с операции 27 самолетов приземлились в течение 31 минуты, произвел сильное впечатление на русских.

Ланкастер с кинокамерой возвратился прямо в Великобританию после атаки 15 сентября.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Т.к. детали подготовки к возвращению не нужны в данном отчете, справка в приложении И покажет, какой огромный объем работ был произведен при подготовке.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Трудности проведения операций такого рода с привлечением

русских баз очень значительны и требуют тесного сотрудничества и адекватной подготовки Миссии 30. Русские очень щепетильны в отношениях с визитерами и хотят произвести благоприятное впечатление, поэтому будет непредусмотрительно с нашей стороны не дать им достаточно времени для подготовки к приему иностранцев. Снабжение обычной русской базы совершенно недостаточно, чтобы справиться с неожиданным появлением 40 самолетов и 300 человек обслуживающего персонала. Безусловно, большая часть наших собственных баз тоже оказалась бы в затруднительном положении в такой ситуации.

2. Абсолютно необходимо, чтобы наземные службы прибывали на русскую базу заранее, перед прибытием основных сил бомбардировщиков. Минимальное время для подготовки к приему таких сил, которые воспользовались при подготовке к данной операции — 24 часа.

3. Прогнозирование погоды для Архангельской области из Великобритании было неточным. Жаль, что русские прогнозы были недоступны в Великобритании перед отправкой 11 сентября, т.к. русские прогнозировали погоду на 12 сентября. Они были поражены, узнав, что силы вылетели из Англии и рассчитывали на прибытие в такую плохую погоду.

4. Подробности о существующих технических возможностях аэродрома Ягодник во многом неточны. Например, сигнальная информация о навигационных средствах была не просто бесполезна, но даже представляла опасность, информация о количестве и мощности заправщиков была неверной, а утверждение, что там есть стартовые тележки, не соответствовало действительности. Неверные сведения такого рода не только сбивают с толку, но могут привести к краху всех шансов на успех.

5. Очень немногие экипажи могли и желали заниматься ремонтом своих самолетов, охраной собственного летного оборудования в условиях Ягодника. Сравнительная роскошь и организованное обслуживание, которое они получают дома, не приучило их надеяться на самих себя и быть инициативными. Если тяжелые бомбардировщики еще когда-нибудь будут покидать эту страну и работать в примитивных условиях баз других стран, очевидно, что их эффективность будет страдать, пока лётный персонал не поймет, что у них есть обязательства не только в воздухе, но и на земле.

6. Ремонтная бригада, взятая в Россию, была слишком маленькой, чтобы справиться со всеми самолетами, взятыми на операцию.

7. Очень важно взять с собой нужное количество запчастей для

всех типов самолетов. Для Москито не взяли – и просто повезло, что самолет вернулся в Англию. На нем требовали замены несколько важных узлов.

8. Время обмена сигналами между Группой 5 и Ягодником было слишком долгим, более скоростные средства связи были бы очень кстати. Среднее время прохождения сообщений примерно равнялось 6 часам.

9. Время, выбранное для атаки, было в большой степени делом удачи. За 16 дней [проведённых] на Ягоднике погода над целью была пригодна для высотного бомбометания в течение всего 2 дней, и на очень короткие мгновения. Русские предполагали получить фотоподтверждения из Мурманска после атаки, но до 27 сентября не было никаких сведений, что им удалось получить их.

10. Работа экипажа Москито была очень высокого качества. Их сводки были надёжные и квалифицированные, а их решение получить фотографии "Тирпица" считаем выдающимся. Они работали в сложных условиях весело и энергично.

11. Необходимо отметить великолепное сотрудничество с полком со стороны Миссии 30, которую представлял подполковник авиации Хьюз, капитан авиации Аберкромби (офицер по оборудованию в Архангельске), старший лейтенант авиации Барбер (офицер связи), старший лейтенант Мастом (переводчик). Без помощи этих офицеров многие трудности нельзя было бы устранить так быстро, как это было сделано, а их неутомимые усилия – немалый вклад в успех. В то же время необходимо поблагодарить капитана Уокера, старшего офицера Британского флота из Архангельска и его службы за помощь и руководство.

12. Особо нужно упомянуть прекрасную и трудную работу командира эскадрильи Хармена Е. С. в качестве адъютанта, командира эскадрильи Е. Т. МакКейба офицера инженерной службы и капитана авиации Мэттьюза, офицера ме[д/т]службы.

Приложение Би
вел майор Е. С. Хармен

ДНЕВНИК ОПЕРАЦИИ "ПАРАВАН"

ДНЕВНИК

Понедельник, 11 сентября 1944 г.

17:30 Неполадки на Либерейторе Е УУ 612: утечка из подвесного бака.

18:00 Прием диспетчерского указания. Группа 5 прибыла в Бардни для наблюдения за отправкой самолетов. Командиры транспортных самолётов удивляются, что наземные службы считают возможным везти по 25 фунтов личного багажа.

18:25 Либерейтор Е УУ612 (лейтенант Адамс) взял курс на Лоссимут.

18:30 Либерейтор Е УУ 624 (лейтенант Кэпси) взял курс на Лоссимут.

19:00 далее. Ланкастеры берут курс на Россию.

20:25 и 20:25 Либерейторы приземлились в Лоссимут. Имеются все средства заправки, команды получили бутерброды и кофе.

21:32 Либерейторы взяли курс на Ягодник.

Вторник, 12 сентября 1944 г.

6:30 Либерейтор Е УУ624 приземлился на Кегострове. Условия ужасные – облачно, дождь

6:30. После посадки обнаружилось, что несколько Ланкастеров уже приземлились, два из них потерпели аварию. Немедленно организовали наблюдение на радиостановке TR1196 борта «Эл» 463 эскадрильи, хотя было ясно, что к этому времени ни одного Ланкастера в воздухе уже нет. В течение часа вызывали на определенных волнах, но ответа не получали.

Майоры МакКейб и Хармен прилагали все усилия, чтобы разместить экипажи и связаться со капитаном группы МакМалленом на Ягоднике. Позднее выяснилось, что он, приземлившись там, взял на себя командование в отношении размещения и прочего, вместе с полковником Хьюзом, лейтенантом Барбером и старшим лейтенантом Мастоном из Миссии № 30. В районе Архангельска не было радиосвязи, несмотря на то, что об этом была договоренность перед тем, как самолеты покинули О.К.В.. Вероятно, это произошло из-за

изменения планов в последнюю минуту. У всех самолетов были трудности в нахождении места посадки из-за погодных условий.

Сообщение метео дает наглядное представление: "Архангельск. 12.09.1944 г. Область пониженного атмосферного давления сконцентрировалась к востоку от Архангельска в утренние часы и смещалась медленно к востоку в течение всего дня. Область высокого давления над Скандинавией связана с антициклоном над Белым морем. К западу от Архангельска погода в основном хорошая, на протяжении 150 миль и далее на запад, а ближе к Архангельску слоистые и слоисто-кучевые облака с основанием 800-1500 футов, а верхушка до 4-6 тыс. футов. Ближе к Архангельску основание облачности опустилось до 150-300 футов. Утром основание поднялось до 800-1500 футов и оставалось таким в течение дня. Видимость на земле улучшилась с 1-2 миль рано утром до 4-8 миль днем".

После улучшения погоды, по причине отсутствия МакМаллена, майор Хармэн дал указание исправным Ланкастерам и Либерейтору перелететь на Ягодник.

С 05:05 до 6:00 на Кегострове сели 5 самолётов 617 эскадрилии и 5 самолётов 9 эскадрилии. Капитан Бакем из 463 эскадрилии сел в 6:20. Либерейтор сел в 6:30 по Гринвичу. Майор Уайнес (борт Уай) приземлялся при боковом ветре и при попытке остановиться, перевернулся и разбился. Старший лейтенант Хэррис из 9-й приземлялся так же и при торможении встал на нос. Борты Уай/617 и И/9 подлежали ремонту. На Кегострове не было средств дозаправки и мы испытывали большие трудности в том, чтобы составлять донесения русским. Единственный человек, который говорил по-английски, был русский офицер наведения, который делал все, чтобы помочь нам. Все самолеты садились с указателем бензина почти на нуле, но только Ю/9 старшего лейтенанта Тводдла действительно серьёзно рисковал, перелетая на Ягодник. Бак был взят с аварийного Уай/617. Потом появилась цистерна с бензином-100, борт получил топливо для перелета на Ягодник и даже с запасом.

Русские сделали все, что могли: разместили и накормили. Они перевезли команды аварийных самолетов. Транспортный Либерейтор был переслан на Ягодник заранее. Тут сели 11 самолётов из 617 эскадрилии в шестом часу утра, и 8 самолётов из 9 эскадрилии. А также Москито ММ 397 и Либерейтор ЕУУ612.

Один Ланкастер сел в Онеге (капитан Айвсонн). Один в Васьково – на болото (майор Кокшот). Еще один в Онеге – лейтенанта Наленза. Один в Молотовске – старшего лейтенанта Росса. Из девятой эскадрилии аварийно сели в Васьково – старший лейтенант Лоз, один – в Беломорске (капитана Кемселла), один вынужденно сел в Талагах – старшего лейтенанта Кили, один – в Чубало-Наволоке.

Нам повезло – не было никаких аварий [катастроф]. Условия приземления не могли быть хуже. Применить карту было невозможно. Русские посылали на поиски экипажей несколько партий. Был выслан парашютист к команде, приземлившейся в районе Талаг. Началась заправка топливом.

Среда, 13 сентября 1944 г.

Проверка эксплуатационной надежности машин. На дозаправку – минимум 18 часов при использовании всех возможных средств – топливозаправщики небольшого объема и наполнять их надо очень часто. Дозаправка, начавшаяся прошлой ночью, и закончилась на всех пригодных самолётах к восьми утра 14.09.

В течение дня вернулись экипажи Эм/9, Кью/9 (старшего лейтенанта Моррисона), Эйч/9. Обнаружен и вывезен экипаж с Би/617. Теперь все вместе. Ст. Капитан МакМален и подполковник Тейт облетели различные аэродромы для уточнения данных о разбросанных самолётах. Подполковник Тейт вернулся на Эф/617 из Онеги. Туда была послана «Дакота»² с топливом для Даблю/617. Самолёт вернулся позже в этот же день.

Майор Мак Кейб организовал работу по вытягиванию из болота Эйч/617 майора Кокшота в районе Васьково и самолёт вернулся уже в сумерках. При возвращении из Онеги борт Даблю/617 лейтенанта Наленза задел дерево и повредил корпус.

Многие люди ночью покусаны насекомыми. Проверены помещения. Проведена дезинфекция. Подготовлен к полету разведчик Москито. Полет на 10:30 14.09. Совет отложить операцию до 15.09. Вечером кино и танцы.

Метеосводка на 13.09.

Весь день облачно, перемежается дождем умеренной силы. Основания облаков 10/10 на 600–1000 футов постепенно повышалось до 1000–2000 футов, видимость 5-10 миль.

Четверг, 14 сентября 1944 г.

Операцию отменили, но Москито взлетел. Русские медлили с разрешением вылета. Оно не было получено до последнего момента. Москито ушел курсом на разведку. Завтра должен вернуться из Молотовска старший лейтенант Росс с экипажем. Остальные - в Архангельске, вернутся на лодке. Ремонт И/9, вставшего на нос в Кегострове. Жилье проверено, все в порядке.

На официальном ленче, данном полковником Логиновым, кроме

² “Dakota” – английское прозвище самолёта Douglas DC-3, он же русские Ли-2 и ПС-84

русских офицеров присутствовали капитан группы МакМаллен, подполковник Тейт, подполковник Бейзен, подполковник Хьюз, майор Хармен, старший лейтенант Мостин, старший лейтенант Ямов Е.Л. в качестве переводчиков. Были произнесены речи и полковник Логинов вручил подарки полковнику МакМаллену, подполковнику Хьюзу и подполковнику Тейту. Днём был футбольный матч, играла 617 эскадрилия с русскими и проиграла 0:4. Дипломатическое поражение, принесшее свои плоды.

Метеосводка на 14.09.

Рано утром облачно, умеренный северный ветер. После 8:00 быстро образовались слоисто-кучевые облака на высоте 2000 футов и оставались до конца дня. Видимость хорошая. Перистые облака вечером известили о приближении теплого фронта.

Пятница, 15 сентября 1944 г.

Москито направился на метеоразведку.

Время взлета и приземления самолётов, участвовавших в операции.

Эскадрилия	Борт	Взлёт	Посадка
617	Ви	9:30	17:01
617	Эс	1(?)9:31	16:48
617	Эй	9:32	17:00
617	Джи	9:33	17:06
617	Зед	9:34	16:46
9	Эл	9:35	17:10
9	Джей	9:36	16:56½
617	Джей	9:36	16:52
617	Кей	9:38	16:53½
9	Би	9:39	16:47
9	Си	9:39	17:02
617	Ди	9:40	16:48½
617	Ар	9:40	16:57½
617	Кью	9:41	16:45
9	Ви	9:42	17:11
9	Ю	9:43	16:55
9	Оу	9:44	17:00

617	Ти	9:45	17:04
643	Эл	9:41	Ушёл домой
617	Оу	9:46	17:15
9	Зед	9:46	16:58
617	Эф	9:47	16:54
617	Эм	9:48	16:54
617	Эн	9:49	17:16
617	Эйч	9:50	16:51
617	Даблю	9:51	17:08
617	Ю	9:52	17:00
9	Пи	9:53	17:09

Итого: 28 самолетов.

Эл/463 (взлетел 9:45) ушел в Великобританию с фотоаппаратом. Последний самолёт сел на Ягоднике в 17:16 Эн/617.

14:10 Москито взлетел на разведку.

18:20 Москито приземлился после разведки. Полет над целью: «Тирпиц» еще на плаву.

Метеосводка на 15.09.

Умеренная облачность, увеличение ее к вечеру и на рассвете снова умеренная облачность. Видимость хорошая. В 7:00 по местному начался небольшой дождь и густые слоистые облака на 800 футах. Дождь – 2 часа, пока не прошел теплый фронт. Утро и день – облачность 8/10 и 10/10 на 2000 футов, на большей высоте облака рассеиваются. Днем облачность рассеялась. К вечеру сгустилась.

Дополнение: Вечером была русская баня и развлечения. Личный состав, производящий ремонтные работы, ездил в Васьково и Кегостров, чтобы доставить запасные части для ремонта.

Суббота, 16 сентября 1944 г.

Началась дозаправка. Рембригада – на Кегостров. Для всех не возвращающихся в Великобританию – поездка в Архангельск.

12:45 Москито взлетел на разведку.

18:30 Москито возвращается. Полет прерван, отлично проявил себя пилот капитан Уотсот. Самолёт поврежден зенитной артиллерией.

19:20 16 Ланкастеров вылетают в О.К.В. по маршруту «Ягодник — 61°N 019°00E — 57°40N 008°20E».

Взлёт	Эскадрилия	Борт
19:20	617	Ю
19:21	617	Ви
19:22	9	Би
19:23	617	Ди
19:24	9	Джей
19:25	617	Эй
19:26	617	Джей
19:27	9	Зед
19:28	617	Эс
19:29	9	Ю
19:30	617	Кей
19:31	617	Эф
19:32	9	Ти
19:33	617	Ар
19:34	9	Оу
19:52	617	Эйч

20:30 Борт Зед/9 старшего лейтенанта Макинтоша вернулся на Ягодник с неисправным двигателем. 131 человек личного состава вернулись в О.К.В. 16.09.1944 г. с Ягодника.

Метеосводка на 16.09.

Весь день облачно, слоисто кучевые облака выше 2000 футов. Видимость хорошая. После сумерек – небольшой дождь.

Воскресенье, 17 сентября 1944 г.

Работа на самолетах. Лейтенант Ниланз вылетал в Васьково на маленьком самолёте, чтобы определить — можно ли там посадить Ланкастер, чтоб забрать запчасти — результат отрицательный. Рембригада — на Кегостров. Майор МакКейб и капитан Кэпси на Либерейторе на Кегостров за запчастями и встречаются с русским инженером по поводу получения нового бомболюка и оборудования для очистки затворов.

15:05 Сообщение из О.К.В., что все самолёты, вылетевшие 16.09. прибыли. Кроме борта Ви/617 старшего лейтенанта Леви. Последнее сообщение от него поступило с точки 60°50'N 009°45'E.

Командиром группы отправлен номинальный список пропавшего экипажа, дан сигнал о потерях для Группы №5 для принятия мер.

В Англию вылетели еще 12 машин в 19:00 —19.19.

Взлёт	Эскадрилия	Борт
19:00	617	Эм
19:01	617	Эн
19:01	617	Даблю
19:02	9	Си
19:05	617	Джи
19:07	9	Пи
19:14	617	Кью
19:15	9	Эл
19:19	9	И

20:35 Русские докладывают о возвращении самолёта.

20:45 Русские докладывают о самолёте, который кружит над Молотовском.

20:50 Установлено наблюдение на земле, на радиочастотах с радиопередающей установки 3610 lbs с борта Оу/617 и TR.1196 с постоянным вызовом самолёта на связь. Включены приводные огни, изучалась возможность высылки истребителя на перехват, но погода слишком плохая.

21:00 Самолёт замечен над Нёноксой.

21:13 Самолёт замечен над Губа Ухта.

22:30 Самолёт замечен над Сосновцом. Летит на запад. Больше о нем сведений не поступало. Наблюдение снято. Никаких объяснений по поводу случившегося.

Общее число персонала убившего в О.К.В. 17.09 – 73 чел. (31 офицер, 42 сержанта).

Метеосводка на 17.09.

Весь день облачно, слоисто-кучевые облака от 8/10 до 10/10 на 1500-2000 футов до вечера, когда облака на высоте 400 футов перешли в морозящий дождь. Видимость была более 6 миль.

Понедельник, 18 сентября 1944 г.

Работа на всех самолётах. Рембригада вылетела в Кегостров.

15:30 Совещание полковника МакМаллена и полковника Логинова по поводу эвакуации самолёта категории Е. Было решено, что части ВВС О.К.В. отправятся в Чубало-Наволок, Молотовск, Кегостров за обломками, что и было сделано. Что касается Талаг, то Эйч/9 невозможно достать, т.к. он упал посреди болота и сделать ничего нельзя. На завтра «Дакота» должна отвезти на осмотр обломков в Беломорске и Васьково. Что делать дальше – оставить как есть впредь до особых указаний, которые возможно получит Миссия 30 из Англии.

18.09.1944 г. с Ягодника улетели 40 человек – 14 офицеров и 26 сержантов.

Метеосводка на 18.09.

Облачно - не выше 1500 футов. Видимость хорошая. Вечером небольшой дождь. Облачность к полуночи рассеивается. Легкий приземистый западный ветер.

Вторник, 19 сентября 1944 г.

Работа на самолетах. Рембригада в Кегостров и Молотовск. Что касается «Дакоты», о которой вчера шла речь, то русские говорят, что она будет в нашем распоряжении утром, но воспользоваться ею можно и сегодня днем, но она доступна лишь на короткое время, т.к. нужна чтобы отвезти командующего Беломорской флотилии в очень важную поездку. Кажется, русские увливаются от вопроса спасения самолетов.

11:45 Борт И/9 на Кего восстановлен.

12:00 Капитан Уокер (старший офицер ВМС О.К.В.), лейтенант Харшоу (американский помощник морского атташе, Архангельск), младший лейтенант Сэндз (переводчик) и американский полковник посетили авиабазу и остались на ленч. Капитан Уокер согласился сопровождать группу на Кего после ленча и возвратился на И/9. Сегодня в Англию не улетел ни один самолет.

Метеосводка на 19.09.

Слабая холодная окклюзия, приближающаяся с запада, принесла облачность с высоты 1500 футов. Видимость хорошая. Дождя не было. Легкий западный ветер.

Среда, 20 сентября 1944 г.

9:55 Старший капитан МакМаллен, подполковник Хьюз и группа военнослужащих ВВС О.К.В. совершили несколько полетов к местам аварий. Эти полеты были организованы под большим давлением на русских.

10:00 Москито взлетел на разведку. Полет над «Тирпицем» -

корабль все еще на плаву. Несмотря на дымзавесу, были сделаны фото.

15:00 Капитан группы МакМаллен дал обед русским. С их стороны присутствовали генерал Дзюрба, полковник Логинов, подполковники Ефимов (старший офицер), Погорелых (командир авиакрыла), майор Гольфант (снабжение), Томашович (руководитель полётов), Кирьянов (инженер), Бодров (воспитательная работа), старший лейтенант Эльянов (переводчик). Английские командиры экипажей и члены Миссии 30. Обычные бесчисленные тосты и речи.

18:38 Борт Кью/617 отбыл в О.К.В.

19:05 И/9 вылетел в Англию. Количество улетевших: 7 офицеров, 8 сержантов – 15 человек.

Метеосводка на 20.09.

Кроме временной облачности утром, день прекрасный (нет окончания в копии).

Четверг, 21 сентября 1944 г.

Либереиторы загружены, аэродром очищен от мусора.

Места пребывания проверены. Для всех команд, кроме экипажей Либереиторов организована на целый день поездка в Архангельск.

12:15 Капитан группы МакМаллен, Хьюз, майоры МакКейб и Хармен отправились в Архангельск на ленч с капитаном Уокером на скоростном катере. По прибытии обнаружили, что договоренность о возвращении на катере нарушена.

15:30 Совещание МакМаллена и адмирала Беломорской флотилии.

19:15 Возвращение на катере на Ягодник.

22:00 МакМаллен решил не возвращаться сегодня в О.К.В. из-за плохой погоды, как в Скандинавии, так и на базе.

Метеосводка на 21.09.

С утра туман и плохая видимость до полудня. В остальном - хорошо.

Пятница, 22 сентября 1944 г.

10:10 Подполковник Хьюз улетел в Москву на «Дакоте». Бригада по ремонту едет в Архангельск, где ее встречает и развлекает майор Аберкромби. Позже из О.К.В. поступило сообщение, что для возвращения Либереиторов и Москито – неблагоприятный день. Питание на Ягоднике заметно ухудшилось.

15:25 Поездка для остальной части служащих в Архангельск.

Метеосводка на 22.09.

Хороший день – прекрасная видимость, легкий морозец ранним утром.

Суббота, 23 сентября 1944 г.

10:30 Позавтракав в Архангельске, группа полковника вернулась на Ягодник.

16:30 Последняя метеосводка из О.К.В.. После обсуждения полковник решил не вылетать сегодня, т.к. команды Либереиторов совершенно не уверены в условиях посадки. Полковник поехал с переводчиками в Архангельск, дабы выяснить возможность возвращения через Москву.

Москито запрещено сегодня взлетать – сильный встречный ветер. Завтрак и ленч на Ягоднике по-прежнему невкусны, но после того, как капитан группы МакМаллен поговорил с персоналом кухни, ужин был несколько лучше.

Метеосводка на 23.09.

Несмотря на временное усиление облачности к вечеру, день был прекрасный, легкий юго-западный ветерок.

Воскресенье, 24 сентября 1944 г.

6:20 Полковник со своей группой все еще в Архангельске. Метеосводка из О.К.В. для Москито прекрасная.

9:00 Организована посадка Москито в Беломорске и заправка 150 галлонов 100-октанового топлива. Самолетом это топливо будет доставлено в Беломорск.

10:00 Эта договоренность рухнула, т.к. транспортник оказался загружен другим грузом.

10:30 Полковник дал разрешение капитану Уотсону вылететь напрямую в О.К.В., минуя Беломорск. Неустанные попытки всё же залить баки Москито топливом с октановым числом 100. Нет никакой надежды, что русские разрешат Либереиторам лететь сегодня южным маршрутом – а погода все еще неблагоприятна для прямого перелета.

Понедельник, 25 сентября 1944 г.

9:40 Пробный вылет Москито. Ждём известия от русских о разрешении перелёта через Москву на Либереиторах.

10:15 Москито приземлился после пробного вылета, почти всё хорошо. Получено сообщение, что сегодня Москито не может лететь.

19:00 Нет метеосводки разрешающей прямой полёт Либереиторов. Ждем разрешения русских на южный маршрут.

Вторник, 26 сентября 1944 г.

7:45 Получена сводка из О.К.В. для Москито: погода хорошая, но изменчивый ветер и очень силен. От русских нет надежды дождаться ответа о южном маршруте до конца зимы.

12:10 Москито вылетел в Лоссимут, сообщение послано ЕТА
17:40 предполагаемое время прибытия 14:40 по Гринвичу.

17:15 Метеосводка для Либерейторов. Полковник решил не лететь сегодня вечером. Часть отбыла в Архангельск на ночь под командованием подполковника Харпмена [Harman(?)/Harpham/Хапом(?)]

20:30 Подполковник был со своей группой на концерте.

21:20 Начался концерт! Фактически это была лекция о творчестве Глинки.

23:40 Получено сообщение, что Москито благополучно прибыл в ОКВ.

Среда, 27 сентября 1944 г.

Опять ждем ответа от русских.

16:20 Группа из Архангельска прибыла на Ягодник.

18:25 Получена метеосводка для Группы 5. Полковник решает возвращаться.

22:51 Либерейтор капитана Адамса вылетел в Бардни.

22.57 Либерейтор капитана Кепси вылетел в Бардни.

07:03 Английское летное время – Кепси сел, а в 07.27 – сел и Адамс в Бардни 28 сентября.

РАПОРТ ОБ ОПЕРАЦИИ "ПАРАВАН"

Размещение

Размещение на Ягоднике.

Аэродром контролируется и обслуживается советскими службами военно-морской авиации. Штаб располагается в деревянном бараке на западной стороне аэродрома. Барак состоял из трех жилых помещений, двух кладовых, закрытого помещения для секретных бумаг, отдельного кабинета командующего частью и двух других кабинетов, в одном из которых находится телефон, обеспечивающий прямую связь с Миссией 30 в Архангельске и военно-морским штабом Архангельска: с которыми весь день велся обмен информацией.

Первоначально жилые помещения были рассчитаны на 180 офицеров и сержантский состав. Офицеров поселили на пароходе "Иван Каляев", пришвартованном к берегу Двины вдоль западного берега острова, приблизительно в 300 ярдах от штаба.

Рембригада размещалась в землянке в 300 ярдах к западу от штаба.

4. Около половины экипажей должны были жить в кормовом отсеке парохода, другая половина располагалась в землянке в четверти мили на северо-запад от штаба английских ВВС. Из-за изменений в планах 300 офицеров и сержантов должны были [квартировать] в двух дополнительных землянках. Перенаселение было неизбежно.

Все службы питались в столовой, около 600 ярдов к северо-западу от штаба англ. ВВС.

Все жилые помещения имели телефонную связь со штабом и охранялись караулами.

Времени на прием пищи требовалось много из-за большого количества людей, прибывших дополнительно. Сначала пища была хорошей, но ко времени отъезда основной группы служащих ее качество ухудшилось. И в конце пребывания ее можно было съесть только добавив продукты из наборов, привезенных с собой в качестве самолетных аварийных пайков, и продукты, добытые Миссией 30. Вероятно, это ухудшение объясняется тем, что русские приготовили продукты из расчета на 180 человек на определенный период, и у них возникли трудности в обеспечении большего количества людей

дополнительными продуктами.

Помимо ухудшения пищи, уменьшилось количество столовых приборов, салфетов, посуды, так что их едва хватало на оставшихся людей. Причину этого понять трудно, но, оказалось, что наш визит должен был продлиться только неделю, и через неделю все эти предметы роскоши надо было вернуть в Москву или в другое место. Русские на Ягоднике чувствовали некоторую неловкость из-за того, что не располагали нужными вещами на более долгий срок. Мы, соответственно, сочувствовали им, хотя и испытывали неудобства.

РАПОРТ ОБ ОПЕРАЦИИ "ПАРАВАН"

Отчет офицера медицинской службы

Офицер медслужбы — капитан авиации Мэтьюз

Климат

Условия близки к климатическим условиям О.К.В. и мы не испытывали особых трудностей.

Вода

Воду брали из Северной Двины и русские её кипятили. Вода была абсолютно пригодна к употреблению.

Условия для сна.

196 офицеров и сержантов были поселены на пароходе, в каютах на 2 и более места, для офицеров, и в 4-местных – все остальные, хотя из-за разницы во времени прибытия такая организация распределения жилья не всегда могла быть соблюдена. Каюты на 4 места были переполнены, в них едва ли приходилось по 12 кв. футов на человека. Значительные трудности для русских властей – прибыло больше людей, чем ожидалось. 126 военнослужащих, прибывших позднее, были поселены в четырех землянках. Лучших русских землянках, которые были освобождены ради нас. Здесь люди спали на кроватях русских солдат, но и эти землянки были переполнены. В одной из них едва на человека приходилось по 10 кв. футов. Это будет более понятно, если сравнить с условиями населения в землянках Ниссене, где на каждого по 45 кв. футов. На каждой кровати – соломенный тюфяк и набитая соломой подушка, две простыни и наволочка из грубого неотбеленного полотна, а также толстое хорошего качества одеяло. Каждый с собой привез дополнительные одеяла. Все спальные помещения чистые и ежедневно убирались русскими.

Самая большая неприятность случилась в первую же ночь – на пароходе всех искусили клопы, которые не давали уснуть. Но такое предвидели заранее и привезли с собой аэрозоли, которые хорошо помогли (производитель Вестинггауз Илектрик Маньюфекчеринг компани, Спрингфильд штат Массачусетс)

Все пришли к выводу, что в землянках люди устроились удобнее, чем на пароходе.

Баня

В землянках были краны с горячей водой, на пароходе было 7 кранов. Была горячая вода, но помыться возможности не было до самого отлета «Ланкастеров» Каждый был предупрежден о необходимости взять с собой побольше мыла.

Туалеты

Большей частью они были отвратительны и тошнотворны и вряд ли необходимо описывать их в деталях. Тем не менее, один туалет русского типа был построен специально для нас.

Питание (непропечатка в копии)

Первоначально пища была хорошего качества – русские, английские, американские блюда. Русская пища состояла из семги на закуску, масла и сахара было достаточно, но не было совсем свежих фруктов и овощей. Команда на судне всегда была готова напоить всех русским чаем в любое время, и мы это ценили.

После отлета Ланкастеров питание стало представлять проблему, т.к. официальный прием окончился. Русские распустили часть штата, убрали часть столовых приборов и не могли нас больше обеспечивать английской и американской едой. Как оказалось, их собственный рацион был таким, что они не могли часть его передать нам. Повторение одних и тех же блюд наскучило нам, многие из них оставались нетронутыми. Резервные продукты были привезены Либерейторами, дополнительные запасы консервов были получены от британских властей в Архангельске. Они нравились больше, особенно сок лайма, фруктовые консервы и сгущенное молоко. В это время я, нижеподписавшийся, контролировал приготовление каждого завтрака и обеда. Русские официанты, переводчица и повар были неутомимы в своем желании угодить нам.

Летные пайки

Они обеспечивались русскими властями и состояли из горячего какао и сэндвичей с сыром или консервированным колбасным фаршем.

В пайки добавлялся английский шоколад или жевательная резинка. Горячий чай подавался в штабе ВВС О.К.В. после каждого полета.

Медицинское обслуживание

Привезенное оборудование: медсправочник эф11, хирургическая сумка эф12, прочее, включая анестезирующие средства, грелки и инсектицидные аэрозоли.

При погрузке не разрешали взять [с собой] ни одного медицинского пакета и весь этот груз весом в 30 фунтов был аккуратно упакован в один тук. И был принят к погрузке командиром Либерейтора. Все пакеты первой помощи были проверены мной лично на базах за три недели до начала миссии.

Связь

Служащие Британского консульства в Москве и Архангельске помогли во многом: организованы медобслуживание, используя службы майора Торнтон, офицера медслужбы Е.К.В. и лейтенанта ВМФ Е.К.В. Лонга, чей корабль стоял на ремонте в Архангельске.

В Архангельске есть русский военный госпиталь с койками для британских вооружённых сил. Поездка туда занимает 2 часа на катере или другим водным транспортом. Тактично поинтересовались и выяснили, что в этой части России нет ни брюшного тифа, ни сыпного тифа, ни оспы, но большое количество случаев дизентерии. Автомобиль медпомощи на 4 носилки, внутри такой же как дома и плавбаза [«Иван Каляев»].

Госпиталь

К середине нашего пребывания получили разрешение посетить госпиталь базы, находящийся в деревянном здании на северной стороне аэродрома. Здесь 9 кроватей с простынями, кухня и нечто вроде приемного отделения скорой помощи. Оно было примитивным, но имело условия для переливания крови и плазмы. На столе между слоями стерильной ткани – хирургические инструменты американского и английского производства. Военный хирург и медсестра оказались знающими и опытными. Они приехали из Архангельска. Были так же две санитарки и санитар приятной внешности и с хорошими манерами. В госпитале не было аптечки, количество антисептиков ограничено, как и других медикаментов. Русский хирург был категорически против использования хлороформа в качестве антисептика и стоял за использование его эквивалента пентотала.

Заболеваемость

Была очень низкой. Несчастных случаев не было, хотя были полеты и были аварии. В первые дни было много простудных заболеваний и многие пострадали от укусов клопов. Майор Торнтон любезно прислал каламин и феноловый крем, которые у нас кончались. Позже было несколько случаев дизентерии, о которой нас предупреждали. Майор А. Д. Уильямс (45089) с 16.09 заболел дизентерией не в очень тяжелой форме, лежал в госпитале. Капитан Д. Уотсот (86663) пилот эскадрильи 540, командир Москито, страдал от абсцесса на левой руке. Ему был сделан разрез и капитан выбыл

из строя с 17 по утро 20 сентября.

Отставшие экипажи

Семь экипажей совершили вынужденную посадку в Северной России, получив строжайшие инструкции не пить воду на пути, они вынуждены были прибегнуть к своим пакетам на случай аварии, чтобы достать таблетки для обеззараживания воды. Обнаружилось, что некоторые таблетки не растворились. Случаев заболевания не было.

Отдых

14 сентября 617 эскадрой был устроен смотр на аэродроме с выполнением физических упражнений под руководством командира эскадры. В футбольном матче хорошо тренированная команда русских победила случайно подобранную команду ВВС Великобритании. Почти каждый вечер фильм – русский, американский, английский в "Клубе".

Возвращение

Один из Либереиторов летел некоторое время на высоте с низким содержанием кислорода в воздухе. Вместо 14 кислородных масок на борту было всего 11. Две маски типа Джи были приспособлены для дыхания, но они оказались неудобны из-за коротких подводящих трубок. Никаких сложностей, но не работал обогрев кабины, а на 12 тыс. футов – холодно. Один офицер, нормально чувствующий себя до этой высоты, вдруг потерял сознание. Легкое замешательство, передача масок. Это неудобство легче переносится при одной только мысли, что мы летим домой.

РАПОРТ ОБ ОПЕРАЦИИ "ПАРАВАН"

Отчет инженера майора авиации Е. Т. МакКейба

Тесные отношения с главным инженером русских майором Кирьяновым.

На самолетах много сгоревших магнето в двигателях, утечки масла, проблемы со стартерами, радиоприемниками, серводвигателями, патрубками, датчиками температуры, перегрев двигателей, вакуумных насосов, разбалансировка генераторов, повреждения прежних боев: не работает автопилот, ручка управления застряла, нет кислорода, вибрации.

Среда, 13 сентября: все самолеты заправлены 1650 галлонами топлива, залиты масло и охладитель. Эту работу делали русские под руководством авиатехников. Кое-где выяснилось, что не были закрыты крышки баков. Встречалась недогрузка топлива до 200 галлонов. Иногда и перегрузка сверх 200 галлонов.

Наземные службы работали инициативно, не требуя чрезмерных забот командования. Работа продолжалась по 48 часов без перерыва. Помогли русские авиатехники. Одно отделение занималось первоочередной готовностью Москито. Запасные двигатели не были как следует собраны. По крайней мере, 10 наборов свечей понадобилось, чтобы как-то справиться с отказами магнето, возникавшими из-за топлива-97, а также крейсирования на небольших оборотах. Москито получил пробоину правого бака.

Части разбившихся машин собраны. Прочее оборудование спасать не стоило, экипажи разбили его топорами.

РАПОРТ ОБ ОПЕРАЦИИ "ПАРАВАН

Самолеты и оборудование, оставленные в России. Рапорты летчиков об авариях.

Самолеты, потерпевшие аварию по прибытию в Россию:

Борт	Командир	Место	Координаты
Эскадрилья 9			
Эм	капитан Кэмселл	аэродром Беломорск	64°32N 032°00E
Ди	старший лейтенант Лоз	Васьково	64°16N 040°48E
Кью	старший лейтенант Моррисон	Чубало-Наволоок	64°39N 040°14E
Эйч	старший лейтенант Келли	Талаги	64°45N 040°45E
И	старший лейтенант Хэррис	Кегостров	64°33N 040°26E
Эскадрилья 617			
Би	старший лейтенант Росс	Около Молотовска	64°30N 040°00E
Уай	майор Уайнесс	Кегостров	64°33N 040°26E

Кроме И/9 ни один из них нельзя было отремонтировать. Все легкое переносное оборудование с аварийных самолётов было снято, а так же нужные запасные части. Эйч/9 так и не посещали – к нему один способ попасть – парашют. Все аварии связаны с жесткой посадкой или ударом о препятствие. Страдали стойки шасси, повреждения центроплана, крыльев, фюзеляжа. Причина всех аварий – отвратительные погодные условия и недостаток горючего. Каждый командир делал все, чтобы спасти самолет и дисциплинарные взыскания ни к чему. Напротив, летное искусство позволило сохранить жизни экипажей. Ни один из них не пострадал.

Рапорты пилотов аварийных самолетов

Би/617. Старший лейтенант Росс.

Заданный курс 1912 база. ХХХХ

<...>11.09. Навигация очень хорошая, все время в центре коридора до тех пор, пока не погасли все навигационные огни при приближении к вражескому побережью. Привязку к наземным ориентирам не осуществить из-за облачности. Наконец, ее сделали над континентом. Сориентировались по большому озеру. Выяснилось, что отклонились от курса на 8 миль. Определились еще раз над озером Онего. Снизившись над заливом, пошли вглубь континента, изредка делая визуальные привязки. Сигнал о времени предполагаемого прибытия застал нас, когда мы кружились над многочисленными озерами. Несколько самолетов кружились над этим районом, не обращая на нас внимания. Было слышно, как несколько самолетов пытаются сесть на аэродром, их просили отстрелить заряды Виери, но они игнорировали просьбу.

После облета каждого островка и заливчика мы, наконец, обнаружили аэродром, но не были уверены, т.к. он не был показан на карте. Позднее оказалось, что это Молотовск. Магнитный курс на нашу радиостанцию не поступал, несмотря на наши просьбы. Мы кружили над кораблями в гавани пытаюсь дать сигнал с помощью сигнальных ламп – безуспешно. К этому времени мы потратили 2:45 на поиски, потому я стал искать подходящее место для посадки. Но вокруг была болотистая местность. Наконец, я нашел участок лесной дороги, проходящей с юго-юго-востока на северо-северо-запад, без телеграфных столбов на протяжении примерно 1100 ярдов. Облака висели на высоте 200 футов, были разрывы меж ними. Я сделал два захода курсом 150°. Первый был неудачен, дорога осталась далеко слева. Второй был удачным, но на дороге остановился грузовик, полный солдат, и все они уставились на нас. Попытался сесть, заходя с противоположной стороны, безуспешно. Инженер доложил, что топлива осталось 30 галлонов, поэтому я приказал экипажу уничтожить радиоустановку, выбрал болотистый участок и пошел на него под 20° со скоростью 115 миль в час. Хвост не задрало и самолет коснулся земли, подпрыгнув несколько раз. В 6:08.

Экипаж был в порядке и выбрался из самолета. Перед тем как его покинуть, все оборудование было выключено. Бомбовый отсек пострадал и сработали огнетушители. Самолет не загорелся. Мы вернулись и забрали личные вещи. Бомба лежала в 30-40 ярдах впереди самолета, выброшенная из бомбоотсека. Хвост бомбы лежал в 50-60 ярдах позади. Самолёт не пострадал, впрочем, бомба лежала слишком близко.

Появились русские солдаты, они были очень дружелюбны, хотя

мы и не понимали друг друга. Одному из солдат удалось объяснить, что в гавани стоит американский корабль. Потому я взял его с собой и, оставив экипаж охранять самолет, отправился в штаб морских сил, обратился в американское консульство.

Объяснил ситуацию лейтенанту Морачеллу, ВМФ США. Пока я ждал соединения с Архангельском, со мной заговорил комендант русского лагеря и переводчик. Я пояснил, что бомба не взорвется, если к ней не прикасаться, поэтому они отправили туда охрану, а экипаж вывезли. Нас отвезли в Британское консульство. Нас приняли в Британском консульстве, накормили. Потом мы с радистом вернулись к самолету и сняли оставшееся оборудование. Почти все оно было разбито при посадке.

Мы были в центре внимания. Прибыла иммиграционная служба и выяснила наши имена, звания, возраст, номер и тип самолета.

Эм/9, капитан Кэмселл

<...> В 6:30 топливо практически кончилось и я решил совершить вынужденную посадку, когда увидел безлюдный поселок неподалеку и решил дотянуть до него, сесть рядом. В поселке была ровная пригодная для посадки полоса, при приближении к ней на высоте 100 футов правый двигатель несколько раз глох, а на 50 футах смолк окончательно. Я не смог удерживать высоту и скорость для посадки на выбранное место и самолёт шлёпнулся в грязь в 40 метрах от полосы. Позже я и инженер определили, что двигатели отказали из-за нехватки топлива. Самолет был в воздухе 12 часов. Никто не пострадал. Место посадки было в Беломорске.

Кью/9, капитан Моррисон

Я достиг Архангельска через 9 часов полета, но не мог найти аэродром из-за плохой погоды. Покружил в воздухе 2,5 часа. На мой вопрос, сколько мы еще продержимся, инженер ответил не более сорока пяти минут. В этот момент он беспомощно лежал на полу у своей панели, т.к. страдает морской болезнью и мне приходилось относиться к нему как к полудействующему члену экипажа. Принимая во внимание все это, я решил идти на вынужденную посадку.

Выбрал поле, облетел его, убедившись, что на нем нет ям, совершил посадку. Она была нормальной. Коснулся земли тремя точками. Но левое колесо попало в болото и сломалось шасси. Самолёт развернулся на 90 градусов и встал. Ни взрыва, ни пожара не было.

Эйч/9, капитан Кили (Келли)

Приблизительно в 5:10 мы определили ориентиры Архангельска и взяли курс на Ягодник. Мы сделали пять попыток, каждый раз возвращаясь к Архангельску, но не смогли найти его. Начали поиск по

квадратам – безуспешно. Облака были на высоте 50 футов, топливо кончалось. Я понял, что вынужденная посадка неизбежна. Сбросив бомбы в реку, мы сели примерно в 10 милях к северу от Ягодника. Повреждения самолёта небольшие: винты, отделение для бомб, небольшие повреждения двигателей. Экипаж невредим.

Ди/9, капитан Лоз

Мы летали в окрестностях Архангельска около двух часов и не могли найти аэродром из-за низкой облачности. Случайно обнаружили взлетную полосу, покрытую деревьями, на которую я сел. Т.к. полоса была короткая и скользкая из-за дождя, в конце ее у самолёта была скорость 8 миль в час. В нормальных условиях шасси бы не пострадало. Но правое колесо попало в дренажную канаву, потому сломалось правое шасси и правое крыло. Взлетка оказалась в Васьково.

И/9, капитан Хэррис

Пытаясь посадить Ланкастер ДаблЮ Эс (повреждён по категории Е) на Кегостров, воспользовался тормозами, чтоб не попасть в канаву. Самолет уже почти остановился, но задел будку часового и встал на нос, разрушив эту будку. На аэродроме не было сигнальных огней, полоса, по моему определению, 700 ярдов и плюс боковой ветер. Полоса кончалась картофельным полем и это значительно способствовало тому, что самолёт не перевернулся.

Уай/617, майор Уайнесс

При перелете от Вудол Спа до Ягодника находился в воздухе 10:35. Кружа над Архангельском около часа увидел, наконец, аэродром с несколькими истребителями на нем. Сделал круг и приземлился как можно ближе к границе аэродрома. Погода была отвратительная и я не видел другого края полосы. Нормально коснувшись земли, я нажал на тормоза, но трава была влажная, тормоза не работали и машину понесло на заграждения на противоположном краю аэродрома. Там она ударилась о заграждение, повредив шасси. Самолёт встал. Никто не пострадал.

Двигатели Мерлин... все взрыватели и детонаторы с бомб сняты и отправлены в О.К.В.. Русских предупредили, что снимать бомбы с потерпевших аварию самолётов надо должным образом и показали как. Посоветовали не снимать взрыватели, а бомбы уничтожить на месте из-за опасности обращения с ними. Хотелось бы, чтоб совет был принят, хотелось бы верить...

РАПОРТ ОБ ОПЕРАЦИИ "ПАРАВАН"

Аэродром Ягодник

1. Расположен на острове на Северной Двине, приблизительно в 20 милях юго-восточнее Архангельска. Координаты: 64°24N 044°55 E³.

2. Аэродром покрыт травой, готовых взлетных полос нет. Почва песчаная, никогда не бывает рыхлой. Пригодна для тяжелых самолетов. Есть огромные ямы, но русские ничего не предпринимают, чтобы ликвидировать их. Как следствие — непригодность для тяжелых самолётов. Площадь поверхности для посадки примерно 2000 ярдов с севера на юг и 1250 ярдов с запада на восток. Площадь дополнительной посадки с юга на север значительна и дает возможность увеличить полосу до 4000 ярдов. ВПП на юг или север в зависимости от скорости и направления ветра. Указатели ветра не используются. Направление посадки обозначается "Т". Рядом с отделением управления воздушного движения, в районе аэродрома.

3. Все здания управления, техслужбы, жилые помещения на западной стороне аэродрома.

Аэродром не замаскирован, неопрятные деревянные здания не вызывают подозрения и сливаются с окружающей обстановкой.

Функции

Ягодник – база советских ВВС, защищающая Архангельск и конвои в Белом море. Когда прекратились атаки, стал запасным для отправки ленд-лизовских самолетов, перевалочной базой. Есть летающие лодки. Их база в 11 км от Ягодника на озере. Много тренировочных самолётов, отработка сброса грузов партизанам

Самолеты

Их тут до 150 видов [штук]. Целая коллекция. Ил-2: хорошая отделка кабины, но визир нанесен грубой царапиной,

Ангары

Нет больших ангаров, кроме нескольких замаскированных укрытий, вроде наших блистер-ангаров. Они располагались на восточной части аэродрома.

³ На самом деле: 64°24N 040°55 E

Оборонительные сооружения

По периметру аэродрома 40-мм пушки и 20-мм автоматы парами каждого типа. Защищены мешками с песком на высоту 4 фута. Полуподземные землянки для экипажей расположены рядом с огневым окопом.

Дисциплина

Дисциплина хорошая - ибо строгое наказание за малейший проступок. Отдавание чести - мания у русских, они отдают честь и жмут руку при малейшем поводе.