

Повседневная жизнь британских пилотов на территории советского Заполярья в 1941 г. (по воспоминаниям участников)

С. Б. Борисочкин

В статье исследуется повседневная жизнь пилотов Королевских ВВС Великобритании, прибывших в СССР в 1941 г. для оказания помощи советским вооруженным силам в обороне Заполярья. Целью данной статьи является освещение малоизвестной странички истории Великой Отечественной войны, расширение знаний о советско-британском сотрудничестве и межкультурном взаимодействии. На основе общего анализа воспоминаний участников событий предпринята попытка показать условия жизни, быта, отдыха и иных факторов, влияющих на адаптацию британских пилотов к жизни и выполнению боевых задач в условиях Заполярья. Исследование направлено на понимание влияния аспектов повседневной жизни британских пилотов на ход событий, моральное состояние и формирование союзнических отношений. Основу для данной статьи составили личные свидетельства британских пилотов, собранные в мемуарах и дневниках. Историческое моделирование повседневной жизни базируется на рассказах участников событий, что способствует формированию целостного представления об ее особенностях. Дополнительно были использованы архивные документы и фотографии для уточнения деталей и формирования более полной картины. Взаимопомощь, профессионализм и уважительное сотрудничество с союзниками, обеспечили преодоление трудностей и внесли значительный вклад в успех военных действий, подтверждая ключевую роль человеческого фактора в достижении общей Победы.

Ключевые слова: британские пилоты, Великая Отечественная война, союзники, оборона Заполярья, 151-е крыло Королевских ВВС, повседневная жизнь, воспоминания, условия жизни, рацион питания.

Для цитирования: Борисочкин С. Б. Повседневная жизнь британских пилотов на территории советского Заполярья в 1941 г. (по воспоминаниям участников) // История повседневности. – 2025. – № 2. – С. 26–47. DOI: 10.35231/25422375_2025_2_26. EDN: AEIBDY

Введение

В преддверии Великой Отечественной войны отношения между СССР и Великобританией, омраченные идеологическими разногласиями и историческими противоречиями, были непростыми. Германская агрессия против СССР стала фактором, ускорившим сближение давних оппонентов перед лицом общей угрозы.

Поддержка Великобритании представляла большую ценность для СССР в тяжелый период войны. Военное, разведывательное и дипломатическое сотрудничество стало стратегически важным элементом противостояния общему врагу. Особое значение приобрели поставки авиационной техники, крайне необходимой для достижения превосходства в воздухе. В кратчайший срок британские пилоты были передислоцированы на аэродром в советское Заполярье для участия в боевых операциях.

Присутствие британских военнослужащих в СССР, даже в ограниченном количестве, имело важное символическое значение, демонстрируя единство союзников в борьбе против нацизма.

Исследование особенностей повседневной жизни британских пилотов на территории Заполярья в 1941 г. представляет собой малоизученный аспект советско-британского военного сотрудничества периода Великой Отечественной войны. Существующие исследования в основном фокусируются на стратегических и политических аспектах взаимодействия, уделяя недостаточно внимания социокультурной адаптации британских военнослужащих на территории СССР.

Актуальность исследования обусловлена несколькими факторами. Оно способствует более глубокому пониманию советско-британского сотрудничества в начальный период войны, выходя за рамки традиционного анализа совместных боевых действий. В условиях современной геополитической напряженности изучение опыта сотрудничества между странами перед лицом общей угрозы приобретает особую значимость. Анализ нарративных источников позволяет воссоздать истинную картину повседневной жизни, что способствует более эмоциональному и глубокому пониманию истории. Описание процесса адаптации британских пилотов к советскому быту и суровым условиям Севера представляет интерес для современных исследований в сфере изучения повседневной

жизни, социокультурных аспектов и опыта межкультурного взаимодействия в условиях войны.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые предпринята попытка комплексного анализа повседневной жизни британских пилотов в Заполярье на основе широкого круга нарративных источников. Выявлены ранее неизвестные факты и детали, отражающие процесс адаптации британских военнослужащих к арктической среде, непривычному быту и взаимодействию с местным населением. Предложена новая интерпретация советско-британского сотрудничества, учитывающая социокультурные аспекты и личный опыт участников.

Данное исследование способствует не только углублению знаний о повседневной жизни в военное время и взаимодействии союзников по антигитлеровской коалиции, но и предлагает новые подходы к анализу нарративных источников, что расширяет возможности исторической реконструкции.

Основу исследования составляют воспоминания британских пилотов, служивших в советском Заполярье в 1941 г., таких как E. Carter [1], H. Griffith [2], R. Holmes [3], P. Wilkinson [4], N. Cameron [5], A. Ross [6], P. Knapton, C. Haw и др., воспоминания лётчика З. Сорокина [7; 8], а также архивные материалы. Для анализа использованы работы ученых, занимающихся изучением советско-британского сотрудничества в годы Второй мировой войны, в частности британских исследователей E. Mawdsley [9] и J. Golley [10], австралийского исследователя J. Beaumont [11], российских историков А. Марданова [12], М. Жирохова [13] и В. Котельникова [14]. Важными для понимания отдельных аспектов темы оказались научные статьи исследователей А. Конеева [15] и М. Морозова [16]. Значимым источником также послужил сборник «Союзники в войне 1941–1945: К 50-летию Победы» (под ред. А. О. Чубарьяна, У. Ф. Кимболла, Д. Рейнолдса) [17], содержащий исследования различных аспектов взаимодействия СССР и стран антигитлеровской коалиции. Данные материалы в совокупности позволяют реконструировать особенности повседневной жизни британских военнослужащих в условиях войны в Заполярье и понять их восприятие советской действительности.

Цель исследования – реконструкция особенностей повседневной жизни британских пилотов в советском Заполярье в 1941 г. на основе анализа воспоминаний участников событий.

В задачи исследования входит выявление основных аспектов повседневной жизни британских пилотов в условиях Заполярья (быт, питание, досуг, взаимодействие с советскими военнослужащими и местным населением), анализ влияния условий жизни на моральное состояние и боеспособность британских пилотов и оценка вклада нарративных источников в изучение истории советско-британского военного сотрудничества.

Начало операции британских Королевских ВВС «Force Benedict»

22 июля 1941 г. военно-политическим руководством Великобритании было принято решение о создании специального авиационного подразделения для действий на территории СССР – 151-го авиакрыла Королевских ВВС, оснащенного истребителями «Hawker Hurricane». Основными задачами подразделения были оборона военно-морской базы в г. Мурманске и сотрудничество с советскими войсками [17].

151-е крыло, общей численностью около 550 чел., было организовано в следующую структуру: штаб, две авиационные эскадрильи и подразделения наземного обеспечения полетов. Каждая из двух авиационных эскадрилий включала в себя лётный состав, общая численность которого составляла 38 пилотов. Подразделения наземного обеспечения состояли из военных врачей, специалистов по оборудованию и связи, водителей и другого вспомогательного персонала. Технический состав, около 100 чел., под руководством инженер-офицера, отвечал за обслуживание и ремонт самолётов. Штаб крыла, осуществлявший общее руководство и планирование операций, состоял из командира, адъютанта, оперативного отдела, метеорологов, шифровальщиков и специалистов разведки [2, с. 19].

Личный состав крыла представлял собой многонациональную команду, включавшую англичан, шотландцев, валлийцев, австралийцев, ирландцев, канадцев, поляков и одного родезийца. Пилоты отличались разным уровнем подготовки: от новичков до ветеранов, прошедших битву за Британию и имевших на счету сбитые немецкие самолеты. Средний возраст пилотов составлял 21 год [1, с. 72].

Совершив переход через Северную Атлантику и Норвежское море на кораблях конвоя «Dervish», 151-е крыло прибыло в советское Заполярье 31 августа 1941 г. [11].

Во время плавания военнослужащие Королевских ВВС проводили время за турнирами по настольному теннису, дартсу, карточными играми и чтением, устраивались театральные представления и концерты [4, с. 97]. Помимо развлечений, проводились теоретические занятия. Особый интерес вызвал доклад адъютанта крыла, касающийся изменений, произошедших в России после 1917 г. Офицеры медицинской службы прочитали курс лекций, охватывающих вопросы гигиены, безопасности питания и воды, профилактики обморожений, снежной слепоты и венерических заболеваний. Потомок русских эмигрантов, офицер разведки 151-го крыла, дважды в день проводил занятия по изучению языка. Однако русский язык оказался трудным для освоения, и за время плавания большинство смогли выучить лишь алфавит и несколько простых фраз. Самой полезной, по общему мнению, оказалась фраза: «Я англичанин. Я не понимаю по-русски».

Исходя из обстановки на Северном фронте, портом назначения был выбран Архангельск, куда конвой доставил танки, топливо, металлы, медикаменты и другое оборудование, необходимое для советской промышленности и поддержания боеспособности Красной армии в тяжелые месяцы начала войны [9]. Помимо этого, в порт Архангельска доставили в разобранном виде 14 самолетов 151-го крыла. Ещё 24 самолета этого подразделения должны были перелететь с авианосца «Argus» в Баренцевом море непосредственно на аэродром базирования [13].

Операция «Force Benedict» была организована британским правительством за рекордно короткое время – чуть более недели, что свидетельствует о её важности для союзников.

Повседневная жизнь британских военнослужащих в г. Архангельске

По прибытии судов в Архангельск была сформирована передовая группа специалистов, в течение суток оперативно доставленная на аэродром «Ваенга-1» на транспортных самолётах. Основная часть личного состава, около 200 военнослужащих, была отправлена в г. Мурманск на двух кораблях британского флота. Дополнительно, двумя железнодорожными эшелонами было перевезено еще около 200 чел. В Архангельске осталась группа технических специалистов для проведения работ по сборке

истребителей и пилоты для их передислокации к месту базирования Королевских ВВС в Заполярье.

Местом для сборки самолетов был выбран аэродром на острове Кего в дельте р. Северная Двина. При разгрузке выяснилось, что инструмент для сборки самолетов был небрежно упакован и размещен. Отмечалась нехватка ряда основных инструментов, включая специальные ключи для крепления воздушных винтов. Оперативное взаимодействие с советскими техническими специалистами, характеризующееся высоким уровнем профессионального взаимопонимания и доброжелательности, а также ориентацией на совместный поиск решений, позволило за одну ночь изготовить на заводе «Красная Кузница» недостающий британский инструмент, что способствовало оперативному устранению возникшей проблемы [14].

На период проведения сборочных работ технический персонал был размещен на старом колесном пароходе «Иван Каляев». Аскетичные условия проживания на борту характеризовались ограниченностью пространства, минимальными удобствами и плохим соблюдением санитарных норм.

Британские военнослужащие отмечали своеобразие рациона питания, предложенного советской стороной. Завтрак состоял из копченого лосося, колбасы, хлеба и картофеля. На полдник подавался чай без молока, «по-русски», с черным хлебом и маслом. Обеденное меню состояло из картофельного супа, голубцов, стейка, рыбных котлет, жареного картофеля и компота. Ужин включал жареную щуку, мясные котлеты и какао. Для разнообразия использовались продукты, привезенные из Великобритании – говядина, консервированный картофель и соленые огурцы [2].

Британские военнослужащие положительно оценивали питание, предоставляемое им в г. Архангельске, особенно в сравнении с нормами снабжения в военное время на территории Англии. Качество питания было высоким, однако из-за непривычного состава русской кухни у части технического персонала возникли проблемы с пищеварением, настолько серьезные, что с корабля конвоя был вызван британский врач для оказания медицинской помощи.

По завершении сборки было организовано несколько демонстрационных полётов для командования советского ВМФ. Стремясь максимально эффективно продемонстрировать воз-

возможности своих истребителей, британские пилоты допускали грубые нарушения правил безопасности полётов, в частности пролетали на сверхмалой высоте прямо над зрителями. Сами участники в своих дневниках отмечали, что подобные действия в Великобритании повлекли бы за собой суровые дисциплинарные взыскания, вплоть до ареста.

В результате длительных переговоров с советским командованием личному составу 151-го крыла была предоставлена возможность посетить г. Архангельск. Изначально доступ на берег был разрешен только офицерам. Первые контакты британских военнослужащих с советским гражданским населением, зафиксированные в дневниках участников операции «Force Benedict», содержат ценные этнографические наблюдения.

В дневниковых записях одного из офицеров крыла содержится описание эпизода, произошедшего в порту. Офицер, наблюдая с борта корабля за работой группы молодых женщин, занятых погрузкой леса, отметил высокую интенсивность труда, самоорганизацию и отсутствие непосредственного контроля со стороны руководства. Погрузочные работы осуществлялись с высокой скоростью, при этом перерывы были кратковременными и использовались для поддержания хорошего настроения и отдыха. Сам офицер предпринял попытку оказать помощь молодым женщинам, однако не смог поддерживать высокий темп работы, заданный советскими работницами, и ему пришлось вернуться на корабль, со стыдом объясняя это русским девушкам тем, что три недели в плавании сказались на его физической форме. В своем дневнике британский офицер выразил удивление энтузиазмом и энергией, проявленными русскими женщинами при выполнении тяжелой работы. Данный эпизод интерпретируется офицером как свидетельство значительного потенциала и самоотдачи советского гражданского населения, вносящего существенный вклад в поддержку военных действий [2, с. 30].

Пилот А. Холмс в дневнике описал г. Архангельск как место, где ощущается безысходность. Влажный климат, обилие комаров и раннее наступление темноты создавали для англичан неблагоприятную эмоциональную атмосферу. Местное население, плохо одетое, редко улыбающееся, выглядело суровым и апатичным. Неприятный запах, вызванный местным табаком,

запахом тела, водки и одежды, дополнял картину. Холодные климатические условия вынуждали местных жителей постоянно оставаться в теплой стеганой одежде. В городе бросалось в глаза отсутствие бездомных животных, набережная с деревянными постройками была в плохом состоянии, стены зданий обветшали, в городском кинотеатре с жесткими деревянными сиденьями ощущались духота и неудобства. Вода из реки считалась непригодной для питья без кипячения или стерилизации [3].

Для первого посещения города группе из двенадцати британских офицеров был предоставлен советский гид-переводчик, молодая красивая девушка получившая лингвистическое образование в Киевском университете. После прибытия в Архангельск британцы были лишены возможности прогулки по городу и были сразу направлены в ресторан для ознакомления с местной кухней. Далее А. Холмс описывает вечер в ресторане с большим количеством водки и невкусной еды. В течение вечера к группе английских офицеров присоединилась команда советских офицеров-переводчиков, которые подробно расспрашивали их о жизни в Великобритании, войне в Европе и о том, что именно они делают в СССР. А. Холмс и остальные британцы отказались от местного алкоголя и не отвечали на какие-либо острые вопросы советских офицеров [3].

Согласно дневниковым записям пилота П. Нэптона, наиболее популярным местом у британцев являлся ресторан «Sevair» («Север»), который представлял собой заведение общественного питания, со скромным интерьером и ограниченным набором услуг, ассортимент состоял из блюд, характерных для региона. Англичане, в частности, отдавали предпочтение чесночной колбасе, овощным супам («borsch» и «schee») и ржаному хлебу. Британцы также отмечали постоянное присутствие в ресторане лиц, предположительно, причастных к разведывательным структурам СССР.

Санитарно-гигиеническое состояние туалетной комнаты в ресторане отмечалось в дневниках всеми британскими офицерами и характеризовалось неудовлетворительным уровнем чистоты. Непосредственно у выхода располагался деревянный стол, за которым находилась пожилая женщина, осуществлявшая распыление на посетителей низкокачественных ароматизирующих средств с резким, неприятным запахом. Данный факт был отмечен многими британцами, присвоив-

шими аромату метафорическое наименование «The breath of Stalin» («Дыхание Сталина») [1, с. 113].

По инициативе народного комиссара ВМФ адмирала Н. Кузнецова, в целях укрепления взаимодействия между советскими и британскими офицерами, 8 сентября 1941 г. в Архангельском морском клубе состоялся торжественный ужин. Согласно описанию Н. Кэмерона, мероприятие отличалось масштабностью и обилием угощений, алкогольных напитков, закусок и икры. Праздничный вечер начался с произнесения тостов за глав государств. Н. Кэмерон отмечает, что инициатива адмирала Н. Кузнецова, предложившего осушить бокалы залпом, привела к стремительному опьянению британских офицеров, в то время как советские офицеры сохраняли большую устойчивость к воздействию алкоголя. Кульминацией вечера стало совместное исполнение русского народного танца командиром британского авиакрыла и адмиралом. Завершение мероприятия ознаменовалось необходимостью привлечения медицинского персонала крыла для эвакуации британских военнослужащих. Н. Кэмерон также указывает на проявления повышенной эмоциональности и доброжелательности по отношению к союзникам со стороны советских офицеров в состоянии алкогольного опьянения [5].

По воспоминаниям адъютанта крыла Х. Гриффита, 200 британских военнослужащих были направлены к месту базирования в Мурманской области железнодорожным транспортом. Логистические трудности, связанные с пропускной способностью однопутной линии и приоритетом военных перевозок, обуславливали неопределенность в сроках прибытия, варьирующихся от двух-трех до шести и более дней.

Личному составу был выдан недельный продовольственный паек. Питание включало в основном консервированную тушенку, которую разогревали прямо в вагонах с использованием спиртовки. Во время остановок на станциях осуществлялось пополнение запасов кипятка для приготовления чая. Переполненность вагонов потребовала размещения военнослужащих, включая офицерский состав, в условиях очень ограниченного пространства. Была организована лотерея для распределения матрасов, набитых соломой. Ночевка осуществлялась в одежде для минимизации дискомфорта от жестких сидений. Гигиенические процедуры в пути были очень

затруднены. Ежедневное бритье и умывание проводилось с использованием крайне ограниченного количества воды.

В ходе следования была произведена остановка для пропуска санитарного поезда, что стало поводом для знакомства и позитивного общения между советскими и британскими военнослужащими. Мемуары британцев свидетельствуют о взаимном обмене приветствиями и продовольствием, в частности консервированным мясом, печеньем, консервированным черносливом, шоколадом, мятными конфетами и сигаретами. Знание Х. Гриффитом русского языка позволило установить коммуникацию и выразить солидарность с советской стороной в борьбе против общего врага. Британцы с удивлением обнаружили, что простые советские солдаты очень рады их прибытию. Персонал санитарного поезда также демонстрировал искреннее дружелюбие. Под аплодисменты сотни военнослужащих двух стран русская медсестра пришила одному из британских офицеров пуговицы на форме. В ходе общения в неформальной обстановке наблюдалась демократичность и открытость в обсуждении вопросов, независимо от воинского звания, что свидетельствовало о произошедших изменениях в социальной структуре советского общества. На память об этой встрече советскими солдатами британцам был подарен народный музыкальный инструмент «garmónica» [2].

Следует отметить массовое проявление исключительной доброжелательности со стороны советских граждан по отношению к прибывшему британскому контингенту. Британскими военнослужащими была дана высокая оценка потенциалу советских вооруженных сил, один из офицеров в беседе с командованием крыла отметил: «Я чертовски рад, что они на нашей стороне, а не против нас!» [6].

Повседневная жизнь британских пилотов на территории Мурманской области

Лагерь для англичан располагался на окраине аэродрома «Ваенга-1», в 18 км к северо-востоку от г. Мурманска, на песчаном плато в березовом лесу, окруженном холмами. Кирпичные казармы, штаб, столовая и другие постройки находились на расстоянии 500 м друг от друга, на отдельных лесных полянах, что обеспечивало естественную маскировку и снижало уязвимость при бомбардировках.

Ближайшая часть аэродрома находилась в 800 м от лагеря, а самая дальняя – в 2,5 километрах. Пилотам и наземному персоналу приходилось неоднократно преодолевать это расстояние по ухабистым тропам и грунтовым дорогам, которые осенние дожди превращали в болото [13].

Офицерский состав разместили в двухэтажном здании из красного кирпича, напоминавшем загородный особняк. На первом этаже располагался штаб крыла: оперативная комната, лазарет и склады. На втором этаже, в просторных спальнях, размещались по три офицера. Спальни выходили в коридор без коврового покрытия, что усиливало любой звук. Поэтому оживленное общение или пение в одной из комнат могло лишить сна половину офицеров крыла. В результате шум после определенного часа строго регламентировался. По свидетельству британцев, комнаты были чистыми и светлыми, а от военнослужащих крыла здание получило название «Кремль».

Британским пилотам (унтер-офицерам и сержантам) предложили выбрать для проживания комнаты в одноэтажном кирпичном доме, оборудованном двойными окнами и электрическим освещением. Мебели почти не было – лишь по три кровати в комнате. Одежда и чистое постельное бельё предоставлялись советской стороной один раз в неделю. Каждая комната отапливалась дровяной печью-буржуйкой. Шкафы для личных вещей отсутствовали, воду приходилось носить с улицы, а умываться можно было лишь из холщовых умывальников на деревянных подставках. Уличный туалет примитивного типа вызывал у прибывших ужас. Командиром крыла были изданы строгие приказы об открытии окон для проветривания, соблюдении светомаскировки, правилах топки печей [1, с. 124].

Отсутствие элементарных удобств уравнивало офицеров и рядовых. Ни в офицерских, ни в сержантских жилых помещениях, ни в казармах не было водопровода и канализации. Офицерский туалет казался более презентабельным – восьмиугольная ротонда с выгребной ямой в центре и восемь кабинок по кругу, вместо унитазов стальные перекладки для ног, постоянно покрытые нечистотами.

Таким образом, размещение британских пилотов и обеспечение бытовых удобств характеризовались сложными условиями, обусловленными климатическими особенностями

ми Заполярья, низким уровнем развития инфраструктуры и дефицитом ресурсов.

7 сентября 1941 г. 24 истребителя «Hurricane» перебазировались с авианосца на аэродром «Ваенга-1». Рассредоточив самолеты на стоянке, англичане тут же оказались в окружении лётчиков ВВС СФ (военно-воздушных сил Северного флота), с любопытством осматривавших иностранные истребители. Британцы отметили контраст между собой и русскими пилотами: форма советских морских лётчиков была более строгой, утилитарной и тёплой – все они были с короткостриженными волосами, в тяжелых кожаных плащах и лётных шлемах, с личным оружием. Английские лётчики же напротив носили длинные волосы, были в коротких утепленных кожаных куртках и новых лётных комбинезонах свободного кроя из плотной хлопчатобумажной ткани цвета «RAF Blue-Grey». Одежду и личные вещи, в том числе граммофон и пластинки, британские пилоты перевезли в отсеках своих истребителей.

После знакомства британских пилотов доставили к зданию столовой. Это было длинное бревенчатое здание с простой обстановкой: деревянные столы, старые стулья и большая печь для обогрева. Столовая была ярко освещена и безупречно чиста, англичан приветливо встречали нарядные русские официантки. Британцев изумило меню завтрака: мясные стейки, черная икра, сыр, черный хлеб, бокалы бренди и шампанское в невероятных количествах [1, с. 122].

Стоит отметить, что к этому времени сложная ситуация в Заполярье усугублялась нехваткой продуктов питания, так как продовольственное снабжение региона было крайне затруднено. Вопрос снабжения 151-го крыла продовольствием обсуждался заранее на встречах в народном комиссариате ВМФ СССР в Москве. Несмотря на гарантированное обеспечение продуктами запасами из Англии, британская военная миссия запросила дополнительное снабжение свежими овощами, яйцами, молоком и фруктами [18].

Рацион британских пилотов в Заполярье зависел от наличия продовольствия, но был весьма разнообразным. На завтрак подавали мясо (часто котлеты), белый хлеб, джем и сливочное масло, отличного качества и в неограниченных количествах. Обеденное меню неизменно включало холодную закуску из коп-

ченого лосося, черную икру и отборную ветчину, суп (борщ или щи), основное мясное блюдо и консервированные фрукты в сиропе на десерт. Ужин был схож с обедом, с мясным блюдом или без него. Иногда меню дополнялось омлетами из свежих яиц, гусиным мясом или жареными мясными стейками. К каждому приему пищи подавали чай «по-русски».

Качество и количество питания полностью удовлетворяли военнослужащих, которые отмечали: «Этого не съесть и двум англичанам». Однако отношение к рациону различалось. Опытные офицеры, привыкшие к разнообразию кухонь мира, оценивали меню высоко. Молодые же пилоты, привыкшие к столовым Королевских ВВС, находили его странным и непривычным. Несмотря на обильное питание, ощущалась нехватка свежих фруктов и зелени. Медицинский персонал крыла ежедневно выдавал витамины.

Употребление алкогольных напитков в британском лагере жёстко регламентировалось: до ужина действовал полный запрет, а красное вино ежедневно бесплатно выдавалось только офицерскому составу. Пилоты-сержанты имели возможность легального приобретения алкоголя по сниженным ценам в специально оборудованном баре при столовой. Например, бутылка крепкого джина стоила всего 4 шиллинга 6 пенсов (примерно 1500 р. по современному курсу) [2]. В ходе переговоров с советским командованием, британский офицер заявил о необходимости обеспечения рядовых солдат пивом за плату, ссылаясь на соответствующие британские военные нормы. Подчеркивалось, что в случае отсутствия советских поставок, британская сторона готова организовать самостоятельную доставку пива, запасов которого хватало примерно на три недели.

В связи с наступлением холодной погоды, по рекомендации медицинской службы крыла, командир распорядился о ежевечерней выдаче рома. В качестве согревающего и успокоительного средства британским военнослужащим выдавалось по полстакана крепкого грога (смесь рома и воды). Несмотря на контроль сержантов при получении, один капрал потерял сознание после трех лишних порций, сослуживцы нашли его лежащим в сугробе до того, как он замерз насмерть [2].

В своих воспоминаниях британские военнослужащие отмечают, что столовая и бар стали для них своего рода клубом,

который они посещали каждый вечер в виду отсутствия альтернативных мест досуга.

Несоответствие между небольшой вместимостью столовой (100 мест) и большим количеством британцев вынудило организовать питание в пять смен. Это создавало значительную нагрузку на местный персонал, стремящийся обеспечить своевременное обслуживание.

С целью оптимизации работы столовой командование крыла предложило британским военнослужащим адаптироваться к местным условиям и использовать личные столовые приборы и кружки, самостоятельно очищая их после еды, так как это было принято на авиабазах Королевских ВВС в Англии. Заведующая столовой категорически отвергла предложение использовать личную посуду британцами, считая это неприемлемым для гостей. Конфликт ставил под угрозу выполнение программы полетов, оперативного обслуживания и ремонта самолетов, но одновременно демонстрировал гостеприимство, уважение и готовность к сотрудничеству [2, с. 54].

Британские пилоты быстро подружились с молодыми официантками, многие с нетерпением ждали обеда, чтобы пообщаться с девушками. Официантки мило и приветливо общались, с удовольствием знакомили англичан с названиями русских блюд, но, в свою очередь, не проявляли интереса к изучению английского языка [1, с. 153].

Регулярное посещение офицерами ВВС СФ столовой Королевских ВВС свидетельствует об их стремлении к налаживанию дружеских контактов. Отмечались трудности в произношении британских воинских званий, что привело к упрощению обращений. Ко всем техникам 151-го крыла, независимо от их реального имени и звания, советские коллеги обращались «Мистер Гиттинс», по фамилии главного инженера крыла. Британские офицеры и солдаты внешне проявляли уважение к советскому командованию, вставая при их появлении в столовой и приглашая к столу. Во время одного из таких случаев, в ходе беседы британский офицер предложил советским союзникам обращаться к ним «товарищи», после чего поднял тост за победу над общим врагом.

Все англичане, принимая во внимание сложные местные условия, с благодарностью отмечали, что командование ВВС

СФ, офицеры, солдаты и персонал прилагали максимум усилий и принимали их как дорогих гостей. Командир 151-го авиакрыла в беседах с подчиненными, отзываясь о заботе советских людей, говорил: «Они готовы сделать для нас всё, что в их силах» [2, с. 85]. По воспоминаниям британских пилотов, в советском Заполярье они ели вкуснее и сытнее, чем когда-либо прежде [6].

Британским военнотружущим бесплатно предоставлялась возможность посещения бани в п. Ваенга. Банное обслуживание рядового и сержантского состава осуществлялось четыре раза в неделю, офицерского – дважды. Баня, расположенная в кирпичном здании, характеризовалась британцами хорошей организацией и чистотой. Процедура включала помывку под душами с горячей и холодной водой, а затем посещение парной с очень высокой температурой, после чего следовало охлаждение и одевание. Персонал бани, представленный женщинами среднего возраста в комбинезонах и платках, осуществлял традиционное парение березовыми вениками. Многолетний опыт работы сформировал у персонала нейтральное отношение к нахождению в помещении с обнаженными посетителями, но их присутствие очень смущало молодых британцев. После банных процедур военнотружущие переодевались в чистую одежду, отмечая ощущение свежести, прилива сил и поднятие настроения.

Генерал-майор А. Кузнецов, командующий ВВС СФ, регулярно проводил оперативные совещания, на которые приглашался командир 151-го крыла. Примечательно, что однажды подполковник Г. Ишервуд был вызван на совещание непосредственно в баню, где в неформальной обстановке обсуждались вопросы оперативной обстановки и взаимодействия [2, с. 59].

Русская баня в п. Ваенга обеспечивала полноценные гигиенические процедуры, что способствовало поддержанию здоровья и боевого духа британских военнотружущих. Организация банного обслуживания, учитывая ограниченные ресурсы и разницу в гигиенических привычках, потребовала адаптации и компромиссов для обеспечения надлежащих санитарных условий.

Анализ отдела политпропаганды ВВС СФ выявил проблемы с культурным обслуживанием британцев в связи с отсутствием художественной литературы на английском языке в библиотеке авиабазы. Для личного состава крыла был организован концерт Ленинградской государственной эстрады, высоко оцененный

британской стороной, и посещение выставки трофейной немецкой техники в г. Мурманске [19]. Информационное обслуживание осуществлялось посредством газеты «Moscow Daily News», англоязычного издания, ориентированного на иностранную аудиторию.

Согласно воспоминаниям британских пилотов, наблюдался взаимный интерес к национальной военной атрибутике, в частности к обмену знаками различия. Впоследствии приобретение и ношение красноармейских звезд и знаков военно-морской авиации СССР на военной форме вместе с эмблемами Королевских ВВС отражало уважение, стремление к культурному обмену и укреплению дружественных связей.

4 сентября 1941 г. состоялись похороны сбитого в бою британского пилота Н. Смита. После панихиды гроб, накрытый британским и советским флагами, доставили на кладбище героев Северного флота. Траурная процессия сопровождалась проявлением искреннего уважения и сочувствия со стороны местных жителей, отдаaniem воинских почестей советскими военнослужащими. По воспоминаниям англичан, слезы на глазах советских людей оказали на них очень сильное эмоциональное воздействие [1–4; 6].

Для размещения дежурных сил крыла на аэродроме было оборудовано помещение, предназначенное для ожидания приказов на вылет. В целях создания комфортных условий британские пилоты обустроили просторную землянку чугунной печью и системой вентиляции. Вдоль стен были установлены двухъярусные деревянные кровати. Досуг в ожидании боевого вылета включал чтение, игры (шахматы, карты), отдых и прослушивание граммофона. В своих дневниках пилоты с негодованием отмечают случаи, когда в условиях низких температур советские техники зашли в землянку и по привычке поставили на печь канистру с бензином для подогрева, после чего с удивлением и непониманием наблюдали за выбегающими в панике британцами [1].

3 октября 1941 г. было объявлено о прекращении водоснабжения аэродрома на пять дней, что потребовало от британцев принятия экстренных мер по экономии воды. Вестовые собирали дождевую воду для британских офицеров, при этом общий запас воды составлял 0,6 литра на человека в день. Контрастирующим событием того дня явился ужин для всех британцев с русскими блинами и шампанским [2]. За ужином подполковник Г. Ишервуд проинформировал пилотов крыла

касательно решения советского командования о денежных выплатах за уничтожение немецких самолётов. Согласно правилам, за сбитый самолёт выплачивалась 1 000 р., что было эквивалентно месячному окладу командира крыла (20 фунтов) [15]. Британские пилоты единогласно отказались от индивидуальных выплат, решив направить средства в Благотворительный фонд Королевских ВВС [4].

5 октября 1941 г. группа военнослужащих крыла совершила первую поездку в г. Мурманск. Чтобы не замерзнуть в пути, британцы использовали форменные русские шапки-ушанки, подаренные советскими лётчиками. Несмотря на изнурительность маршрута по ухабистым заснеженным дорогам, поездка представляла собой нетипичный эпизод в повседневной жизни и вызвала у британцев большой интерес. Встреча с местным населением в клубе характеризовалась тем, что значительная часть советских женщин носила военную форму и имела при себе оружие. Танцы требовали строгого соблюдения правил приличия, но это не исключало приятного дружеского общения. Основное внимание со стороны британцев уделялось трём молодым переводчицам, прикомандированным к крылу¹.

В ходе переподготовки советских летчиков на английские самолеты возникли определенные сложности, обусловленные более высоким средним возрастом и значительным опытом советских пилотов по сравнению с их британскими коллегами [7]. Первоначально советские лётчики выражали скептицизм относительно возможности приобретения новых навыков у британских инструкторов, демонстрируя гордость за советский истребитель «И-16», подчеркивая его прочность и сложность управления. Однако британские пилоты акцентировали внимание на универсальности «Hawker Hurricane», отмечая его пригодность для пилотирования лётчиками с различным уровнем подготовки. В процессе обучения при возникновении ошибок пилотирования, приводивших к повреждениям самолетов, британские инструкторы в шуточной форме напоминали советским лётчикам об их заявлениях об их исключительности («Только лучшие пилоты могут летать на «И-16»). Данный подход, воспринятый в дружеском ключе, способствовал укреплению сотрудничества и взаимопонимания [8].

¹ Imperial War Museums: Haw, Charlton (Oral history) // Imperial War Museums. Available at: <https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/80011767> (accessed 14 March 2025).

На аэродроме состоялся ряд неформальных встреч между советскими и британскими пилотами. В ходе дружеской вечеринки в гостях у советских лётчиков произошло знакомство с национальными культурными традициями, связанными с употреблением алкоголя. Несмотря на предостережения, многие британцы быстро опьянели, следуя русской традиции употребления водки залпом. Один из офицеров потерял сознание и едва не умер от асфиксии, вызванной западением языка, однако был спасен командиром медицинского подразделения крыла.

В связи с нелетной погодой британцы пригласили советских коллег в свою столовую с ответным визитом. В качестве шутки молодые британские пилоты заменили воду в кувшинах для разбавления виски на крепкий джин. Вечеринка прошла в оживленной и теплой дружеской атмосфере. В воспоминаниях британцев отмечается курьезный эпизод проводов советских гостей после этой встречи, когда при посадке очередного лётчика в небольшой автобус, другой его коллега выпадал с противоположной стороны под общий смех всех участников [1].

По завершении программы переподготовки и передачи самолетов ВВС СФ, потребовалось несколько недель для решения вопросов, связанных с передислокацией 151-го крыла в Англию. В ожидании решения для британских военнослужащих был организован показ английских и американских фильмов в кинотеатре п. Ваенга. В соответствии с распоряжением командования, свободное время уделялось физической подготовке, включавшей зарядку, марш-броски, футбол, лыжные прогулки, соревнования по дартсу, стрельбе из винтовки и пистолета. Утренние занятия физическими упражнениями на открытом воздухе проводились для всех британских военнослужащих до тех пор, пока температура воздуха не опустилась ниже -10°C . Чтобы разнообразить досуг, в условиях обилия снега, молодые британские пилоты устраивали катание по территории аэродрома на санях, привязанных к грузовику, играли в снежки и лепили снеговиков [10].

В преддверии отбытия в Англию британские офицеры организовали масштабный прощальный ужин, на который было приглашено более пятидесяти советских командиров, лётчиков и инженеров. Для приема гостей в штабном здании, в длинном коридоре были установлены дополнительные светильники, накрытые белыми скатертями, столы украсили английские

спиртные напитки и блюда русской кухни. 24 ноября 1941 г. основной состав 151-го крыла покинул аэродром для возвращения в Англию на кораблях конвоя «QR-3». Всё имущество, включая предметы обихода, было передано советской стороне, однако ввиду низких температур британское командование обратилось с просьбой оставить на время морского перехода личному составу крыла английские одеяла и спальные мешки, с условием немедленного их возврата после прибытия в Великобританию [20].

При формировании походного ордера конвоя в море со стороны Кольского залива появилась эскадрилья из 12 истребителей «Hawker Hurricane», ведомая Героем Советского Союза Б. Сафоновым. Британский личный состав, находившийся на палубах кораблей, наблюдал демонстрационный пролет эскадрильи над конвоем на бреющем полете. Эскадрилья разделилась на две группы: одна группа осуществляла многократные бреющие пролёты над кораблями, вторая – патрулировала прибрежную зону. В завершение майор Б. Сафонов собрал эскадрилью в строй «Hendon formaggers», характерный только для Королевских ВВС. Советские пилоты, «отдав честь» покачиванием крыльев, выполнили прощальный бреющий пролёт и скрылись в облаках [12].

Пилот Дж. Элкингтон эмоционально описал это в своём дневнике: «Никто и никогда не говорил: "До свидания и спасибо" так вежливо и трогательно. Мы все стояли на палубах, плакали, махали руками и кричали им "До свидания"» [1, с. 240].

Взаимоотношения советских и британских пилотов, зародившиеся в условиях военного времени, отличались не только профессиональным уважением, но и дружбой, и личной привязанностью. Совместное преодоление трудностей, боевые вылеты, участие в культурных мероприятиях и неформальное общение способствовали установлению доверительных связей и взаимопонимания между военнослужащими Великобритании и СССР, что подтверждается искренностью чувств, запечатленных в дневниках и мемуарах.

Обсуждение и выводы

Воспоминания участников тех или иных событий представляют собой ценный, хотя и субъективный источник исторических данных о повседневности. Они позволяют исследовать микроисторию, раскрывая детали быта, межличностных от-

ношений, эмоционального состояния и мировоззрения людей определенной эпохи. В отличие от официальных документов, мемуары отражают личный опыт, восприятие событий и субъективную интерпретацию реальности, что позволяет увидеть историю «изнутри», глазами ее непосредственных участников.

Воспоминания британских пилотов о повседневной жизни в Заполярье отражают личную точку зрения авторов, которая может быть подвержена предвзятости и влиянию времени, фокусируясь на наиболее ярких или значимых моментах. Участники событий создавали свои мемуары в определенном социокультурном контексте, который мог влиять на интерпретацию происходящего и выбор описываемых деталей, приукрашивая события или умалчивая о негативных аспектах.

Анализ воспоминаний британских пилотов о повседневной жизни в советском Заполярье в 1941 г. позволяет заключить, что адаптация к суровым климатическим условиям и непривычной культурной среде потребовала от англичан значительных эмоциональных и физических усилий, стойкости и изобретательности. Изучение особенностей рациона питания, организации досуга, а также практик поддержания морального духа и здоровья, показывает, как повседневные рутинные дела становились инструментами выживания и эффективного выполнения боевых задач. Преодоление трудностей стало возможным благодаря взаимопомощи, чувству юмора, находчивости, профессионализму и тесному сотрудничеству с советскими союзниками, основанному на взаимном уважении.

Это взаимодействие, наряду с высоким уровнем морального духа, оказало существенное влияние на ход военных действий в регионе, подчеркивая важность человеческого фактора в условиях войны и ценность международного сотрудничества для достижения общей Победы.

Список литературы

1. Carter E. Force Benedict. Churchill's Secret Mission to save Stalin. L.: Hodder & Stoughton, 2014. 352 p.
2. Griffith H. R.A.F. in Russia. L.: Hammond, Hammond & Co., Ltd., 1942. 96 p.
3. Holmes R. Sky Spy: From Six Miles High to Hitler's Bunker. L.: Airlife Publishing Ltd, 1997. 336 p.
4. Wilkinson P. The Royal Air Force in north Russia – 1941 by Air Cdre // Royal Air Force Historical Society Journal. 2006. No 36. Pp. 92–104.
5. Cameron N. In the Midst of Things. L.: Hodder & Stoughton, 1986. 256 p.

6. Ross A. *Through Eyes of Blue*. Shrewsbury: Airlife, 2002. Pp. 116–118.
7. Сорокин З. А. *Друзья-однополчане*. М.: Воениздат, 1962. 116 с.
8. Сорокин З. А. *Крылатые гвардейцы*. М.: Воениздат, 1966. 168 с.
9. Mawdsley E. *World War II: a new history*. Cambridge: Cambridge univ. press, 2009. 353 p.
10. Golley J. *Hurricanes over Murmansk*. Shrewsbury: Distributed by Sterling Pub. Co, 1987. 216 p.
11. Beaumont J. *Comrades in arms: British aid to Russia 1941–1945*. L.: Davis-Poynter, 1980. 264 p.
12. Марданов А. А. *Воздушная война в Заполярье*. М.: Якуз-каталог, 2015. 512 с.
13. Жирохов М. А. *Асы над тундрой*. М.: Центрполиграф, 2011. 272 с.
14. Котельников В. Р. *Истребитель «Хоукер Харрикейн». Герой битвы за Британию и Восточного фронта*. М.: Якуз-пресс, 2022. 128 с.
15. Конеев А. Н., Федулов С. В. Финансовый аспект советско-британского военноморского технического сотрудничества в годы Великой Отечественной войны // *Военно-исторический журнал*. 2018. № 2. С. 16–23. EDN YTSRNJ
16. Морозов М. Э. *Союзники в Заполярье* // *Флотомастер*. 2000. № 2. С. 48–54.
17. *Союзники в войне 1941–1945: К 50-летию Победы*. Сборник / под ред. А. О. Чубарьяна, У. Ф. Кимболла, Д. Рейнолдса. М.: Наука, 1995. 452 с.
18. Центральный архив Министерства обороны РФ (архив ВМФ) (Филиал ЦАМО (архив ВМФ)). Ф. 12. Оп. 128. Д. 49.
19. Филиал ЦАМО РФ (архив ВМФ). Ф. 2. Оп. 773. Д. 8.
20. Филиал ЦАМО РФ (архив ВМФ). Ф. 12. Оп. 128. Д. 49.

Daily Life of British Pilots in the Soviet Arctic in 1941 (According to the Participants' Memoirs)

Stanislav B. Borisochkin

The article examines the daily lives of the pilots of the Royal Air Force of Great Britain who arrived in the USSR in 1941 to assist the Soviet Armed Forces in the defense of the Arctic. The purpose of this article is to describe the little-known page in the history of the Great Patriotic War, to expand the knowledge about the Soviet-British cooperation and intercultural interaction. Based on the general analysis of the memories of the participants of the events, an attempt is made to show the living conditions, lifestyle, recreation and other factors affecting the adaptation of the British pilots to the life and combat missions in the Arctic. The research aims to understand the impact of various aspects of the British pilots' daily lives on the course of events, morale and formation of allied relations. The personal testimonies of the British pilots collected in memoirs and diaries serve as a basis for this article. Historical modeling of the everyday life is based on the authentic narratives of the participants of the events, which contributes to the formation of a holistic view of the features of everyday life of the period under study. Additionally, archival documents and photographs were used to clarify the details and form a more complete picture. Mutual assistance, professionalism and respectful cooperation with the allies ensured overcoming difficulties and made a significant contribution to the military operations' success, confirming the key role of the human factor in achieving a common victory.

Key words: British pilots, the Great Patriotic War, the allies, the defense of the Soviet Arctic, the 151st Wing of the Royal Air Force, daily life, memories, living conditions, diet.

For citation: Borisochkin, S. B. (2025) *Povsednevnyaya zhizn' britanskikh pilotov na territorii sovetskogo Zapolyar'ya v 1941 g. (po vospominaniyam uchastnikov)* [Daily Life of British Pilots in the Soviet Arctic in 1941 (According to the Participants' Memoirs)]. *Istoriya povsednevnosti* [History of Everyday Life]. No. 2. Pp. 26–47. (In Russ.). DOI: 10.35231/25422375_2025_2_26. EDN: AEIBDY

References

1. Carter, E. (2014) Force Benedict. Churchill's Secret Mission to save Stalin. L.: Hodder & Stoughton.
2. Griffith, H. (1942) R.A.F. in Russia. L.: Hammond, Hammond & Co., Ltd.
3. Holmes, R. (1997) Sky Spy: From Six Miles High to Hitler's Bunker. L.: AirLife Publishing Ltd.
4. Wilkinson, P. (2006) The Royal Air Force in north Russia – 1941 by Air Cdre. Royal Air Force Historical Society Journal. No. 36. Pp. 92–104.
5. Cameron, N. (1986) In the Midst of Things. L.: Hodder & Stoughton.
6. Ross, A. (2002) Through Eyes of Blue. Shrewsbury: AirLife. Pp. 116–118.
7. Sorokin, Z. A. (1962) *Druz'ya-odnopolchane* [Fellow soldier friends]. Moscow: Voenizdat. (In Russ.)
8. Sorokin, Z. A. (1966) *Krylatye gvardejcy* [The Winged Guards]. Moscow: Voenizdat. (In Russ.)
9. Mawdsley, E. (2009) World War II: a new history. Cambridge: Cambridge univ. press.
10. Golley, J. (1987) Hurricanes over Murmansk. Shrewsbury: Distributed by Sterling Pub. Co.
11. Beaumont, J. (1980) Comrades in arms: British aid to Russia 1941–1945. London: Davis-Poynter.
12. Mardanov, A. A. (2015) *Vozdushnaya vojna v Zapolyar'e* [The air war in the Arctic]. Moscow: Yauza-catalog. (In Russ.)
13. Zhirokhov, M. A. (2011) *Asy nad tundroj* [Aces over the tundra]. Moscow: Tsentrpoligraf. (In Russ.)
14. Kotelnikov, V. R. (2022) *Istrebitel' «Houker Harrikejn». Geroj bitvy za Britaniyu i Vostochnogo fronta* [The Hawker Hurricane fighter. The hero of the Battle of Britain and the Eastern Front]. Moscow: Yauza Press. (In Russ.)
15. Koneev, A. N., Fedulov, S.V. (2018) Finansovyy aspekt sovetsko-britanskogo voenno-morskogo tekhnicheskogo sotrudnichestva v gody Velikoj Otechestvennoj vojny [The financial aspect of Soviet-British naval technical cooperation during the Great Patriotic War]. *Voenno-istoricheskij zhurnal* [Military Historical Journal]. No. 2. Pp. 16–23. EDN YTSRN (In Russ.)
16. Morozov, M. E. (2000) Soyuzniki v Zapolyar'e [Allies in the Arctic]. *Flotmaster* [Floatmaster]. No. 2. Pp. 48–54. (In Russ.)
17. (1995) Soyuzniki v vojne 1941–1945: K 50-letiyu Pobedy [The Allies in the war of 1941–1945: On the 50th anniversary of Victory]. Collection / edited by A. O. Chubaryan, W. F. Kimball, D. Reynolds. Moscow: Nauka. (In Russ.)
18. *Central'nyy arhiv Ministerstva oborony RF (arhiv VMF) (Filial TSAMO (arhiv VMF))* [Central Archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation (Navy Archive)] (hereinafter – TSAMO Branch of the Russian Federation (Navy Archive)). F. 12. Op. 128. D. 49.
19. TSAMO Branch of the Russian Federation (Navy Archive). F. 2. Op. 773. D. 8.
20. TSAMO Branch of the Russian Federation (Navy Archive). F. 12. Op. 128. D. 49.

Об авторе

Борисочкин Станислав Борисович, аспирант кафедры истории России, Ленинградский государственный университет имени А. С. Пушкина, Санкт-Петербург, Российская Федерация; e-mail: s.borisochkin@mail.ru; ORCID ID: 0009-0005-0351-3092

About the author

Borisochkin Stanislav B., Postgraduate of the Department of Russian History, Pushkin Leningrad State University, St. Petersburg, Russian Federation; e-mail: s.borisochkin@mail.ru; ORCID ID: 0009-0005-0351-3092

Статья поступила в редакцию 27.03.2025
Одобрена после рецензирования 25.04.2025
Принята к публикации 30.04.2025