

ИНДИЙСКИЙ ЛЕТЧИК МАХЕНДЕР СИНГХ ПУДЖИ НА СЛУЖБЕ В КОРОЛЕВСКИХ ВВС

Махендер Сингх Пуджи (Mahender Singh Pujji, 1918-2010) приобрел известность, сражаясь на многих фронтах ВМВ в составе британских ВВС. Хотя он не был асом, его имя стало одним из символов вклада индийцев победу над врагом...

В начале пути

Махендер Сингх Пуджи (Mahender Singh Pujji) родился в городе Шимла/Simla 14 августа 1918 г. Его отец был высокопоставленным чиновником в Департаменте Здравоохранения и Образования – высокая позиция для индийца в те времена.

Пуджи окончил среднюю школу в Шимле, затем учился в колледжах города Лахор. В начале занятия летным делом были для Пуджи просто хобби. Однако, получив лицензию пилота класса «А» в апреле 1937 году, он стал летчиком в компании *Himalayan Airways*, самолеты которой летали по маршруту Хардвар/Hardwar – Бадринатх/Badrinath, затем работал в компании *Burmah Shell*. После того, как в сентябре 1939 г. в Европе началась война, Пуджи в декабре того же года откликнулся на газетное объявление, приглашавшее пилотов с лицензиями класса «А» добровольно вступить в Индийские ВВС.

Хотя ВВС этой страны (*Indian Air Force - IAF*) были основаны еще в 1933 г., они в очень малой степени выросли количественно ко времени ВМВ и состояли всего из одной эскадрильи. Британские власти первоначально не проявили заметной энергии в деле увеличения численности *IAF*, но уже вскоре последовали меры, аналогичные принятым в самой Великобритании. Так все индийские летчики, имевшие лицензии класса «А», получили возможность вступить в ВВС своей страны. Пуджи оказался одним из первой группы, состоявшей из 24 летчиков, которые были приняты в *IAF*. Он вспоминал:

Разумеется, мои родители были против моего вступления в ВВС. Они сказали, что у меня уже есть прекрасная летная работа, и не было причин для того, чтобы рисковать своей жизнью. Я ответил, что мне положено рисковать жизнью... Должен признаться, что я не сильно интересовался политикой в то время. Я знал, что Гитлер не был хорошим парнем, и считал, что если я вступлю в бой, это будет правым делом для Индии...

В начале 1940 г. Пуджи прошел собеседование с группой британских офицеров в городе Амбала/Ambala и решил вступить в *RAF* в разгар воздушной Битвы за Британию. Уже вскоре он был переведен в Королевские ВВС. Ему было 22, он жаждал приключений и позднее говорил, что рассматривал это как возможность увидеть мир.

Я был счастлив. Мое жалованье удвоилось, и уже через месяц я был на судне, направлявшемся в Англию. Будучи офицерами, мы имели право на каюты первого класса. У меня была отдельная каюта, и я думал так: «Оно стоит того, чтобы ради этого рискнуть.»

Первые индийские летчики в Великобритании

Кроме Пуджи, среди 24-х индийских летчиков, отправившихся в Великобританию, были Н. С. Dewan, Ranjan Dutt, Ehrlich Pinto и Shivdev Singh – все они получают генеральские звания в послевоенной независимой Индии. Он вспоминал: «Мы все были опытными летчиками. Среди нас были знаменитые индийские авиаторы. Они были пионерами – теми, кто в одиночку совершал перелеты из Индии в Лондон и бил рекорды.»

Индийские летчики прибыли в Ливерпуль 1 октября 1940 г. на судне *Strathallan*. По пути в Европу индийцы побывали в Южной Африке. Пуджи рассказывал о своих впечатлениях следующее: «Я был шокирован тем, как там обращаются с индусами и африканцами. Я и мои коллеги были сильно рассержены этим.»

Воздушная *Битва за Британию* достигла пика напряженности во время морского путешествия индийцев, но к моменту их прибытия уже постепенно утихала. Вот как индиец рассказывал о своих первых впечатлениях, полученных в воюющей Англии:

Я видел, как бомбили Лондон, я видел, как страдают люди и как жесток враг, сбрасывающий бомбы на мирных людей. Враг не сражался по принципу «солдат против солдата». Сотни людей теряли свой кров, и это повлияло на мои взгляды – теперь я страстно хотел воевать за эту страну, в которую приехал в поисках приключений.

Мне не было страшно во время Блitzа (наиболее ожесточенный период Битвы за Британию – ВК). Я не прятался в бомбоубежищах. Я ходил по улицам и смотрел, как справляются с огнем пожарные машины.

...Вам будет трудно это понять. Сегодня мы говорим: Индия или Англия, но тогда мы были едины... На меня произвела большое впечатление храбрость англичан: они не паниковали. Я часто ходил в кино – показ приостанавливали, когда звучал сигнал воздушной тревоги. Людям говорили: «Если вы хотите проследовать в бомбоубежище, пожалуйста, сделайте это сейчас.» Никто не вставал с места. Я просто поражался, насколько храбрыми были эти люди...

Прибытие 24-х индийцев в Великобританию привлекло значительное внимание СМИ. Как рассказывал Пуджи, они даже получили приглашение на чаепитие с королевской семьей в Виндзорском замке.

Первым местом службы Пуджи стала база *No 1 RAF Depot* в городке Аксбридж/Uxbridge. Он прибыл туда 8 октября 1940 г., ровно через 8 лет после того выхода указа о создании индийской военной авиации. В конце 1970-х этот день станет официальным праздником – днем индийских ВВС. Через короткий промежуток времени Пуджи получил назначение в *No 12 EFTS* (аэробаза *RAF Prestwick*) для прохождения курса обучения на самолетах *de Havilland Moths*. Он со своими товарищами прошел ускоренный курс подготовки, затем продвинутый курс обучения в летной школе *No 9 Service Flying Training School* на аэродроме *RAF Халлавингтон/Hullavington*. 16 апреля 1941 г. индийцы закончили этот курс.

Через неделю Пуджи и небольшая группа его индийских товарищей были направлены в знаменитую *No 56 OTU (Operational Training Unit - база RAF близ городка Саттон Бридж/Sutton Bridge)*. Среди них из первых 24-х были Ranjan Dutt и Н. С. Mehta. В это же время в учебной части находилась группа польских летчиков. Позднее аналогичная стадийность подготовки пилотов с подобными названиями учебных частей будет воспроизведена в Индийских ВВС. Из 24-х индийцев, проходивших переподготовку, восемь, включая Пуджи, сдали экзамен на летчика-истребителя. Шестеро из них погибли в первый же год военной службы...

Запись в боевые эскадрильи была добровольной:

...Как-то за завтраком вошел старший офицер и спросил, кто хочет добровольно записаться в эскадрилью истребителей. Все подняли руки – все рвались в бой. Я был

горд тем, что нахожусь среди таких парней. Из восьми индийцев, записавшихся вместе со мной в истребительную эскадрилью, шестеро погибли...



Вместе с товарищами. 1941 г.

<http://www.bharat-rakshak.com/IAF/Galleries/History/WW2/MSPujji01/09.jpg.html>

В Великобритании Пуджи служил в двух боевых истребительных эскадрильях. Первой из них стала знаменитая 43-я Эскадрилья (*Боевые Пемушки/Fighting Cocks*), где он начал службу 1 июня 1941 г. Это было в чем-то элитное подразделение *RAF*, сформированное еще в 1916 г. В то время его первым командиром стал майор Уильям Шолто-Дуглас (William Sholto-Douglas), ставший Главным Маршалом Aviации (Air Chief Marshal) и Командующим Истребительной Aviацией *RAF* (AOC-in-C Fighter) в период ВМВ. Долгие годы эскадрилья базировалась на аэродроме *RAF* в городе Тангмир (Tangmere) вместе с 1-й Эскадрильей и приобрела известность своими довоенными выступлениями в Хендонских авиашоу (Hendon air shows). В этой эскадрилье начинали службу многие летчики, впоследствии ставшие знаменитостями.

Однако уже вскоре 43-я Эскадрилья была переведена в город Дрем (Drem, Шотландия) на отдых, но Пуджи уже в июне 1941 г. получил назначение в 258-ю Эскадрилью, которая сравнительно недавно, в конце апреля 1941 г., была перебазирована в зону боевых операций с острова Мэн (Isle of Man). Во второй половине 1941 г. эскадрилья сменила несколько аэродромов (Kenley, Redhill и Martlesham Heath), осуществляя боевое патрулирование над Ла-Маншем и сопредельной территорией оккупированной Франции.

Служба в Великобритании

Лейтенант (*Pilot Officer*) Пуджи осуществлял боевые вылеты с аэродрома Кенли на протяжении 3-х месяцев, в том числе, участвуя в эскортировании бомбардировщиков. На фотографиях того периода службы Пуджи можно видеть надпись *Amrit* на фюзеляже ниже кабины. Это было именем его невесты и будущей жены.



Пуджи в кабине своего Харрикейна. На фюзеляже надпись – Amrit
<http://aces.safarikovi.org/victories/india-ww2.html>

Пуджи так вспоминал этот период своей службы:

Мы сопровождали бомбардировщики над территорией оккупированной Франции. Мы делали вылеты утром, днем и вечером, трижды в день. Риск был большим, и едва ли случался вылет, после которого все возвращались домой. Каждое утро, во время завтрака, за столом было на два-три человека меньше, чем день назад...

В одном из интервью он рассказывал:

Свой первый вылет я осуществил над оккупированной Францией, сопровождая бомбардировщики. Вокруг меня будто бы выросли цветы. Я не слышал даже звук собственного мотора - вокруг меня все было в красивых облачках разрывов. Мне было скорее интересно, чем страшно. Я даже не представлял себе, что это взрывались снаряды зениток. Но уже вскоре они сбили бомбардировщик, и я вернулся к реальности... Первым из наших сбитых летчиков оказался мой сосед по комнате. Потом я просыпался ночью, и становилось грустно от того, что я один в комнате. Вскоре я избавился от этого чувства, потому что каждый день кто-то пропадал без вести... В каждом письме моим родителям я писал о том, чтобы меня не ждали назад.

В тот день, когда я сбил свой первый самолет, я вернулся в свою комнату и улегся. Я не хотел ни с кем говорить: то, через что я прошел в тот день, могло закончиться моей гибелью...

Предполагалось, что мы должны занять место в кабине [всего] за одну минуту. В первую же неделю я почти побил этот рекорд, что было оценено по достоинству офицерами RAF. Вообще, ко мне они относились лучше, чем к другим, возможно, потому, что я носил тюрбан и был в чем-то экзотикой. Я просто стал VIP-лицом. Мне, например, никогда не нравилась английская еда, и я едва притрагивался к ланчу или ужину. Командование поинтересовалось тем, что я хочу, но я в тот момент подумал только о шоколаде. Шоколад был рационирован, но мне стали выдавать дополнительный паек и, кроме того, два яйца на завтрак.

Командир звена, в котором летал Пуджи, погиб. Индеец вспоминал, что принял на себя роль исполняющего обязанности командира звена на короткий период времени. Само по себе это было необычным в то время: индеец командовал звеном в эскадрилье RAF.

В одном из вылетов я неожиданно обнаружил, что мою приборную доску разнесло вдребезги – я не услышал ничего из-за шума мотора. При этом мою куртку пробил пуля. Затем из передней части мотора повалил черный дым, и брызнуло масло. Было это на высоте около 18 000 футов. Я начал скольжение над проливом. Когда я находился на высоте 7 000 футов, мне по радио передали рекомендацию выбраться с парашютом над морем, чтобы меня потом подобрал катер. Но я не умел плавать, и мне не понравилась эта идея, поэтому я ответил, что попытаюсь приземлить самолет. Я увидел белые клиффы Дувра, меня это приободрило, и все шло хорошо, пока я не выпустил шасси и не загорелся мой самолет. Я сумел посадить самолет, после чего меня вытащили из объятых пламенем обломков. Следующее, что я услышал: «Он еще жив.» Меня вытащили из кабины, я мог слышать, но глаза были закрыты из-за огня. Я схватился обеими руками за тюрбан, потому что он всегда должен был быть со мной, и, помню, мои руки после этого оказались все в крови... Следующие семь или восемь дней я провел в госпитале...

Когда я был в Англии, ко мне относились просто прекрасно, на самом деле. У меня был собственный шофер, бензин оплачивался. Когда я шел в кино, я становился в очередь за билетами вместе со всеми, но люди настаивали на том, чтобы я становился в самое начало – думаю, все это благодаря моей военной форме. Ну, я шел в начало очереди, пытался заплатить за билет, но с меня не брали денег. В небольших деревнях случалось то же самое: часто хозяева не брали с меня денег. В ресторанах нам всегда давали сахар, хотя он был rationирован. Я чувствовал, что меня всюду привечают, нигде я не ощущал себя аутсайдером или дискриминируемым, и все это пробуждало во мне желание вернуться в эту страну когда-нибудь после войны. Кого бы я ни встретил, все давали мне возможность чувствовать себя как дома... Люди салютовали мне и называли меня «сэр».

Когда я сделал положенное количество вылетов, мне полагался трехмесячный отдых, но я хотел летать. Мне предложили отправиться в Россию, куда только что вторгся Гитлер, и я сказал: «Куда угодно, но я должен летать».

За время службы в Великобритании Пуджи записал на свой счет две воздушные победы над немецкими истребителями.

Северная Африка

В конце сентября 1941 г. Пуджи был откомандирован в распоряжение Штаба ВВС в Западной части Североафриканской пустыни (Air Headquarters, Western Desert). Он вновь приступил к боевым вылетам, теперь в составе эскадрильи, предоставлявшей тактическую поддержку наземным войскам. В Африке у Пуджи обострились проблемы с питанием: он, в частности, по религиозным соображениям, не мог есть консервированную говядину. Он вспоминал:

Именно там я понял, что не могу ничего есть. Видите ли, в пустыне [консервированная] говядина была единственной доступной едой. Как сикх, я не мог ее есть, пришлось сесть на галеты... Чтобы разбить их, был нужен молоток. Британские офицеры заметили, что я ничего не ем, и забеспокоились. Мне сказали, что если я не буду питаться [нормально], меня отправят в Индию...

Проблема была решена следующим образом:

Меня на каждый уикенд отправляли в Каир. Один самолет должен был слетать туда и обратно, и мне давали возможность пилотировать его, чтобы я мог хорошо поесть! Каир в то время был чем-то вроде места для отдыха военнослужащих. Это был многонациональный город, в котором было много солдат союзных армий разных национальностей, с бурной ночной жизнью, хорошими ресторанами и кафе.

В период своей службы в Северной Африке Пуджи был один раз сбит огнем с земли. Вот как он вспоминал об этом:

Я пилотировал Kittyhawk, и неожиданно приборная доска моей машины разлетелась вдребезги. Позднее я обнаружил, что пуля пробила мой комбинезон - та самая пуля, которая разбила приборы... Затем самолет неожиданно начал разваливаться. Я сбросил скорость и сумел приземлиться посреди пустыни. В каждом самолете был запас воды и продуктов, поэтому я просто уселся и стал ждать. Я знал, что к северу от меня находится Средиземное море, но до него я бы просто не дошел. Ну а к югу, востоку и западу не было вообще ничего. Особого выбора у меня не было... Просидел я так 9-10 часов, затем увидел колонну машин, поднимающую пыль. Случилось так, что это были наши солдаты, которые подобрали меня.



Ближний Восток. Пуджи, неизвестный, Ранджан Дутт
<http://www.bharat-rakshak.com/IAF/Galleries/History/WW2/MSPujji02/>

16 января 1942, непосредственно перед вторым наступлением Роммеля, которое привело к падению Тобрука, Пуджи отправился морем в Коломбо.

Снова в Индии

В феврале 1942 г. Пуджи и те индийцы из первых 24-х, которые оставались в живых к этому времени, вернулись из Англии и получили назначение в 4-ю Эскадрилью Индийских ВВС, базировавшуюся в городе Кохат (Kohat) и оснащенную самолетами *Вестлэнд Лайсендер/Westland Lysander*. В этих краях индийские летчики участвовали в боевых действиях против местных повстанцев, которые вели партизанскую войну на территории, расположенной на стыке тогдашней Индии (*ныне часть Пакистана - ВК*) и Афганистана. По воспоминаниям Пуджи, полеты над Северо-Западной Приграничной Провинцией (North West Frontier Province) показались ему гораздо опаснее, чем боевые вылеты в небе Европы и Северной Африки. Он вспоминал, что один из летчиков *RAF* был сбит в этом районе, попал в руки повстанцев племени Сархади (Sarhaddi) и был буквально изрублен на куски.

В 1943 г. Пуджи летал на машинах *Лайсендер* и *Харрикейн* в различных районах Бирманского фронта. 20 декабря 1943 г. он получил назначение в 6-ю Эскадрилью, базировавшуюся в районе города Кокс-Базар (*Cox's Bazaar, ныне на территории*

Бангладеш - ВК). Эскадрилья летала на *Харрикейнах*, но на этом этапе войны выполняла задачи тактической поддержки наземных войск. Постепенное завоевание господства в воздухе и постоянные атаки ВВС союзников на позиции японцев, их тылы и линии снабжения сыграли важнейшую роль в переломе в ходе военных действий на этом «забытом» фронте и в конечной победе союзников. В марте 1944 г. эскадрилья, в которой служил Пуджи, была переброшена в район Бутхидаун (?-ВК) (Buthidaun, Бирма), где шли ожесточенные бои на земле.

В апреле 1944 г. Пуджи был переведен в 4-ю Эскадрилью, базирующуюся в г. Фени (Feni). Эскадрилья осуществляла сопровождение транспортных самолетов и воздушное прикрытие морских транспортов. Командовал эскадрильей майор-новозеландец Джеффри Стэнтон Шарп (Geoffrey Stanton Sharp, RNZAF). В июне эскадрилья была переброшена в город Комилла (*Comilla, ныне – территория Бангладеш - ВК*) и позднее сменила 6-ю Эскадрилью, приняв на себя роль подразделения воздушной разведки для 14-й Армии. Пуджи стал командиром этой эскадрильи. Как-то раз он после трех дней поисков сумел обнаружить в джунглях потерянный отряд из 300 американцев и, как считается, этим спас им жизнь. Он принимал участие и в атаках на наземные цели:

Это случалось очень часто, и я был в восторге от этого. Теперь я чувствую себя плохо, когда думаю об этом. Я был очень жесток. Я несу ответственность за гибель многих японцев...

С началом летнего муссонного сезона (сезона дождей) эскадрилья перешла к тактической поддержке наземных войск. В боевых действиях участвовали сначала 4, а затем, в 1945-м, 6 индийских эскадрилий. В начале 1945 г., исполнявший обязанности капитана (Acting Flight Lieutenant) Пуджи был переведен в штабной колледж (Staff College), размещавшийся в Кветте (*Quetta, теперь – территория Пакистана - ВК*). К тому времени Пуджи прослужил почти четыре года в составе боевых эскадрилий, что было необычайно долгим периодом боевой службы для летчика даже по стандартам ВМВ. За это время Пуджи потерял 35 боевых товарищей... В одном из интервью Пуджи говорил: «Я всегда помню своих погибших друзей. На фотографиях я помечал крестиком тех, кого мы потеряли. Это что-то такое, что я не могу забыть».



Февраль 1944 г. В Бирме.

<http://www.bharat-rakshak.com/IAF/Galleries/History/WW2/MSPujji02/>

Наиболее высокой наградой, полученной Пуджи, стал *Distinguished Flying Cross* (*Крест за Отличие в Летной Службе*). В представлении к награде можно прочесть следующее:

Этот офицер осуществил множество разведочных полетов над оккупированной японцами территорией, часто в трудных погодных условиях муссонного сезона. Он собрал ценные данные о перемещениях расположении вражеских войск, что позволило осуществлять воздушные атаки ... в период дождей. Капитан (*Flight Lieutenant*) Пуджи проявил себя как профессиональный и целеустремленный летчик, который всегда демонстрировал исключительные лидерские способности и храбрость.

Информация о присвоении ему этой высокой награды была напечатана в *London Gazette* 13 апреля 1945 г.

Как ни удивительно, будучи сикхом, Пуджи всегда наотрез отказывался летать без своего тюрбана: «Я обратился с просьбой к своему командиру, и мне разрешили одевать наушники поверх тюрбана. Вероятно, я был единственным в мире человеком, который всю войну летал с тюрбаном на голове. Разумеется, я поступал так, потому что это было частью моей религии. Сейчас я изменил свое отношение [к этому].»

После войны

Вскоре после войны, в конце 1946 г., у майора (*Squadron Leader*) Пуджи был диагностирован туберкулез. 10 января 1947 г. он был уволен с летной службы по инвалидности. В тот момент врачи могли обещать ему не более 6 месяцев жизни. Пуджи провел более 8 месяцев в госпитале, где он не пал духом и организовывал театральные представления для других больных. Он сумел победить болезнь, но отныне ему было запрещено летать. Пуджи покинул ВВС и приступил к работе на аэродроме Сфадарджанг (*Safdarjung* близ Дели) в должности *Aerodrome Officer* (одного из менеджеров аэродрома? – ВК).

Как ни удивительно, вскоре Пуджи снова начал летать, теперь уже летчиком гражданской авиации. Он также сыграл заметную роль в развитии планерного спорта в Индии, участвовал в воздушных гонках и соревнованиях по планеризму. Как-то раз он сумел осуществить безостановочный перелет на планере от Пуны/Pune до Белгаума/Belgaum (расстояние – 338 км - ВК), поднявшись на высоту более 3-х км. В 1968 г. Пуджи принял участие в чемпионате мира по планерному спорту в Лешно (Leszno, Польша) в качестве менеджера индийской команды. Примечательно, что со временем Пуджи перестал носить тюрбан: частично потому, что он мешал ему: частично потому, что стал по-другому относиться к религии.

Поздний период жизни

Завершив свою карьеру в 1974 г., Пуджи поселился в Великобритании в графстве Кент: «После выхода в отставку мне нужно было где-то [окончательно] поселиться. У меня с 1940-х остались такие прекрасные воспоминания об Англии, что я решил: «Поеду туда.» Я получил разрешение на въезд в Соединенное Королевство в качестве почетного гостя правительства страны, что, насколько я знаю, случалось нечасто.» Он приложил много усилий к тому, чтобы британцы чаще вспоминали о том вкладе, который внесли военнотружущие из «цветных» колоний в победу над врагом во ВМВ. Вот что он говорил об этом: «Очевидно, что миллионы [жителей колоний] стали добровольцами. Они сражались, как все, с полной отдачей. Они воевали не потому, что их наняли для этого. Очень многие погибли, при этом их доблесть была замечена – некоторые заслужили *Крест Виктории* – высочайшую награду. Но после войны об этом не вспоминали – я имею в виду то, что люди стали игнорировать роль индийцев. А войну в Бирме было бы невозможно выиграть без участия индийцев.»

С годами отношение Пуджи к Великобритании стало меняться. Вот что он говорил об этом: «Теперь на улице считают каждого индийца неграмотным. Однажды я вел машину в

городе, мне было нужно подхватить мою жену, а дорогу разделяла двойная желтая линия (по-видимому, Пуджи ее пересек – ВК). Так молодой полицейский начал орать на меня, будто я такой тупой. Потом я увидел, как вежливо он разговаривал с белым водителем на противоположной стороне дороги. Не хотелось говорить ему, что я – офицер, и что во время войны ему пришлось бы отдать мне честь... Теперь это не та Англия, которую я знал, но, может быть, если о моей истории расскажут, люди будут помнить о нас и о том, что мы сделали когда-то.»

Пуджи был одним из 2.5 миллионов добровольно вступивших в годы ВМВ в вооруженные силы Британского Содружества людей из разных национальных групп, населявших индийские владения Британской Короны. В конце 2000-х он был последним здравствующим индийским летчиком-ветераном ВМВ. Как и многие другие ветераны, он считал, что вклад индийских солдат и офицеров в победу во ВМВ был, в существенной мере, проигнорирован. Никто не приглашал его на многочисленные торжества, которые имели место в Великобритании в год 70-летия начала ВМВ, и в другие годы. Как-то он сказал: «Насколько я это понимаю, никто из власть предержащих не помнит о том, что мы были здесь и были частью [истории] Второй мировой Войны.»

Чтобы сгладить негативные представления об оценке роли колониальных летчиков, в январе 2009 года в Великобритании, в Королевском Музее ВВС в Косфорде (*Royal Air Force Museum Cosford*), была открыта постоянная экспозиция под названием *Различные Национальные Группы в Королевских ВВС (Diversity in the Royal Air Force)*. Пуджи был приглашен на открытие в качестве почетного гостя. И посмертно Махендеру Пуджи была оказана огромная честь: 28 ноября 2014 г. в городе Грейвзэнд (Gravesend, графство Кент) была установлена его статуя со следующей надписью: «В память о тех, кто пришел с другого края Земли, чтобы сражаться за Британию во всех военных конфликтах в 1914-2014 годах.»



Пуджи в 2004 г.

<http://www.bharat-rakshak.com/IAF/Galleries/History/WW2/MSPujji02/MSPujji2004.jpg.html>



Памятник Махендеру Пуджи

<http://www.gravesendreporter.co.uk/news/gravesend-landmark-receives-national-award-1-4300075>

Источники

<http://www.bharat-rakshak.com/IAF/history/ww2/veterans/1196-mspuji01.html>

<https://www.theguardian.com/uk/2002/nov/06/britishidentity.military>

<https://www.theguardian.com/audioarchive/letter/template/0,7138,345342,00.html>

<http://aces.safarikovi.org/victories/india-ww2.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=bVaHp4t9S1Q>

https://www.youtube.com/watch?v=Zqm_TmIP_h4