

ПОЛУЗАБЫТЫЕ СОЮЗНИКИ

Эта статья написана по материалам книги известного британского военного историка Алана Брауна «Airmen in Exile» (Авиаторы в Изгнании, 2000). Она посвящена моральным и политическим аспектам участия в антинацистской борьбе авиаторов из состава военно-воздушных сил европейских стран, оккупированных нацистами в 1939-1940 годах. Составитель старался не перегружать статью статистикой побед и потерь и техническими аспектами сотрудничества иностранных подразделений и RAF в 1940-1945 годах: эти данные можно без труда найти в Сети. Моральные и политические аспекты этого сотрудничества относительно малоизвестны российскому читателю и представляют собой немалый исторический интерес. Составитель надеется, что данная публикация вызовет интерес именно сегодня, когда в русскоязычных сетевых публикациях и СМИ приобрело значительный масштаб размахивание тезисом о нашествии «объединенной» и даже «фашистской» Европы на СССР в годы ВМВ. Этот тезис муссируется недобросовестными журналистами, литературными критиками и публицистами, склонными к цветистым и разухабистым высказываниям. В частности, эти утверждения приходилось слышать в выступлениях и статьях таких «знатоков» военной истории как С. Куняев, А. Трубицын, Е. Прудникова, М. Шевченко, А. Вассерман, Э. Володарский. В среде людей, всерьез интересующихся военной историей, к этим людям относятся с иронией, поскольку история, особенно такая сложная и противоречивая, как история ВМВ, не любит дилетантов.

Предисловие

После разгрома Франции и оккупации нацистами большей части континентальной Европы на территории Великобритании оказалось большое количество – первоначально, несколько тысяч - военнослужащих из побежденных Гитлером стран. В сложившейся ситуации, когда немецкое вторжение казалось почти неминуемым, а в небе начала разворачиваться грандиозная воздушная Битва за Британию, командование RAF обратило внимание на возможность быстрого рекрутирования в свои ряды авиаторов из Франции, Польши, Чехословакии, Норвегии, Голландии, Бельгии и Дании. Возглавлявший правительство страны в эти трудные дни Уинстон Черчилль был наиболее заметным энтузиастом набора иностранных добровольцев в RAF. Кроме того, что этот процесс помогал компенсировать тяжелые потери среди британского летного состава, здесь был и политический аспект: Черчилль всячески старался придать антинацистской борьбе интернациональный характер и привлечь к этому внимание потенциального мощного союзника – США. Он хотел разбудить антигерманские настроения среди тех американцев европейского происхождения, которые были этнически близкими авиаторам из инонациональных

контингентов, и ускорить вступление США в войну на стороне Великобритании. У Черчилля были серьезные оппоненты в политических верхах Великобритании, но его воля взяла вверх. Летом 1940 года иностранные летчики, хорошо владевшие английским языком, имели все шансы найти себе место в эскадрильях RAF, однако, большая часть иностранных авиаторов зачислялась в *RAFVR* (Добровольный Резерв RAF).

ФРАНЦУЗЫ

К августу 1940 года всего около 100 французских авиаторов были зачислены в *RAFVR*, а в Битве за Британию в составе *RAF* участие в боевых действиях приняли примерно 20 французских летчиков-истребителей. К ноябрю число их число в *RAFVR* составляло уже около 350 человек, так как все большее количество военнослужащих подолжало прибывать из колониальных владений Франции и территории, находящей под контролем Вишистского правительства. Ранней осенью, в частности, после приказа Петэна всем французским авиаторам прибыть в Северную Африку для последующей демобилизации, многие подчинились приказу, но некоторое количество летчиков на своих самолетах перелетели в Гибралтар.

Тем не менее, согласно учетным цифрам, французы вовсе не доминировали среди зарегистрированных в Великобритании военнослужащих побежденных Вермахтом европейских армий:

Страна	Персонал ВМФ	Армейский персонал	Персонал ВВС	Всего
Франция	2 750	1 080	350	4 180
Польша	1 750	17 450	8 500	27 700
Голландия	2 400	1 570	270	4 240
Чехословакия	0	3 470	1 250	4 720
Норвегия	1 000	1 410	3	2 413
Бельгия	0	780	165	945

Моральный дух французских авиаторов оценивался британцами как «средний»: еще были свежи в памяти катастрофические события весны и лета 1940 года, да и британская атака на французский флот в Орне была признана приемлемой не более чем 70% оказавшихся в Великобритании французов. Более того, французы были недовольны тем, что, оценивая достижения союзных летчиков, с их точки зрения, британская пресса уделяла значительно большее внимание участию в боях с Люфтваффе польских и чехословацких летчиков.

К декабрю на аэродроме Odiham близ города Basingstoke была основана летная школа для франко-бельгийского персонала. Вскоре первые ее выпускники – 15 французов и 6 бельгийцев – пополнили эскадрильи *RAF* и вступили в бой, записав на свой счет 4 сбитых немецких самолета. В мае 1941 школа была расформирована, так как было решено, что *RAF* будет в состоянии самостоятельно проводить обучение пилотов и техников, а моральный дух французов и бельгийцев заметно укрепился.

К этому моменту голлистское руководство обнаружило желание создать самостоятельную французскую эскадрилью, а острую нехватку наземного технического персонала компенсировать за счет набора желающих из числа французов, ранее служивших в ВМФ и его авиационных подразделениях. В июне 1941 года в *RAF* находились 10 летчиков, 93 проходили начальную стадию обучения, 41 – продвинутую стадию обучения, и еще 35 проходили базовую подготовку на различных аэродромах. Однако, формирование эскадрильи было отложено, поскольку *RAF* в октябре-ноябре 1941 года пришлось передать 270 истребителей *Hurricane* советским ВВС, и самолетов для французов попросту не хватило.



Де Голль с французскими летчиками. 1941-й год

Основатель движения Свободная Франция – Де Голль лелеял надежду о создании полностью независимого французского авиаподразделения и последующей переброске его на Ближний Восток, а многие старшие французские офицеры убеждали британцев, что французским летчикам не следует летать над территорией оккупированной Франции, поскольку у них будет мало шансов пережить немецкий плен. Так или иначе, малореалистичные пожелания и требования старших офицеров-голлистов были отвергнуты британцами... 7 ноября 1941 должно было стать днем рождения укомплектованной самолетами *Spitfire* французской эскадрильи под номером 340, однако праздник был омрачен тем, что французам так и не удалось набрать нужное количество техников для наземных служб, и, чтобы часть смогла функционировать, британцам предстояло доукомплектовать технический персонал на период в 6 месяцев. Кроме того, появились и другие проблемы. Еще в середине октября в руководство *RAF* поступило сообщение о том, что в школе подготовки техперсонала в *St Athan* бывшие военнослужащие французского ВМФ негативно влияют на с трудом достигнутое хрупкое согласие и единство среди курсантов. Выяснилось, что персонал, пришедший из рядов ВВС, получал заметно более низкое жалование, чем бывшие моряки. Кроме того, были сильны и политические разногласия между роялистами и

республиканцами и между убежденными голлистами и антибритански и даже пораженчески настроенными военными служащими (последних было немало среди бывших моряков)...

340-я Эскадрилья появилась на свет под командованием британского офицера под именем Keith Loftis в непростой атмосфере противоречий между французами и британцами и между самими французами. Летчики приступили к патрулированию побережий Шотландии вдали от родных берегов, их боевой дух оставался довольно высоким, но на земле происходило нечто особенное.

Среди техперсонала резко доминировали бывшие военнослужащие ВМФ (65 человек), еще 25 человек были представлены военными служащими ВВС. Отношения между этими группами, несмотря на достигнутое уравнивание в жаловании, оставались напряженными и почти враждебными, что, разумеется, не ускользнуло от внимания британцев, которые уделяли большое внимание моральному духу всех союзных подразделений. Подразделение, с точки зрения британцев, страдало от избытка сержантского состава, которого было достаточно для укомплектования части численностью 3 000 человек! Французы уделяли чрезмерное внимание субординации, выходцы из ВВС отказывались подчиняться «морякам», а бывшие военнослужащие авиационных частей ВМФ просто игнорировали последних. Выходцы с Таити жаловались на плохую погоду, моряки требовали возвращения на флот, и, постепенная утечка людей привел к тому, что пришедшие на замену британцы в начале 1942 года уже составляли ядро наземного персонала. Британцы уже не в первый раз обнаружили, что работать вместе с французами непросто, и что в отличие от чехословацких, польских и норвежских союзников это довольно самолюбивый и чувствительный народ... Дело кончилось тем, что командир эскадрильи Loftis к началу февраля 1942 года добился перевода в другую часть.

В середине февраля 1942 года, по-видимому, проинформированный о проблемах 340-й эскадрильи де Голль, нанес визит в эту часть. Согласно докладу сопровождавшего де Голля британского офицера Скеппера (Skepper), после довольно обильных возлияний персонал был построен для того, чтобы выслушать речь своего военно-политического лидера. Дул сильный ветер, и, даже стоя рядом с де Голлем, Скеппер мало что мог понять из этой речи, направленной на важность поддержания хороших отношений среди военнослужащих...

В апреле 1942 340-я Эскадрилья была переведена на базу Tangemere и начала осуществлять полеты над северной Францией. Несмотря на прифронтовую обстановку, ситуация на земле не изменилась к лучшему, и вскоре после перебазирования эскадрилью посетил Генерал Valin (Вален). Он был резок с подчиненными, угрожал им судебными разбирательствами и понижениями по службе, изгнанием из подразделения в случае, если персонал не возьмется за ум и не приложит максимум усилий в борьбе за правое дело Франции. Примечательно, что основные обвинения сыпались на головы сержантов – выходцев из ВМФ. Скеппер также присутствовал при всем этом и в своем отчете о поездке написал, что ему довелось увидеть слоняющихся без дела людей, неохотно исполняющих свои обязанности только под давлением офицеров. Он отметил, что «какой-либо приемлемый уровень дисциплины будет достигнут в этой эскадрилье в том случае, если в него твердой рукой будет внедрена практика RAF».

1 мая 1942 года было подписано новое британо-французское соглашение, существенно отличающееся от скоропалительно подписанного в августе 1940 г. В частности, любое продвижение по службе или присвоение очередного звания в авиационных подразделениях Свободной Франции теперь должно было окончательно утверждаться *RAF*. Де Голль резко возражал против такой потери суверенитета, но британцы настояли на своем, в результате чего в 340-й Эскадрилье стало намечаться улучшение в настроении и дисциплине. Все это происходило на фоне резко возросшей летной и боевой активности. В ноябре 1941 - марте 1942 года эскадрилья сделала всего 26 вылетов, находясь в Шотландии, а всего за месяц базирования на юге Великобритании – 189 вылетов, при этом большинство вылетов – вдоль французского побережья. За шесть недель летчики записали на свой счет 9 побед, 2 вероятные победы и 2 поврежденных самолета противника. При этом было потеряно 5 летчиков и один серьезно ранен. К середине лета общий налет эскадрильи составил уже 1611 часов. 12 летчиков получили боевые награды.

Несмотря на улучшение атмосферы в эскадрилье, трения между бывшими моряками и военнотружущими ВВС не исчезли, более того, командование военно-морскими силами свободной Франции настоятельно требовало возврата своего летного и технического персонала. В конце концов британцы были вынуждены уступить, бывшие моряки вернулись в ВМФ, а в эскадрилью пришли 53 механика из *RAF*. Проблемы с наземным персоналом ушли в прошлое. Постепенно прекратились и административные битвы между военно-морской и военно-воздушной канцеляриями строптивного союзника британцев. В огромной степени этому способствовал последовавший за высадкой британцев и американцев переход вооруженных сил Франции, находящихся в Северной Африке, на сторону союзников.

340-я эскадрилья продолжила свой боевой путь. В 1944 году ее летчики участвовали в осуществлении воздушного прикрытия высадки в Нормандии, а 25 ноября 1945 года она была формально передана в состав ВВС Франции. В 1944 году было сформировано еще несколько французских эскадрилий, последняя из которых – эскадрилья тяжелых бомбардировщиков - получила номер 347.

Начиная с 1943 года, французские ВВС трансформировались в непростых политических условиях. Слияние ВВС Свободной Франции и ВВС перешедших на сторону союзников в Северной Африке происходило под знаком борьбы за власть во вновь сформированном из вчерашних противников Французском Комитете Национального Освобождения. В этой борьбе де Голль взял вверх над Генералом Анри Жиро (Henry Giraud). В той или иной степени стало заметно, что французские авиаторы предпочитают воевать в тесном союзе с британцами, но никак не с американцами.

В операции *Overlord* приняло участие 12 французских эскадрилий, 4 из них – 329-я, 340-я, 341-я и 345-я предоставляли воздушную поддержку силам союзников, высаживающимся на побережье Франции. К моменту освобождения Парижа под контролем ВВС США, Великобритании и СССР находилось 25 французских эскадрилий. Примечательно, что на боевых счетах нескольких французских асов, вступивших в антинацистскую борьбу после высадки англо-американцев в Северной Африке были не только немецкие, но и британские самолеты...

После окончания ВМВ авиаторы этих эскадрилий составили ядро ВВС Франции.

ЧЕХИ И ПОЛЯКИ

После поражения своей страны в 1939 году поляки хотели воссоздать собственные независимые ВВС на территории Франции. Действительно, общая численность поляков во Франции составляла 8 000 человек, в том числе около 1000 были летчиками. Было сформировано 7 польских эскадрилий, но французы с заметной долей презрения оценивали боеспособность восточноевропейских союзников, которые недавно потерпели сокрушительное поражение в течение всего нескольких недель. Французы, имея значительный резерв опытных летчиков-истребителей из Польши и Чехословакии, использовали их в крайне незначительных масштабах (последних приняло участие в боях, по разным оценкам, от 85 до 123 человек, 20 человек погибли), содержали в отвратительных бытовых условиях и вынуждали летать, преимущественно, на устаревших самолетах.

После поражения Польши в 1939 году, по соглашению с британцами (октябрь 1939 года), французы согласились переправить в Великобританию половину находившихся на их территории польских авиаторов. Польские авиаторы продолжали прибывать до февраля 1940 года, однако на этом этапе они зачислялись в *RAFVR* и преимущественно изучали в классах английский язык. Им быстро пришлось столкнуться с высокомерным отношением к себе британских офицеров, да и наличие серьезного языкового барьера не помогало налаживанию нормальных отношений между союзниками. Сохранились документы, свидетельствующие, хотя и с преувеличениями, о низкой дисциплине среди польских авиаторов, озлобленности и пораженческих настроениях.

После своего поражения летом 1940 года французы нередко препятствовали отправке чехословацких и польских военнослужащих в Великобританию. Разумеется, эти аспекты поведения французов оставили тягостное впечатление у рвущихся в бой летчиков... Разочарование поляков сказывалось на дисциплине и порядке, поэтому британцы как до поражения Франции, так и в первое время после него, рассматривали поляков скорее как обузу, как малоорганизованную людскую массу, перегруженную амбициями и высокомерием.

Так или иначе, к марту 1940 года в польской учебной части на авиабазе *Hucknell* проходили подготовку 63 офицера и 163 военнослужащих. К концу мая британцы определили, что к боевым действиям в составе бомбардировочной авиации были готовы 50 летчиков и около 90 человек – в прочих подразделениях ВВС. Однако, бывший военный атташе Великобритании в Польше Александр Дэвидсон (*Alexander Davidson*) противодействовал привлечению поляков к боевым действиям, настаивая на том, что поляки – «индивидуалисты», и их темперамент не подходит для службы в самолетах с большими экипажами. Тем не менее, быстро ухудшающаяся ситуация во Франции настоятельно требовала привлечения польских летчиков к службе в *RAF*. В начале июня около 20 польских летчиков были приняты на службу в эскадрильи британских ВВС.

1 июля технически было объявлено о формировании двух польских эскадрилий – 300-й и 301-й, вооруженных легкими бомбардировщиками *Fairy Battle*. Первое время эскадрильи не могли функционировать без британского наземного персонала, позднее его предполагалось заменить недавно прибывшими и прошедшими обучение польскими военнослужащими. Как и французы, поляки страстно желали создать свои собственные независимые ВВС, но британское командование решительно отвергло эти устремления.

К концу июля в Великобритании находилось около 4 000 чехословацких военнослужащих, эвакуировавшихся из Франции, при этом среди них было 750 авиаторов (75% из известного числа военнослужащих чехословацких ВВС, ранее находившегося во Франции).

Существенной особенностью политических настроений чехословаков в тот период времени была резкая поляризация: среди потенциальных рекрутов в военно-воздушные силы были прокоммунистически и просоветски настроенные элементы, настроенные на поддержку советской политики мирного сосуществования с Германией, были и крайне правые элементы, не настроенные на решительную антинацистскую борьбу. Боевой дух чехословацких авиаторов, в существенной мере, зависящий от политического единства, в среднем был относительно невысок... Более того, чехословацкое правительство в изгнании еще не получило признания, в то время как бельгийское и голландское правительства, сохранившие за собой колониальные владения, а также польские и норвежское правительства, уже получили такой статус.

Таким образом, чехи и словаки сполна испытали на себе сначала высокомерное, если не презрительное отношение французов за свое нежелание воевать против немцев в 1938-1939 годах, а затем и подозрительное отношение со стороны британцев. Формально чехи были гражданами рейха, так как их родина формально стала немецким протекторатом, а словаки и вовсе были гражданами марионеточного по отношению к Германии государства. Малодушная, с точки зрения британцев, капитуляция Чехословакии, оставляла лояльность этих людей под вопросом, и от внимания британцев не ускользнул тот факт, что словаков в чехословацком контингенте оказалось относительно мало (около 14%). Это было не вполне справедливо, так как все эти люди сделали свой выбор, бежав из бывшей Чехословакии, а некоторые успели повоевать в составе французских и польских ВВС против Люфтваффе.

Недоверие к чехословацким авиаторам, казалось, было обоснованным. Уже вскоре после прибытия остатков чехословацких сухопутных частей из разгромленной Франции в одном из полевых лагерей (Cholmondeley Park в графстве Cheshire) произошел бунт. Около 550 человек взбунтовались: некоторые обвиняли офицеров в антисемитизме, другие, настроенные прокоммунистически, отказывались принимать участие в «капиталистической войне». Среди последних доминировали ветераны интернациональных бригад, принявшие участие в Гражданской войне в Испании, и под давлением британцев их отделили от основной массы и от греха подальше откомандировали в инженерные части. Беспорядки распространились на контингент авиаторов, страдавших из избытка офицеров, поведение которых оставляло желать лучшего – процветало кумовство, необоснованное продвижение по службе, да и элементарное пьянство было не редкостью: в ряде случаев британская полиция привозила в казармы пьяных

офицеров. Контингент требовал удаления из частей ряда старших офицеров, не имеющих отношения к полетам, переоценки индивидуальных возможностей и профессионализма и назначения офицеров на должности в соответствии с результатами этой переоценки.

Эти требования были, в существенной степени, удовлетворены. Чехословацкие летчики были направлены на авиабазу *RAF Cosford*, где предполагалось подготовить летный персонал для одной эскадрильи истребителей (позднее – двух) и одной эскадрильи легких бомбардировщиков. В конце 1940-го года было решено создать еще одну эскадрилью истребителей, так как наличие обученного летного персонала позволяло это сделать. Острую нехватку наземного персонала предполагалось компенсировать счет привлечения и обучения военнослужащих других родов войск, но эту проблему так и не удалось решить, и этот вопрос был отложен.

Как и в польских авиационных частях, все вопросы, связанные с дисциплиной, субординацией и военным судом оставались под строгим контролем офицеров *RAF*.

События, последовавшие за падением Франции, существенно изменили отношение командования *RAF* к польским летчикам. В период воздушной Битвы за Британию они завоевали репутацию храбрых, самоотверженных и умелых бойцов, и несмотря на некоторую критику со стороны британцев за попытки «монополизировать» радиоэфир во время воздушных боев все сомнения были сметены – поляки стали полноценным союзником. Менее многочисленный чехословацкий контингент также завоевал хорошую репутацию, и к сентябрю 1940 года в составе *RAF* было уже три чехословацких эскадрильи – 310-я, 311-я и 313-я. Тем не менее, весь наземный персонал последней целиком состоял из британцев.

Оставались проблемы с пополнением, так как потери были ощутимы. Попытки обоих иностранных контингентов рекрутировать соотечественников в США и Канаде оказались совершенно безуспешными. Кроме того, в верхнем эшелоне польского и чехословацкого контингентов были сильны настроения в пользу создания независимых национальных ВВС. Разумеется, этого не произошло. Сохранялась практика «сдвоенного» командования, когда руководящие должности занимали одновременно польский/чешский и британский офицер. Военнослужащие руководствовались уставом *RAF*. Продвижение по службе, военные суды – везде последнее слово было за британцами. Но уже к середине 1941 года польские офицеры начали принимать все более активное участие в планировании воздушных операций и получили допуск к временному нахождению в штабах. Более того, теперь польских офицеров нередко стали назначать на должности заместителей командиров эскадрилий *RAF*, а позднее некоторые из них смогли занять и командные должности...

Превосходная репутация, завоеванная в воздухе восточноевропейскими летчиками, обилие хвалебных статей в прессе и радиопередач, способствовали тому, что в период между Битвой за Британию и вступлением США в войну, за которым последовало появление на британской земле большого количества американцев, польские и чешские летчики пользовались большим успехом у британских женщин. Во всяком случае, несколько сотен любовных историй завершились

свадьбами. Прибытие американцев, материальные возможности которых многократно превосходили возможности восточноевропейцев, резко изменило ситуацию в пользу первых.

Общей проблемой восточноевропейских авиационных частей было чрезмерная жесткость наказаний, которым подвергались военнослужащие за малейшие проявления малодушия, иногда связанные просто с усталостью, или за относительно небольшие нарушения дисциплины. В особенности это касалось поляков. Среди восточноевропейских авиаторов вплоть до конца 1941-го года еще имел место страх попасть в плен: люди боялись жестокой расправы со стороны немцев, в том числе они боялись и за своих родственников, остававшихся на оккупированных территориях. Бывали случаи, когда летчики бомбардировочных частей просили перевести их в истребительную авиацию, действующую над британской территорией или над морем. Британцы не усматривали в этом проявления трусости. Иногда им даже приходилось добиваться понижения в должности и даже удаления из польских частей офицеров, проявивших чрезмерный энтузиазм в наказании подчиненных. Такое поведение последних можно было понять – восточноевропейцы дважды были побеждены в 1939-40 годах, и теперь любое проявление слабости, пораженчества, депрессии необходимо было искоренять как можно быстрее. Кроме того, в поведении восточноевропейцев британцам претили нередкие проявления антисемитизма, особенно характерные для поляков. Британцы всячески стремились подавить хотя бы внешние проявления этих чувств, поскольку в самой Великобритании антисемитизм довольно однозначно ассоциировался с нацизмом. Дошло до того, что в апреле 1944 года это явление стало предметом парламентских слушаний, итогом которых стало появление приказа командования польскими вооруженными силами, категорически запрещающего какое-либо плохое обращение с военнослужащими-евреями. В чехословацких вооруженных силах эта проблема была не очень серьезной, хотя британцы заметили, что проявления антисемитизма значительно чаще наблюдались со стороны словаков.

Примечательно, что вступление в войну СССР привело летом 1941 к попыткам ранее изгнанных из ВВС коммунистически настроенных военнослужащих вернуться в авиацию, но командование чехословацких авиационных частей отвергло эту возможность. Потери среди летного персонала в 311-1 бомбардировочной эскадрилье привели к тому, что эта часть была переведена в распоряжение командования береговой охраны. Проблема пополнения оставалась чрезвычайно острой для чехословацких эскадрилий вплоть до окончания войны.

На завершающем этапе ВМВ в отношениях между британцами и их восточноевропейскими союзниками появились новые проблемы, причины появления которых лежат в самых различных плоскостях. В наиболее существенной мере это относилось к резко антикоммунистически настроенным полякам. Вступление Советской армии на территорию Польши, активное участие ориентированных на СССР польских войск в освободительной миссии, поражение Варшавского восстания осенью 1944 года привели к распространению депрессивных, пессимистических настроений среди польских авиаторов, появлению проблем, связанных с чрезмерным употреблением алкоголя. Сколь-нибудь существенного падения боевого духа и дисциплины среди польских авиаторов, однако, не наблюдалось. Значительно более серьезные проблемы между союзниками и поляками возникли в Италии, где падение боевого духа среди польских

военнослужащих было катастрофическим. Дошло до того, командующий польскими войсками Владислав Андерс пригрозил выходом из боевых действий, если союзники не гарантируют сохранение восточных территорий довоенной Польши в ее составе после войны...



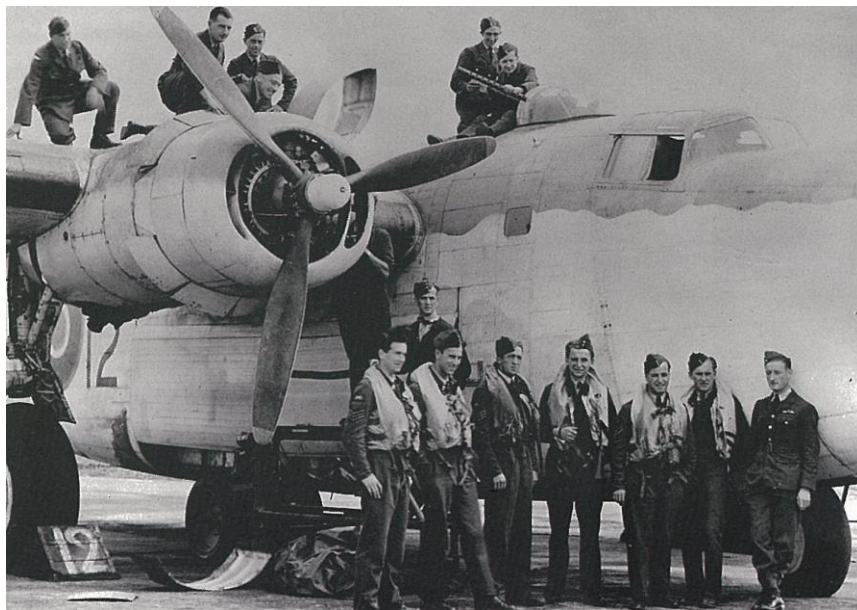
Король Георг VI инспектирует 300-ю и 301-ю эскадрильи польских ВВС, 1940-й год

Как ни удивительно, наиболее серьезный удар по моральному духу польских авиаторов нанесло британское общественное мнение. Дело в том, что ко времени последнего этапа войны негативный образ Сталина, СССР и коммунистических идей в умах рядовых британцев в целом почти полностью исчез. Широкое распространение получили лево-социалистические и коммунистические настроения. Антикоммунизм и антисоветизм поляков не остались без внимания британского общественного мнения. Появились антипольские газетные публикации и надписи на стенах домов, общественное мнение припомнило полякам крайне правую политику их правительства перед ВМВ, вновь зазвучали критические комментарии по поводу антисемитизма поляков. Кроме того, полякам начали ставить в вину их любвеобильность и чрезмерный интерес к британским женщинам, в то время как британские парни находятся на фронте.

Так или иначе, блистательный образ храбрых и беззаветных бойцов, который создавался британскими СМИ в 1940-44 годах довольно быстро померк. К моменту окончания войны, и общественное настроение стало склоняться в сторону того, что «поляки задержались здесь слишком надолго».

Все это в значительно меньшей мере относилось к чехам и словакам. Чехословацкие летчики тоже рвались в бой, чтобы помочь своим братьям, поднявшим антинацистское восстание в августе-октябре 1944 года, более того, правительство Чехословакии в изгнании также уговаривало

командование RAF перебросить три истребительные эскадрильи в зону боевых действий на советские аэродромы. По некоторым не подтвержденным документально сведениям, советское руководство не возражало против этого, но командование RAF не сочло возможным высвободить эти подразделения, принимавшие в этот момент активное участие в эскорте бомбардировщиков, совершающих налеты на Германию. В описании этой стороны событий, связанных со Словацким восстанием, остается много неясного...



*Летчики и механики чехословацкой 311-й эскадрильи самолетов Liberator (Береговая охрана).
1943-й год*

В целом, чехословацкие авиаторы были настроены более оптимистически по отношению к послевоенному политическому устройству Чехословакии и, как и чехословацкое правительство в изгнании, относились к СССР и Сталину более благожелательно.

Первый послевоенный год стал трудным испытанием для бывших союзников. После долгих и острых дискуссий, раздумий, разработки различных вариантов роспуска польских воинских частей, расквартированных в Великобритании 18 сентября 1946 года польские ВВС были расформированы. Только около 7% (приблизительно 17 000 из 250 000 человек) из общего числа находящихся в Великобритании поляков вернулись в Польшу. Остальные, в основной массе, отправились в долгий путь в отдаленные углы Британской Империи – африканские колонии, Канаду, Австралию, Новую Зеландию.

Чехословацкие истребительные эскадрильи – 54 самолета *Spitfire* - с триумфом вернулись на родину 13 августа 1945 года. По имеющимся сведениям, мало кому из летчиков, воевавших бок о бок с западными союзниками, удалось занять сколь-нибудь значимые посты в ВВС коммунистической Чехословакии. Некоторые из них были репрессированы.

НОРВЕЖЦЫ

Норвегия пала весной 1940-го года после ожесточенных боев, в которых норвежцы сражались бок о бок с британцами, французами и поляками. Последующее прибытие в Великобританию Короля Хаакона VII с большинством своих министров продемонстрировало всему миру, что его подданные намерены продолжать антинацистскую борьбу. В порты союзников в апреле-июне 1940 года прибыло не менее 1876 норвежских судов различного класса, что впоследствии не только помогло Великобритании компенсировать понесенные в морской войне тяжелые потери в транспортных судах, но помогло и самому правительству Норвегии в изгнании финансировать военные программы сотрудничества с союзниками.

Поскольку норвежское правительство было в состоянии финансировать формирование авиационной части из числа бежавших в Великобританию авиаторов (48 пилотов и несколько десятков механиков), большинство из которых хорошо владело английским языком, необходимые соглашения были заключены уже в середине мая 1940 года.

Лояльность норвежцев делу борьбы против нацизма не вызвала у британцев никаких сомнений – между этими двумя странами всегда существовали тесные дружеские отношения. Например, небольшая группа кораблей норвежского ВМФ приступила к морским операциям уже вскоре после прибытия в британские порты.

Норвежские авиаторы по соглашению между двумя правительствами были направлены в Канаду для обучения владению самолетами британской конструкции, значительно более совершенными, чем машины, на которых им приходилось летать раньше. Рекрутирование дополнительного контингента и обучение шло вполне успешно, и к сентябрю норвежцы проинформировали союзников, что их силы насчитывают 70 обученных пилотов, 100 – частично обученных, и еще 100 ожидают первичный инструктаж. Норвежский авиационный контингент, как и другие воинские контингенты этой страны, отличался крепкой дисциплиной, и у британцев никогда не возникало каких-либо сомнений в их полной лояльности. При этом норвежцы не претендовали на какую-либо независимость от *RAF* и спокойно приняли роль «младшего брата».

Примечательно, что в отличие от восточноевропейских союзников норвежцам удалось привлечь в свои ряды значительное количество соотечественников из США и Канады. Кроме того, беженцы из оккупированной Норвегии продолжали прибывать в Великобританию через нейтральную Швецию, и в январе 1942 года норвежцы объявили о своей готовности полностью укомплектовать людьми несколько эскадрилий.

Всего в ходе ВМВ было сформировано 4 норвежские эскадрильи. Первая из них – 330-я, была сформирована 25 апреля 1941 года и вошла в состав авиасоединений береговой охраны, укомплектованная гидросамолетами *Northrop N-3PB*. В июне 1942 года эти самолеты были заменены самолетами *Catalina*, а в феврале 1943 года – самолетами *Sunderland*. Эскадрилья несла патрульную службу в тяжелых погодных условиях Северной Атлантики и потеряла 16 машин и 63 человека, в основном, в небоевых катастрофах.

В мае 1943 года была сформирована еще одна морская авиационная часть, укомплектованная наполовину машинами *Mk II Mosquito* и наполовину – машинами *Catalina*. Эта эскадрилья

участвовала в боевых действиях, патрулировании и транспортировке диверсантов вдоль норвежского побережья.

В составе норвежских ВВС были сформированы две истребительные эскадрильи – 331-я и 332-я. Первая из них вступила в строй 21 июля 1941 года (вооружена самолетами *Hurricane*), вторая – 16 января 1941 года (вооружена самолетами *Spitfire*). Обе эскадрильи приняли участие в печально известной операции *Jubilee* (Дьеппский десант) в августе 1942 года. Летчики проявили недюжинную храбрость, записав на свой счет 10 вражеских самолетов, потеряв при этом 4 своих машины (2 пилота были спасены британскими моряками). Надо отметить, что в этой операции приняли участие также французские, чехословацкие, польские, голландские и бельгийские эскадрильи, проявившие себя с наилучшей стороны.



Приятная миссия – в топливные баки заливают пиво для доставки в боевые сухопутные части в Нормандию 1944-й год, 332-я норвежская эскадрилья RAF

В норвежских эскадрильях по устному соглашению с британцами также служили датчане. К 1941-му году их было около 20, точные цифры остаются неизвестными. По некоторым сведениям во всех эскадрильях RAF служило 66 датчан, однако эта цифра может включать американцев датского происхождения.

БЕЛЬГИЙЦЫ И ГОЛЛАНДЦЫ

Оказавшиеся в Великобритании после Блицкрига в конце мая 1940 года примерно 180 бельгийских летчиков и механиков не испытали на себе недоверия и подозрений в отличие от своих восточноевропейских коллег. Хотя бельгийцы настаивали на формировании двух эскадрилий, как и в ситуациях с большинством других иностранных контингентов отсутствие достаточного количества людей для наземных служб не способствовало быстрой реализации этой идеи. В результате бельгийских летчиков (вероятно, тех, кто умел говорить по-английски) стали принимать на службу в истребительные эскадрильи RAF. К августу в частях RAF служило 28 бельгийцев, на счету которых к этому времени было 10 сбитых немецких самолетов.

В июле 1940-го года в Великобритании сформировалось бельгийское правительство в изгнании, призвавшее своих соотечественников к продолжению вооруженной борьбы с нацизмом. Примечательно, что несколько сотен бельгийских валлонов откликнулись на этот призыв, присоединившись к силам Свободной Франции.

После долгих переговоров, сопровождавшихся решением проблем, типичных для взаимоотношений со всеми иностранными контингентами, 12 ноября 1941 года была сформирована 350-я истребительная эскадрилья, но только через 6 месяцев эта часть достигла полной боевой готовности. В ее составе служили летчики, вернувшиеся из эскадрилий *RAF*, перешедшие из южноафриканских ВВС (очевидно, что в данном случае этому способствовало отсутствие языкового барьера, так как язык африкаанс близок фламандскому) и из французских эскадрилий. 350-я эскадрилья отлично проявила себя в боях против Люфтваффе и в декабре 1944 года приземлилась в Бельгии. К марту 1944 года на счету бельгийских летчиков было 67 сбитых вражеских самолетов.

10 ноября в Нигерии была сформирована еще одна – 349-я бельгийская эскадрилья – из числа добровольцев, прибывших из Бельгийского Конго.

Всего за время службы в *RAF* бельгийские летчики сбили 138 вражеских самолетов. После войны они стали ядром вновь сформированных бельгийских ВВС.

Голландские авиаторы в значительной мере повторили опыт своих бельгийских коллег. Примечательно, что наибольшего доверия у британцев быстро добились представители военно-морского крыла голландских ВВС. Уже 1 июня 1940 года (!) были сформированы 2 голландские эскадрильи – 320-я и 321-я. 320-я эскадрилья первое время была укомплектована гидросамолетами *Fokker T-VIIIW*, на которых голландцы и прилетели после капитуляции своей армии. На этих самолетах они приступили к противолодочному патрулированию, а в сентябре 1940 года их технику заменили машинами *Anson*. 321-я эскадрилья летала на машинах *Anson* с самого начала. 18 января 1941 года голландские эскадрильи объединили в единое подразделение, которое пересадили на самолеты *Hudson*.



Голландские морские летчики вскоре после прибытия в Великобританию, 1940-й год

Судьба голландских армейских летчиков была более сложной. После разгрома Франции берегов Великобритании достиг 191 авиатор, из этого числа 87 были летчиками. Еще 50 прибыли к концу июня. Командование *RAF* приветствовало включение в свои эскадрильи обученных и говорящих по-английски летчиков, и на это смотрело благосклонно и голландское правительство в изгнании.

После завершения наиболее горячего периода Битвы за Британию командование *RAF* предложило отправить контингент голландских авиаторов на переподготовку в Канаду (остров Ньюфаундленд). Однако, голландское правительство отклонило это предложение, предложив своим летчикам отбыть в голландские колониальные владения в Юго-Восточной Азии. Из 24 голландских офицеров 14 отвергли это предложение, 7 согласились, всячески протестуя, 3 согласились. Из 114 остальных военнослужащих на отъезд согласились только 3 человека. В конечном итоге ньюфаундлендский проект провалился: 20 летчиков и 23 механика были переведены в 320-ю и 321-ю эскадрильи, 8 инструкторов остались в Великобритании, но 58 голландских авиаторов, в конечном итоге, отбыли в Юго-Восточную Азию, где над голландскими колониальными владениями нависла угроза японского вторжения... После оккупации территории современной Индонезии японцами многие голландские летчики оказались в Австралии и на Цейлоне, куда они перелетели на своих самолетах *Catalina*. 321-я эскадрилья, воссозданная вдали от Европы на антияпонском фронте, воевала бок о бок с британцами до окончательной победы над Японией.

В июне 1943 года была сформирована 322-я голландская истребительная эскадрилья. К 1943 году в голландских эскадрильях в составе *RAF* служило 614 человек. Потери восполнялись за счет рекрутирования людей из находящихся в Великобритании военнослужащих других родов войск. Эскадрилья приняла активное участие в защите Великобритании от реактивных снарядов V1: всего на счету голландцев 110 сбитых ракет. После освобождения пополнение наземного персонала эскадрилий осуществлялось за счет рекрутирования людей на территории Голландии.

Заключение

К концу ВМВ в авиационных подразделениях «малых» союзников Великобритании находилось более 20 000 авиаторов. Боевые эскадрильи иностранных контингентов внесли значительный вклад в победу над немецкими ВВС, большая часть которых находилась на Западном фронте. Особенно значительной была их роль на раннем этапе ВМВ, когда Великобритания сражалась против нацистов практически в одиночку, а британские ВВС несли особенно тяжелые потери в личном составе.

История формирования иностранных авиационных подразделений на земле Великобритании имеет общие черты и различия. Все летчики прошли этап «рассеяния» в эскадрильях *RAF* летом-осенью 1940-го года, затем, после безуспешных попыток большей части иностранных контингентов вытребовать создание независимых подразделений, им пришлось пройти

переподготовку на авиабазах *RAF* перед формированием строго подчиненных британцам эскадрилий. Этот этап характеризуется наличием острых политических противоречий между людьми с различными политическими убеждениями во французском и чехословацком контингентах, наличием упаднических и даже пораженческих настроений среди французов и восточноевропейцев, проблемами с дисциплиной. В других, не столь многочисленных контингентах – норвежском и голландском, ничего похожего не наблюдалось. Эти проблемы были вскоре искоренены, когда эскадрильи вступили в бой. Жесткий контроль со стороны командования *RAF* помог укрепить воинскую дисциплину.

На более позднем этапе *BMB* наблюдался численный рост иностранных подразделений в *RAF* – особенно это было характерно для французов, которые после высадки союзников в Северной Африке в середине 1942 года почти полностью перешли на сторону союзников, и для поляков.

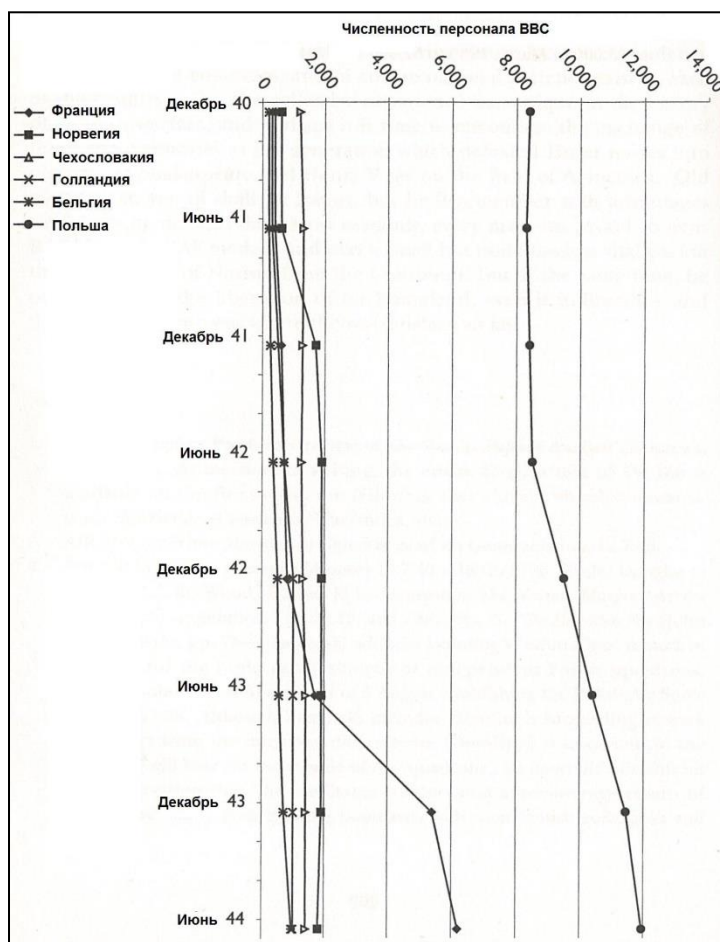


График изменений в численности иностранных авиаторов в RAF

Закаленные в боях эскадрильи «малых» союзников, в основном, стали ядром вновь сформированных после окончания войны *BMB* своих стран. Исключением стали поляки, которые, в большинстве своем, просто не вернулись в коммунистическую Польшу.

Примечательно, что после вступления в войну США Черчилль резко уменьшил число восхвалений в адрес летчиков-иностранцев в рядах *RAF*. Таких упоминаний почти не было! Очевидно, британский лидер решил, что иностранные летчики выполнили свою политическую миссию, и теперь их миссия стала чисто военной, не отделимой от миссии *RAF*...

История ВМВ знает много случаев коллаборационизма и много примеров героизма, проявленного воинскими контингентами из поработанных европейских стран в антинацистской борьбе на всех фронтах, в море и на воздухе. Вероятно, эти явления отразили предвоенную ситуацию в Европе, характеризующуюся поляризацией правых и демократических сил во многих странах. Поэтому ни о каком «объединении» европейцев под нацистскими знаменами речь никогда не шла. Каждый сделал свой выбор, и под знамена западных союзников СССР встало значительно больше европейцев, чем тех, кто поддался нацистской пропаганде. Ну а в небе Европы количество летчиков-иностранцев в составе *RAF* просто несопоставимо с числом оказавшимися в Люфтваффе военнслужащих из оккупированных европейских стран, последних были просто единицы, которые так и остались историческим курьезом.

Allan Brown. AIRMEN IN EXILE. The Allied Air Forces in the Second World War. 2000.