

ДАТСКИЕ ЛЕТЧИКИ В ВВС ЗАПАДНЫХ СОЮЗНИКОВ В ГОДЫ ВМВ

В годы ВМВ датские летчики служили как в ВВС Рейха, так и в ВВС западных союзников. Среди последних были не вернувшиеся в оккупированную нацистами Данию моряки, молодые люди, оказавшиеся по разным причинам в Северной Америке и владениях Британской Короны к моменту немецкого вторжения в Данию, и кадровые летчики датских ВВС, бежавшие из своей страны.

Датчане в ВВС США

Во время ВМВ в вооруженные силы США вступило не менее 675 датчан, которые на тот момент не были американскими гражданами. Некоторые из них стали летчиками, пройдя подготовку на авиабазе, специально созданной для подготовки норвежских авиаторов в провинции Саскачеван (Канада) и носившей официальное название *Flyvårpenes Treningsleir – FTL*. Неофициально эту базу (тренировочный лагерь) называли *Маленькая Норвегия (Lille Norge (норв.); Little Norway (англ.))*. Всего за годы ВМВ через этот лагерь прошло около 2 500 будущих авиаторов, в том числе не менее нескольких десятков датчан. Известны имена четверых датчан, служивших в ВВС США.

Бергер Йепсен (Berger Jepsen, 1915-2003). Вступил в ВС этой страны в 1943 г. и служил в ВВС. Уже в декабре 1943 г. получил американское гражданство.

Эрик Шегель (Erik Schegel, 1917-1977). Прибыл в США в марте 1940 г. непосредственно перед немецким вторжением. Вступил в ВС этой страны в 1942 г. и в том же году получил американское гражданство. Служил в ВВС США.

Гуннар Кристенсен Джордж Эгебьерг (Gunnar Christensen George Egebjerg) родился в 1917 г. в Калифорнии, но вырос в Дании. 1 апреля 1940 г. он покинул Копенгаген на борту грузового судна и 9 апреля, в день вторжения германской армии в Данию, прибыл в Манчестер. Уже вскоре он добровольно вступил в *RAF* и прошел подготовку в качестве пилота бомбардировщика. В марте 1942 г. Эгебьерг был направлен в Египет, где получил назначение в 14-ю Эскадрилью, на тот момент оснащенную самолетами *Бленхейм/Blenheim*. В августе 1942 г. эскадрилья начала осваивать американские машины *Marauder* с помощью группы наземного персонала ВВС США. 6 сентября 1942 г. датчанин получил должность *Pilot Officer on probation* (лейтенант с испытательным сроком). В составе *RAF* он совершил 13 боевых вылетов.

В марте 1943 г. Эгебьерг был переведен в ВВС США и в составе бомбардировочной группы совершил еще 36 боевых вылетов, после чего вернулся в Америку, где продолжил службу в военно-транспортной авиации. Он остался в истории единственным датским летчиком, служившим в боевых эскадрильях ВВС Великобритании и США. Эгебьерг умер в США в 1993 г.

Кай Оге Гуннар Странд (Kaj Aage Gunnar Strand, 1917-2000). Это был не вполне ординарный летчик. В 1931 г. он окончил университет в Копенгагене и в 1931-1933 гг. работал Датском Геодезическом Институте. В 1933-38 гг. он работал в университете г. Лейден в Голландии, где получил ученую степень доктора философии. В октябре 1938 г. Странд прибыл в Нью-Йорк и последующие четыре года занимался научными исследованиями в одном из колледжей штата Пенсильвания.

4 ноября 1942 г. он вступил в ВС США, позднее перевелся в ВВС. Принимал участие в испытаниях бомбардировщика *B-29* в качестве штурмана, в должности капитана. Еще во время войны возглавил навигационный отдел авиабазы Эглин Филд (Eglin Field) в штате

Флорида, участвовал в подготовке экипажей для специальных заданий, в том числе, экипажей, осуществивших атомную бомбардировку Японии. После войны в его послужном списке значится должность Научного Директора Военно-Морской Обсерватории (1963-1977).

Датчане в RAF

Датчане попадали в Великобританию разными путями. Многие из них после немецкого вторжения бежали через нейтральные страны, чаще всего, через Швецию. Эрик Инфельд (Erik Infeld), например, в 1941 г. сумел добраться до США через СССР

«Датская» Эскадрилья No. 234

Через так называемую «Датскую» 234-ю Эскадрилью RAF прошло 9 датчан.

Первыми датчанами, зачисленными в эту эскадрилью в апреле 1942 г., были Аксель Свендсен (Aksel A. Svendsen) и Йорген Тальбитцер (Jørgen Thalbitzer).

Аксель Свендсен (Aksel A. Svendsen, 1922-1942) родился в Дании в 1922 г., но уже в 1928 г. с родителями переехал в Англию, где и вырос, так что едва ли его можно считать стопроцентным датчанином, изъявившим желание сражаться за родину в вооруженных силах другой страны. Уже в 17 лет он попытался добровольно вступить в RAF, но удалось ему это только в начале 1941 г.. 11 июля 1941 г. он получил квалификацию пилота и звание *Pilot Officer*. В декабре 1942 г. он был направлен в 32-ю Эскадрилью, на вооружении которой были истребители *Харрикейн/Hurricane*. В той же эскадрилье начал службу Тальбитцер и еще один датчанин – Йенс Ипсен.

1 апреля 1942 г. Свендсен и Тальбитцер получили назначение в 234-ю Эскадрилью, находившуюся в процессе освоения истребителей *Спитфайр Vb/Spitfire Vb* (ранее эскадрилья была укомплектована *Спитфайрами II*). Примечательно, что в апреле 1942 г. эскадрилья получила три новых *Спитфайра*, построенных на деньги, собранные проживающими в Великобритании датскими гражданами.

Летая в составе 234-й Эскадрильи, Свендсен успел за очень короткий срок совершить 30 боевых вылетов. 24 апреля 1942 г. он был сбит и погиб в бою с истребителями *Fw-190*. В этот день бомбардировщики RAF осуществляли налет на нефтехранилище в районе города Vlissingen on Walcheren (Флиссинген, о-в Валхерен, Голландия). Истребители 234-й, 501-й и 118-й Эскадрилий RAF получили приказ пересечь пролив, чтобы отвлечь на себя истребители Эскадры *JG 26 Люфтваффе*. Немцы отправили на перехват британских истребителей 2-ю Истребительную Группу (*II./JG26*), самолеты которой атаковали противника над побережьем Франции. В завязавшемся бою немецкие летчики сбили 4 *Спитфайра* 234-й Эскадрильи, а всего в том бою RAF потеряли 9 истребителей. Один из них пилотировал погибший в этот день Аксель Свендсен. Все британские бомбардировщики вернулись на базу, но истребительные эскадрильи заплатили за это дорогую цену.



Аксель Свендсен. На борту его самолета – датский флаг

Среди немецких летчиков, на счету которых могла оказаться воздушная победа над датчанином, были опытные пилоты: обер-лейтенант Курт Эберсбергер (Kurt Ebersberger, 20-я и 21-я победы в этом бою), обер-лейтенант В. Ф. Галланд (W. F. Galland, брат знаменитого немецкого аса Адольфа Галланда, 6-я победа в этом бою) и оберфельдфебель Херман Хоффман (Herman Hoffman, 6-я победа в этом бою). Во 2-й Истребительной Группе, которая первой осуществила переход на новые истребители Fw-190, воевало много заслуженных летчиков. Из девяти, записавших на свой счет победы в тот день, восемь имели, по меньшей мере, 5 побед, а девятый стал асом (5 побед) именно в этом бою.

Йорген Билли Тальбитцер (Jørgen Billy Thalbitzer, 1920 - 1943)

Йорген Тальбитцер родился 22 мая 1920 г. Он с ранних лет мечтал о профессии летчика и уже в возрасте 18 лет, даже не достигнув возрастной планки (19 лет), получил лицензию пилота.

26 декабря 1940 г., через полгода после германского вторжения, Тальбитцер вместе со своим другом по имени Сигфред Йоханнес Кристоферсен (Sigfred Johannes Christophersen) покинул Данию и через Стамбул, Кипр, Суэц и Кейптаун добрался до Лондона. 28 октября 1941 г. он уже был в составе RAF в должности *Pilot Officer*.



Йорген Тальбитцер на крыле своего Спитфайра 10 апреля 1942 г. На борту машины – датский флаг (The Royal Danish Library)

23 июля 1942 г. самолет датчанина был сбит над Францией зенитным огнем во время штурмовки наземных целей. Какое-то время уцелевшему Тальбитцеру удалось прятаться от немцев, но, в итоге, он был схвачен. Под вымышленным именем Джон Томпсон (John Thompson) он попал в лагерь *Stalag Luft III*, где участвовал в подготовке к побегу, что и привело его в штрафной лагерь *Oflag XXIB* в Шубине (Польша).

В марте 1943 г. Тальбитцер сумел бежать из лагеря вместе с более чем тридцатью товарищами. Вместе с лидером группы беглецов, военно-морским летчиком - лейтенант-коммандером Джимми Бакли (Jimmy Buckley) он добрался до Штеттина. Беглецам не удалось найти в этом порту датские суда, и на грузовом железнодорожном составе они добрались до Ростока. Здесь их опять ждала неудача, но, в итоге, Бакли и Тальбитцер сумели сесть на датское судно в Фленсбурге. Судно пришло в Копенгаген, где датчанин сумел даже повидаться со своей семьей, но удачливым беглецам было не суждено добраться до Швеции: они погибли на пути к свободе при невыясненных обстоятельствах. Возможно, более крупное судно протаранило их судно (или шлюпку?). Бакли пропал без вести, а тело датчанина вынесло на берег через несколько месяцев. Его идентифицировали по кольцу с семейным гербом.

Летом 1942 г. еще двое датчан получили назначение в 234-ю Эскадрилью: Михель Рандруп (Michael Randrup) и Йенс Ипсен (Jens Ipsen).

Михель Рандруп (Michael Randrup, 1913 - 1984)

Микаеэль Рандруп родился 20.04.1913 г. в Москве в семье датского коммерсанта по имени Søren Revsgaard Randrup (1876-1935) и Александры Пятковой. Его отец иммигрировал в Россию в 1899 г. Известно, что в 1917 г. он владел фабрикой сельскохозяйственных орудий в Омске. После революции Рандрупы покинули Россию и поселились в Великобритании, где и вырос будущий летчик *RAF*, так что едва ли его можно считать стопроцентным датчанином, как бы ни хотели этого датские историки. Удивительное совпадение – уроженцем России и русским по матери был и погибший в 1942 г. на Восточном Фронте командующий датской частью [Frikorps Danmark в Waffen SS Кристиан Фредерик фон Шальбург \(Christian Frederik von Schalburg\)](#) ...

В 1936 г. (?) Рандруп получил лицензию пилота гражданской авиации и в конце 1930-х пытался вступить в *RAF*, но, не имея британского гражданства, получил отказ. В связи с этим Рандруп поступил в Воздухоплавательный Колледж (College of Aeronautics) в Челси, который закончил в 1939 г. Вместе со своим родственником по имени Ivan Christian Randrup он попытался создать собственную авиакомпанию, но война помешала этим планам.

В 1940 г., после немецкого вторжения в Данию, Рандруп был принят в *RAF* (*Royal Air Force Voluntary Reserve*), но не попал в боевую эскадрилью. Пройдя курс дополнительной подготовки, он стал летным инструктором. В этой роли он прослужил около двух лет в Южной Родезии, а затем вернулся в Великобританию. 6 октября 1942 г. он получил назначение в «Датскую» 234-ю Эскадрилью, но, судя по всему, пробыл в ней недолго. Уже в конце 1942 г. Рандруп попробовал себя в роли летчика-испытателя на авиасборочном предприятии, производившим *Спитфайры*. До 1944 г. Рандруп числился в учебно-тренировочном центре, а затем был переведен в исследовательский центр *Royal Aircraft Establishment (R.A.E.)*, находившийся в Фарнборо. Здесь он стал одним из первых летчиков, испытавших в полете трофейный тяжелый бомбардировщик *Heinkel He 177A-5*, захваченный у немцев в сентябре 1944 г.

После войны, в марте 1946 г. Рандруп получил приглашение занять должность Главного Летчика-Испытателя (Chief Test Pilot) в компании *D. Napier & Son Ltd.*, где он оставался до 1960 г.. 28 августа 1957 г. он установил на самолете *Canberra B.2* мировой рекорд высоты полета (70 310 футов – около 21 км).

Йенс Ипсен (Jens Ipsen, 1913-2012) в 1937 г. записался во Французский Иностранный Легион, но позднее дезертировал, чтобы вступить в ВС Великобритании. 27 июля 1941 г. он начал обучение летному делу вместе со Свендсенем и Тальбитцером. Из-за полученной в результате аварии травмы он оказался в 234-й Эскадрилье позднее, чем его товарищи по летной подготовке – 7 июня 1942 г. В последующие месяцы он совершил не меньше 60 вылетов, в основном, патрулируя воздушное пространство над Ла Маншем. Позднее он служил в истребительных эскадрильях на Мальте, принимал участие в воздушных операциях, связанных с высадкой союзников в Сицилии.

После войны Ипсен вернулся в Данию, служил в морской авиации. В 1955 г. он ушел в отставку.

Йорген Кельдбек (Jørgen Kjeldbæk, 1914 - 1978)

Йорген Кельдбек был одним из многих датчан, к началу войны работавшим далеко от дома, в Малайзии, на одной из плантаций компании *East Asia*. В декабре 1942 г., к моменту японского вторжения, он находился в Бирме, откуда был эвакуирован в Англию весной 1942 г. Пройдя летную подготовку, он начал службу в *RAF*, оставаясь в них до июня 1945 г. За время службы находился в составе 234-й, 222-й и 501-й и 274-й эскадрилий.

После войны Кельдбек вернулся в Малайзию, позднее, в 1955-1957 гг., служил в ВВС Дании.

Нильс Юль Рюзенстин Бухвальд (Niels Juul Rysensteen Buchwald, 1915 - 1944)

Нильс Юль Рюзенстин Бухвальд родился в Дании в 1915 г. Во второй половине 1930-х, находясь в Великобритании, он прошел летную подготовку и получил лицензию летчика

гражданской авиации. Вернувшись в Данию, он поступил в университет Копенгагена, чтобы изучать общественные дисциплины, но уже вскоре покинул «храм науки» и вступил в ВМФ Дании, где вновь прошел летную подготовку и 22.12.1938 г. получил звание *Flyverløjtnant af 1ste Grad*. Однако в 1940 г. он был уволен с военной службы за бесшабашное управление самолетом и в связи с этим вернулся за университетскую парту...

В августе 1942 г. датчанин сумел бежать из оккупированной Дании в Швецию на вёсельной шлюпке, а затем добраться до Англии. Здесь он вступил в *RAF* и в третий раз в своей жизни прошел обучение профессии летчика – на этот раз летчика-истребителя. Какое-то время он провёл в тренировочных подразделениях, но в августе 1943 г. получил назначение в 234-ю Эскадрилью, еще через два месяца – в 222-ю.

Осенью 1944 г. 222-я Эскадрилья, базировавшаяся во Франции, была задействована в штурмовке наземных целей. 13 октября Бухвальд поднялся в составе своей эскадрильи в воздух, чтобы штурмовать укрепления немцев в районе деревни Схоондайке (*Schoondijke*) в Голландии. Вероятно, его *Спитфайр* был сбит огнем с земли. Первоначально датчанин был похоронен в Голландии, но в ноябре 1946 г. перезахоронен на родине.



Могилы Бухвальда в Голландии (*The Royal Danish Library*)

В конце 1943 г. еще три датских летчика получили назначение в 234-ю Эскадрилью:

Ваун Франтс Кристенсен (Vagn Frants Christensen, 1913 - 1997)

Ваун Кристенсен был сыном известного копенгагенского ресторатора. Он закончил бизнес-колледж, специализируясь в управлении гостиничным бизнесом. Пройдя стажировку в Париже, Лондоне, Лос-Анжелесе, Сан-Франциско и Гамбурге, в 1937 г. он поступил на службу в туристическое агентство авиакомпании *Det danske Luftfartsselskab* (*Danish Airlines*) в Копенгагене. В 1939 г. он перешел в лондонское отделение этой компании, но после немецкого вторжения в Данию компания прекратила полеты.

Кристенсен пытался вступить в британские ВС, намереваясь воевать против немцев в Норвегии, но не получил на это разрешения. Через какое-то время он добровольно

вступил в *RAF*, где оставался до 01.01.1946 г. Датчанин проходил летную подготовку в Канаде и Англии вместе с соотечественником Эриком Якобсенем (Erik Flohr Jacobsen), а 24 ноября 1943 г. получил назначение в 234-ю Эскадрилью. Он прослужил в этой эскадрилье до апреля 1944 г., осуществив, начиная с февраля 1944 г., 4 боевых вылета. 7 апреля 1944 г. датчанин был переведен в 1-ю Эскадрилью, принимал участие в атаках на немецкие корабли и суда в проливе Ла-Манш и в воздушном прикрытии войск союзников, высадившихся в Нормандии, защищал Англию от ракет V-1.

7 мая 1945 г. он вернулся в Данию, пилотируя один из 12 *Спитфайров* 41-й Эскадрильи *RAF*, которая была переброшена сюда на тот случай, если дислоцированные в этой стране наземные части нацистов продолжат боевые действия после капитуляции основных сил. После войны Кристенсен вернулся в компанию *Danish Airlines*, в которой занимал высокие посты в 1948-1978 гг.

Эрик Флёр Якобсен (Erik Flohr Jacobsen, 1917 - 1944)

Эрик Якобсен родился 9 октября 1917 г. в Дании. Известно, что он добровольно вступил в *RAF*, но точная информация об обстоятельствах его прибытия в Великобританию отсутствует.

Пройдя обучение вместе с Кристенсеном, в ноябре 1943 г. он получил назначение в 234-ю Эскадрилью, а 7 апреля 1944 г. был переведен в 1-ю эскадрилью. Через месяц с небольшим, 22 мая, во время штурмовки наземных целей во Франции, его *Спитфайр* был сбит. Эрик Якобсен навсегда остался во французской земле.

Кельд Кристиан Йохан Питерсен (Kjeld Christian Johan Pedersen, 1917 - 1982)

Кельд Питерсен родился 1 февраля 1917 г.. 15 августа 1938 г. он поступил в летную школу ВМФ в качестве кадета (*Flyverkadetaspirant*). 22 декабря 1939 г. он получил звание *Flyverløjtnant af 2den Grad* и после этого был направлен в 1. *Luftflotille* (1-я Воздушная Флотилия), на вооружении которой находились самолеты *Heinkel He 8*. Вскоре после немецкого вторжения в Данию, 31 июля 1940 г., он был уволен из вооруженных сил своей страны.

21 июля 1941 Питерсен и его друг **Томас Снеум (Thomas Sneum)** бежали из Дании в Великобританию на самолете *D.H. Hornet Moth*. Перелет занял шесть часов. В воздухе их встретили британские истребители, проводившие совершивших героический перелет датчан до аэродрома...

Вскоре после перелета Питерсен вступил в *RAF*, оставаясь на службе до конца войны. 6 декабря 1942 г. он получил назначение в 33-ю Эскадрилью, базировавшуюся в Venina (? – ВК) в Северной Африке. Позднее, уже в Италии, он служил в 94-й Эскадрилье, где дослужился до звания *Flight Lieutenant*.

9 марта 1944 г. он был переведен в «Датскую» 234-ю Эскадрилью, но уже 7 апреля 1944 г. – в 1-ю Эскадрилью. После окончания войны он остался в *RAF* еще на год. 12 июля 1946 г. Питерсен вернулся в морскую авиацию своей страны, получив звание *Flyverløjtnant af 1ste Grad* 01.08.1946 г., и в 1947-48 гг. служил инструктором. Его долгая карьера в военной авиации закончилась в 1977, когда он ушел в отставку в звании *Oberstløjtnant*.



Томас Снеум (Thomas Sneum, 1917-2007) остался в истории единственным датчанином, которому удалось бежать из оккупированной Дании дважды...

Он начал интересоваться авиацией в детстве и уже в начале 1930-х учился летать на планерах. Среди его товарищей-энтузиастов воздухоплавания был **Арне Хроар Хельвард (Arne Hroar Helvard, 1915-1943)**, с которым он позднее совершит свой второй побег из оккупированной Дании.

9 апреля 1940 г., в день немецкого вторжения, военный летчик, *Flyverløjtnant af 1ste Grad* Снеум получил назначение на авиабазу Авно (Avnø). В сложившейся ситуации он принял решение бежать в Англию, чтобы присоединиться к антинацистской борьбе. Снеум не терял времени даром и начал собирать информацию о немецкой военной инфраструктуре на западном побережье Дании, в том числе, на острове Фане (Fanø). Собранные им данные, в особенности, относившиеся к радиолокационной установке *Freya*, как выяснилось позднее, имели большую ценность.

Весной 1941 г. Снеум нашел в сарае одной из ферм на острове Фюн (Funen) разобранный самолет *D.H. Hornet Moth*. Он уговорил хозяина продать самолет и с помощью своего товарища – морского летчика Кельда Питерсена - и еще троих механиков восстановил машину. В 23.00 21 июня 1941 г. датчане подняли самолет в воздух. Им предстоял шеститичасовой перелет на расстояние около 600 км. Вот что Снеум рассказывал позднее:

Был момент, когда мы летели посреди Северного моря и нам показалось, что игра проиграна. Наш индикатор давления масла неожиданно упал до нуля, и мы решили было, что мотору осталось работать считанные минуты. Мы попрощались друг с другом и сошлись на том, что все это было стобящей попыткой. Однако, к нашему восторгу, мотор продолжал работать, и мы поняли, что это просто датчик вышел из строя.

Когда самолет датчан пересек береговую линию острова Коукет (Coquet), два *Слитфайра*, получившие приказ перехватить неизвестный самолет, сблизилась с *Хорнетом*. Датчане помахали белым флагом, чтобы продемонстрировать отсутствие враждебных намерений. Перед тем, как датчане приземлились, к *Слитфайрам* присоединились два *Харрикейна*. Просидев несколько дней под арестом, беглецы были освобождены... Позднее история их побега легла в основу художественной повести *Hornet Flight* (автор – Ken Follet).

Удачливые беглецы добровольно вступили в *RAF*. Питерсен был немедленно зачислен в летный состав в звании *Pilot Officer*, тогда как Снеум оказался в рядах сил специального назначения - *Special Intelligence Service (SIS)*. 10 сентября 1941 г. он вместе с датчанином, в прошлом летчиком датских ВВС, **Сигфредом Йоханнесом Кристоферсеном (Sigfred Johannes Christophersen, 1914 - 1943)** был сброшен с парашютом на территорию Дании.

Напарник Снеума Кристоферсен, в прошлом летчик датских ВВС, в период Зимней войны добровольно вступил в Финские ВВС, но, скорее всего, так и не принял участие в боевых действиях. 26 декабря 1940 г. он покинул Данию вместе со своим другом Йоргеном Тальбитцером (см. выше) и кружным путем добрался до Англии 23 апреля 1941 г.. Здесь датчанин принял предложение пойти на службу в британскую разведку и перед заброской в оккупированную Данию прошел обучение на радиста.

Снеум и его напарник Кристоферсен не доверяли друг другу и не смогли наладить совместную деятельность. К концу февраля слабых характерность и непрофессионализм Кристоферсена стали настолько очевидны, что Снеум приказал ему покинуть Данию. В ночь с 3 на 4 марта 1942 г. он предпринял попытку перейти по льду пролива Стевнс/Stevns на территорию Швеции. Вместе с ним в путь отправились его брат Торбьорн Кристоферсен (Thorbjørn Christophersen) и участник группы сопротивления Кай Окслунд (Kaj Oxlund). Двое последних пропали без вести во время этого перехода, Кристоферсен был подобран шведским рыбаком.

Снеум выполнял специальное задание на протяжении 6 месяцев, после чего в марте 1942 г. был отозван. 28 марта 1942 г. Снеум вместе с соотечественником Арне Хроаром Хельвардом бежал в Швецию, перейдя через пролив Sound по льду и пройдя путь от городка Скодсборг (Skodsborg) до острова Вен (Hven) (примерно 10 км - ВК). Здесь датчане были арестованы шведской полицией и провели в заключении 67 дней. В середине июня Кристоферсен, Хельвард и Снеум были переправлены в Англию на самолете и оказались в тюрьме Брикстон (Brixton), из которой Хельвард и Кристоферсен были вскоре освобождены и приняты на службу в RAF.

Для Снеума второй побег в Англию едва не окончился трагически. Несмотря на то, что ему удалось добыть ценную информацию о радиолокационных установках немцев на побережье Дании и о немецком атомном проекте, датчанин попал под подозрение как двойной агент, был заключен в тюрьму и едва не окончил жизнь на виселице. Он пережил ВМВ, но его усилия так и не получили признания от правительства Дании. Тем не менее, его заслуги перед западными союзниками высоко оценил профессор Р. В. Джоунс (R. V. Jones) – физик и научный эксперт-консультант британской разведки, который назвал Снеума «одним из настоящих героев Второй Мировой Войны.» О жизни Томаса Снеума была написана книга *The Hornet's Sting: The Amazing Untold Story of World War II Spy Thomas Sneum* (автор - Mark Rayan).

Ну а Хельварду и Кристоферсену не посчастливилось пережить войну...

Хельвард в 1936 г. он получил квалификацию военно-морского летчика в одном классе с двумя будущими датскими добровольцами, воевавшими в составе Люфтваффе – Поулем Зоммером и Вольфгангом Фабианом (погиб на советско-германском фронте в 1942 г.). Он дослужился до звания *Flyverløjtnant af 1ste Grad* (1939 г.), но после немецкого вторжения был уволен из ВВС и работал авиадиспетчером. После побега из Дании, в составе RAF он служил в Северной Африке, затем в Англии, где прошел переподготовку и получил назначение в 218-ю Бомбардировочную Эскадрилью, оснащенную самолетами *Short Stirling Mk. III*. В ночь на 22 июня 1943 г. *Stirling*, в котором находился Хельвард, принял участие в массированном налете на территорию Германии. В налете приняли участие 705 самолетов. 44 машины из этой группы были сбиты. Сбитый *Stirling*, в котором находился датчанин, стал 13-й победой лейтенанта Хайнца Вольфганга Шнауфера (Heinz-Wolfgang Schnauffer) из группы *II./NJG1*. Все восемь членов экипажа погибли...

Кристоферсен тоже не пережил войну. Он был направлен в Канаду для прохождения летной подготовки и 10.08.1943 г. погиб вместе с еще двумя членами экипажа, выполняя тренировочный ночной полет на самолете *Blenheim Mk. I*.

Наибольшую известность среди датских летчиков в составе RAF приобрел **Кай Биркстед (Kaj Birksted, 2 марта 1915 – 21 января 1996)**.

Биркстед родился в Копенгагене, но уже вскоре после его рождения семья Биркстедов переехала в США. Через 12 лет они вернулись в Данию. В 1936 г. Биркстед поступил в военно-морскую летную школу, где получил квалификацию пилота. 22 декабря 1937 г. он получил звание *Flyverløjtnant-II*, а в январе 1940 г. - *Flyverløjtnant-I*. Он находился на службе на базе военно-морской авиации Слипсхаун (Slipshavn) в тот день, когда немцы

вторглись в Данию... Биркстед не стал затягивать с побегом и в ночь с 16 на 17 апреля со своим товарищем по имени **Charles Sundby (Сундбю)** бежал сначала в Швецию, а затем в Великобританию. С октября 1940 г. он приступил сначала к переподготовке, а затем к работе инструктора на авиабазе норвежских ВВС *Lille Norge* в Канаде. 1 ноября 1940 г. Биркстед был официально принят в ВВС Норвегии в звании *Fenrik*.

Датчанин вернулся в Великобританию в марте 1941 г. и, освоив после переподготовки истребитель *Харрикейн*, получил назначение в 43-ю Эскадрилью *RAF*. Уже через месяц он был переведен в укомплектованную норвежцами 331-ю эскадрилью, которая находилась в процессе освоения истребителей *Спитфайр (Supermarine Spitfire Mk. V)*. 19 июня 1942 г. Биркстед одержал свою первую воздушную победу, уничтожив немецкий истребитель *Fw-190*. 24 июля 1942 г. датчанин получил звание *Kaptein*, а 19 августа принимал участие в воздушном прикрытии десанта британцев в районе французского города Дьепп.



Кай Биркстед

С сентября 1942 г. по апрель 1943 г. он командовал 331-й Эскадрильей. 14 октября Биркстед получил свой первый британский орден - *Distinguished Flying Cross* – *Крест за Летные Заслуги*. 1 августа 1943 г. датчанин получил британское воинское звание *Wing Commander* (Командир Крыла) и вскоре после этого – эквивалентное норвежское звание *Oberstløytnant*. Биркстед возглавил норвежское 132-е Авиакрыло, летавшее на самолетах *Spitfire Mk. IX*. 26 ноября 1943 г. он был награжден еще одним британским орденом - *Distinguished Service Order* – *Орденом за Отличие в Службе*. К марту 1944 г. Биркстед совершил достаточное число боевых вылетов, чтобы оставить боевую службу, и получил должность офицера по Планированию Операций (Operational Planner) при штабе 11-й Авиагруппы *RAF*. 16 марта 1945 г. он вновь возглавил боевое авиакрыло, летавшее на истребителях *Мустанг/North American P-51 Mustang*. Всего на свой боевой счет Биркстед записал 10 побед.

После ВМВ Биркстед вернулся в датские ВВС в качестве старшего штабного офицера. После 1960 г. служил в структурах НАТО.

Заключение

Во время ВМВ всего около 90 летчиков, имевших датское гражданство, служили в ВВС Великобритании (включая летчика, служившего в Королевском Флоте), стран Британского Содружества и собственно Дании – в так и не вступившей в бой Датской Бригаде в составе 01.11.1944 г. были воссозданы ВВС этой страны. Датские летчики служили в основном на Европейском театре боевых действий, единицы – в Северной Африке, Бирме, Китае. Один летчик побывал в составе ВВС и Великобритании, и США. Кроме него еще трое датчан служили в американской военной авиации. Датских летчиков, воевавших в рядах союзников СССР, оказалось намного больше, чем тех, [кто пошел служить Гитлеру...](#)

Документально подтверждено активное участие в боевых действиях в составе *RAF* 13 летчиков-истребителей и 9 авиаторов, служивших в бомбардировочной авиации, 4 служили в транспортной авиации. 8 летчиков погибли в ходе боевых действий. Еще 8 погибли в авиакатастрофах в ходе тренировочных полетов, 1 – в результате несчастного случая. 3 датских летчиков были сбиты и попали в плен, один из них погиб во время побега. Еще один датский летчик погиб после того, как судно, на котором он направлялся из-за океана в Великобританию, было торпедировано немецкой подводной лодкой. Точная информация по 11 авиаторам отсутствует, но, скорее всего, мало кто из них принял активное участие в боевых действиях.

www.danishww2pilots.dk

https://en.wikipedia.org/wiki/Kaj_Birksted

https://en.wikipedia.org/wiki/Thomas_Sneum

https://en.wikipedia.org/wiki/Reginald_Victor_Jones

<https://www.amazon.com/Hornets-Sting-Amazing-Untold-Thomas/dp/1602397104>

Перевод, обработка, компиляция – Владимир Крупник