

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

АСЫ ВТОРОЙ
МИРОВОЙ ВОЙНЫ.
БРИТАНСКАЯ ИМПЕРИЯ

АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ. БРИТАНСКАЯ ИМПЕРИЯ

М.В. ЗЕФИРОВ

Том I



Том I

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

М.В. ЗЕФИРОВ

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ

БИБЛИОТЕКА

АСЫ ВТОРОЙ
МИРОВОЙ ВОЙНЫ.
БРИТАНСКАЯ ИМПЕРИЯ

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

М.В. ЗЕФИРОВ

**АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.
БРИТАНСКАЯ ИМПЕРИЯ**

Том I


ИЗДАТЕЛЬСТВО
ТРАНЗИТКНИГА
Москва
2004

УДК 355/359(410)

ББК 68.53

З-47

Серия основана в 1998 году

Серийное оформление А.А. Кудрявцева

Подписано в печать с готовых диапозитивов 25.03.2004.
Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 26,88. Тираж 3500 экз. Заказ 1077.

Зефиров М.В.

З-47 Асы Второй мировой войны: Британская империя. В 2-х т. Т. 1 / М.В. Зефиров. — М.: ООО «Издательство АСТ»: ООО «Транзит-книга», 2004. — 510, [2] с.: ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-021657-2 (Т. 1)

ISBN 5-17-013506-8 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 5-9578-0609-9 (Т. 1)

ISBN 5-9578-0138-0 (ООО «Транзиткнига»)

Книга рассказывает об английских, австралийских, канадских, новозеландских и южноафриканских пилотах, служивших в ходе Второй мировой войны в составе военно-воздушных сил Британской империи.

Предназначается для широкого круга читателей, как специалистов, так и любителей военной истории.

УДК 355/359(410)

ББК 68.53

© М.В. Зефиров, 2004

© ООО «Издательство АСТ», 2004

Оглавление

Британская империя накануне Второй мировой войны	6
Организационная структура военно-воздушных сил Британской империи	10
Награды Британской империи	21
Крест Виктории	30
Поименный список летного персонала, награжденного Крестом Виктории в ходе Второй мировой войны	34
Асы Британской империи периода Второй мировой войны	
Система учета воздушных побед	56
Сводная таблица асов Британской империи периода Второй мировой войны	59
Лучшие летчики-истребители военно-воздушных сил Британской империи	
Мармадок Томас Сент-Джон Пэттл	269
Уильям Вейл	364
Вернон Кромптон Вудвард	380
Ричард Найджел Каллен	396
Эдвард Уильям Футт Хеветт	401
Питер Гай Уйакэм-Барнс	404
Чарльз Эдвард Кэсболт	414
Леонард Коттинэм	418
Джозеф Фредерик Фрезер	425
Невилл Боукер	432
Питер Сент-Джордж Брюс Тернбэлл	439
Уилфред Стенли Артур	461
Дональд Свифт Грегори	467
Алан Чарльз Роулинсон	470
Гордон Генри Стииг	476
Хоумер Пауэл Кочрейн	481
Алан Хилл Бойд	484
Библиография	490
Алфавитный указатель	492

Британская империя была единственным государством, участвовавшим во Второй мировой войне с первого до последнего дня — от нападения нацистской Германии на Польшу и до капитуляции Японии. Соответственно и ее авиация вела бои на всех без исключения театрах военных действий. Над Норвегией, Данией, Голландией, Бельгией, Францией, Италией, Грецией, Ливией, Тунисом и над Средиземным морем она сражалась с немецкими Люфтваффе. В Северной и Восточной Африке, над Албанией, Грецией и о. Мальта ее противником была итальянская авиация, над Алжиром, Тунисом и Сирией — авиация вишистской Франции, а в Юго-Восточной Азии и над островами Тихого океана — японская авиация.

Одной из самых славных страниц в истории британской авиации стала «битва за Англию», продолжавшаяся с 10 июля по 31 октября 1940 г. Победа в ней сорвала планы руководства Третьего рейха по высадке десанта на английском побережье Ла-Манша и фактически спасла Великобританию от весьма вероятного, в случае такового десанта, поражения в войне. Из 2927 пилотов и бортстрелков, участвовавших в боевых вылетах в ходе «битвы за Англию», погибли 544 и еще около 500 получили ранения. Премьер-министр Уинстон Черчилль, отдавая должное мужеству всех этих людей, сказал: *«Никогда еще многие не были так обязаны немногим».*

Без сомнения, эти слова можно отнести и к летчикам-истребителям, защищавшим Мальту, к экипажам бомбардировщиков, совершавшим ночные налеты на территорию Третьего рейха и фашистской Италии, и к экипажам самолетов береговой авиации, которые выполняли многочасовые патрульные полеты над Атлантикой и Средиземным морем, ведя поиск вражеских подводных лодок и прикрывая свои конвои.

По своему составу авиация Британской империи была поистине интернациональной. В ней служили австралийцы, англичане, ирландцы, канадцы, новозеландцы, родезийцы, шотландцы и южноафриканцы, и слова Черчилля с полным правом относятся и ко всем ним.

Британская империя накануне Второй мировой войны

К началу Второй мировой войны Британская империя была крупнейшим государством в мире. Ее владения находились в Австралии, Африке, Азии, Северной и Южной Америке и занимали 35,7 млн. кв. км (см. таблицу №1). Для сравнения, Советский Союз имел площадь 22,4 млн. кв. км, т.е. более чем на треть меньше.

Центром Британской империи была т.н. метрополия¹ — Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland), которое более известно под названием Англия. Метрополия занимала всего 0,7% общей площади империи, но управляла огромными колониями, протекторатами и мандатными территориями.

В протекторатах и мандатных территориях правили местные короли, шейхи или вожди племен, находившиеся под полным контролем англичан и опиравшиеся на их вооруженные силы, а в колониях — британские губернаторы. Исключением среди колоний была Индия, формально имевшая парламент. Последний фактически утверждался англо-индийским правительством, состоявшим из британского генерал-губернатора, носившего титул вице-короля Индии, и членов исполнительного совета, назначенных королем Великобритании.

В Британскую империю входили и шесть доминионов²: Австралийская федерация, Канада, Новая Зеландия, Ньюфаундленд и Лабрадор³, Свободное Ирландское государство и Южноафриканский Союз⁴. Это были бывшие колонии, добившиеся самоуправления. Они имели свои парламенты, правительства и вооруженные силы, могли вести самостоятельную внешнюю политику и назначать своих дипломатических представителей, устанавливать таможенные тарифы не только с другими странами, но и с метрополией. Британская корона была представлена в доминионах генерал-губернаторами, которые играли роль связующего звена между местной властью и правительством Соединенного Королевства.

¹ От англ. *metropolis* — столица.

² От англ. *dominion* — владение.

³ Ныне входит в состав Канады.

⁴ Ныне территория Южно-Африканской Республики (ЮАР) и Лесото.

Для согласования важнейших вопросов в масштабах Британской империи, начиная с 1907 г., созывались имперские конференции. Они проходили регулярно раз в четыре года, помимо чрезвычайных, и в них участвовали премьер-министры метрополии и доминионов, представители англо-индийского правительства и министерства колоний Великобритании.

На имперской конференции 1926 г. была принята Декларация Равноправия. В ней говорилось, что Соединенное Королевство и его доминионы — это автономные государства внутри Британской империи, равные по статусу и никоим образом не подчиняющиеся друг другу, но все они «*объединены верностью монархии*». Тогда же было решено именовать их странами Британского Содружества (British Commonwealth)¹. Затем в ноябре 1931 г. положения этой декларации были подтверждены британским парламентом в специальном законе — т.н. Вестминстерском статуте.

Система управления вооруженными силами Британской империи, включавшими вооруженные силы Великобритании и доминионов, была довольно громоздкой. Так, в метрополии Королевская армия (Royal Army) находилась в ведении военного министерства, Королевский военно-морской флот (Royal Navy — RN) — в ведении морского министерства или Адмиралтейства (Admiralty), а Королевские военно-воздушные силы (Royal Air Force — RAF) — в ведении министерства авиации, при этом каждое из этих трех министерств имело отдельные бюджеты.

Вооруженные силы же каждого из доминионов управлялись собственными министерствами обороны и могли быть использованы за пределами своей страны только по постановлению парламента. При этом вооруженные силы Австралии, Новой Зеландии, Канады и Южноафриканского союза строились по английскому образцу, армия Ирландии — по образцу армии США, а Ньюфаундленд и Лабрадор, фактически уже бывшие частью Канады, просто не имели собственных вооруженных сил.

¹ Фактически доминионы продолжали быть частью империи. Только после того, как в 1947 г. сначала независимость получили Индия и Пакистан, в 50-х — 60-х гг. XX в. — африканские колонии, а затем и азиатские территории, Британская империя окончательно стала Британским Содружеством. В настоящее время в него входит почти 50 независимых стран и его формальным главой продолжает оставаться монарх Великобритании.

Составные части Британской империи

Наименование	Часть света	Площадь, км ²
1. Метрополия Великобритания и Северная Ирландия	Европа	244 194
2. Доминионы		
Свободное Ирландское государство	Европа	68 384
Канада	Сев. Америка	9 659 400
Ньюфаундленд и Лабрадор	Сев. Америка	420 670
Австралийская федерация	Австралия	7 706 168
Новая Зеландия	Австралия	271 305
Южноафриканский союз	Африка	1 225 261
Всего доминионы:		19 351 188
3. Колонии и протектораты		
Гибралтар	Европа	5
о. Мальта	Европа	306
Индия	Азия	4 735 440
о. Цейлон ¹	Азия	65 607
о. Борнео ² (британская часть)	Азия	199 820
о. Кипр	Азия	9 282
о. Сингапур и др. владения в Сингапурском проливе	Азия	4 222
о. Гонконг	Азия	1 050
Аден, о. Перим, Камаран	Азия	23 400
Бахрейнские и Мальдивские о-ва	Азия	4 430
Федерация малайских государств ³	Азия	132 122
Родезия ⁴	Африка	1 140 400
о. Маврикия, о. Св.Елены, Сейшельские о-ва	Африка	2 757
Свазиленд, Базуто и Бечуаналенд ⁵	Африка	759 534
Кения и Уганда	Африка	920 930
Гамбия, Сьерра-Леоне и Золотой берег ⁶	Африка	294 552

Нигерия	Африка	870 912
Судан (англо-египетский)	Африка	2 629 320
Ньяссаленд и Сомалиленд ⁷	Африка	274 331
о. Занзибар и о. Пемба	Африка	2 640
Бермудские о-ва	Сев. Америка	50
Антильские о-ва	Америка	31 850
Британский Гондурас	Америка	22 280
Британская Гвиана	Южн. Америка	231 800
Фолклендские и др. о-ва в южных полярных водах	Южн. Америка	1 301 170
о-ва Тонга, Соломоновы, Фиджи, Папуа, Кука и др.	Австралия	282 369
Всего колонии и протектораты:		13 940 579
4. Мандатные территории		
Палестина и Трансиордания	Азия	65 328
Тоголенд, Камерун, Танганьика ⁸	Африка	1 894 022
о-ва Новая Гвинея, Самоа, Науру	Австралия	239 291
Всего мандатные территории:		2 198 641
Итого Британская империя:		35 734 602

¹ Ныне носит название о. Шри-Ланка.

² Ныне носит название о. Калимантан.

³ Ныне Малайзия.

⁴ Ныне ее территория поделена между несколькими государствами. Юго-восточная часть принадлежит ЮАР, юго-западная и западные части — Ботсване, центральная часть — Зимбабве, северо-западная и северная части — Замбии, а северо-восточная — Малави.

⁵ Ныне частично территория Ботсваны и частично территория ЮАР.

⁶ Ныне Гана.

⁷ Ныне соответственно Малави и Сомали.

⁸ Ныне Танзания.

Организационная структура военно-воздушных сил Британской империи

Королевские военно-воздушные силы Великобритании (RAF) были образованы 1 апреля 1918 г. на основе Королевского воздушного корпуса (Royal Flying Corps — RFC)¹. Позднее они были поделены на три большие части: авиационное командование метрополии (Home Command), авиационное командование заморских территорий (Overseas Command) и на воздушные силы военно-морского флота (Fleet Air Arm of RAF — FAA).

Вслед за метрополией собственные военно-воздушные силы в начале 20-х годов XX в. создали и три доминиона Британской империи, имевшие до этого в составе своих армий небольшие авиационные корпуса:

— 1 февраля 1920 г. авиационный корпус Южноафриканского союза (South African Aviation Corps)² был переименован в военно-воздушные силы Южноафриканского союза (South African Air Force — SAAF),

— в ноябре 1920 г. авиационный корпус Канады (Canadian Aviation Corps)³ был преобразован в военно-воздушные силы Канады (Canadian Air Force), которые затем 1 апреля 1924 г. получили наименование Королевских военно-воздушных сил Канады (Royal Canadian Air Force — RCAF),

— 31 марта 1921 г. воздушный корпус Австралии⁴ был сначала преобразован в военно-воздушные силы Австралии (Australian Air Force), которые, в свою очередь, в июне того же года получили наименование Королевских военно-воздушных сил Австралии (Royal Australian Air Force — RAAF).

¹ Был сформирован в мае 1912 г.

² Был сформирован еще в начале 1915 г.

³ Был сформирован в 1914 г.

⁴ Еще в сентябре 1912 г. в Австралии был сформирован армейский авиационный корпус (Army Aviation Corps), который сначала в январе 1913 г. был переименован в летный корпус Австралии (Australian Flying Corps), а затем в 1920 г. — в воздушный корпус Австралии (Australian Air Corps).

В заключение в июне 1923 г. были образованы Королевские военно-воздушные силы Новой Зеландии (Royal New Zealand Air Force — RNZAF). Только Ирландия, вероятно, из-за своей географической близости к метрополии, осталась без собственной военной авиации.

Военно-воздушные силы Австралии, Канады и Новой Зеландии создавались по точному образцу RAF, что видно уже из их названий. В RAAF, RCAF и RNZAF были приняты те же самые воинские звания, что и в RAF (см. таблицу №2), за исключением двух высших званий — эйр-чиф-маршала и маршала RAF. Летный и наземный персонал носил форму RAF, и лишь на рукаве кителей имелась небольшая нашивка с названием страны, показывавшая национальную принадлежность военнослужащего.

SAAF, с точки зрения организационной структуры, также повторяли английскую авиацию, но в них были приняты другие воинские звания (см. таблицу №3). Персонал же FAA имел воинские звания, заимствованные у английского военно-морского флота, что объяснялось спецификой их службы.

Соответствия воинских званий в RAF званиям в Люфтваффе и в итальянской королевской авиации (Regia Aeronautica — Реджиа Аэронаутика) показаны в таблице №4, а званиям в американской и советской авиации — в таблице №5.

Базовой единицей RAF было звено (Flight), имевшее по штату четыре — шесть самолетов, в зависимости от их типа, и возглавлявшееся офицером в звании флайт-лейтенанта. Два или три звена составляли эскадрилью (Squadron — Sqdn.) под командованием сквадран-лидера. Каждая эскадрилья имела свой персональный номер (см. таблицу №6), а также герб и девиз, которые утверждались Гербовой палатой Великобритании. Звенья же обозначались буквами латинского алфавита: звено «А», звено «В» и звено «С».

На борту самолетов обычно наносился трехбуквенный код: первые две литеры, отделенные опознавательным знаком, были кодовым обозначением эскадрильи, а третья была обозначением данного самолета в эскадрилье. Например, бортовой код «JX-B» означал, что это самолет «В» из 1 Sqdn. RAF. Правда, надо отметить, что затем уже в ходе Второй мировой войны некоторые эскадрильи, действовавшие в Северной Африке и на о. Мальта, имели кодовое обозначение, состоявшее из одной буквы, а отдельные самолеты вообще летали без него.

Воинские звания в RAF

Полное наименование	Сокращенное обозначение	Транслитерация на русский язык
Aircraftman, Class II	ACII	эйркрафтмэн 2-го класса
Aircraftman, Class I	ACI	эйркрафтмэн 1-го класса
Leading Aircraftman	LAC	лидинг-эйркрафтмэн
Senior Aircraftman	SAC	синьор-эйркрафтмэн
Corporal	Cprl	капрал
Sergeant	Sgt	сержант
Flight Sergeant	Flg Sgt	флайт-сержант
Warrant Officer	Wt Off	ворэнт-офицер
Pilot Officer	Plt Off	пайлэт-офицер
Flying Officer	Flg Off	флаинг-офицер
Flight Lieutenant	Flt Lt	флайт-лейтенант
Squadron Leader	Sqn Ldr	сквадрэн-лидер
Wing Commander	Wg Cdr	уинг-коммендэр
Group Captain	Gr Cpt	груп-каптэн
Air Commodore	Air Cdr	эйр-коммодор
Air Vice-Marshal	AVM	эйр-вице-маршал
Air Marshal	AM	эйр-маршал
Air Chief Marshal	ACM	эйр-чиф-маршал
Marshal of the RAF	–	маршал RAF

Таблица №3

Сравнительная таблица основных званий в RAF, FAA и SAAF
(в скобках указаны сокращенные обозначения)

RAF	FAA	SAAF
Corporal	Petty Officer, Class III	Corporal
Sergeant	Petty Officer, Class II	Sergeant
Flight Sergeant	Petty Officer, Class I	Air Sergeant
–	Chief Petty Officer	–
Warrant Officer	Warrant Officer	–
Pilot Officer	Midshipman (Midspmn)	Second Lieutenant
Flying Officer	Sub-Lieutenant (Sub Lt)	Lieutenant
Flight Lieutenant	Lieutenant (Lt)	Captain
Squadron Leader	Lieutenant Commander (Lt Cdr)	Major
Wing Commander	Commander (Cdr)	Lieutenant Colonel

**Сравнительная таблица воинских званий
в RAF, Люфтваффе и Реджиа Аэронаутике**

RAF	Luftwaffe	Regia Aeronautica
Aircraftman Class II	Flieger	Aviere
Aircraftman Class I	Gefreiter	Aviero scelto
Leading Aircraftman	Obergefreiter	-
Senior Aircraftman	Hauptgefreiter	-
Corporal	Unteroffizier	Primo Aviere
-	Unterfeldwebel	Sergente
Sergeant	Feldwebel	Sergente Maggiore
Flight Sergeant	Oberfeldwebel	Maresciallo ordinario
Warrant Officer	Stabsfeldwebel	Maresciallo Capo
-	Fahnenjunker	-
-	Fähnrich	Maresciallo Maggiore
-	Oberfähnrich	Aiutante di Battaglia
Pilot Officer	Leutnant	Sottotenente
Flying Officer	Oberleutnant	Tenente
-	-	Primo Tenente
Flight Lieutenant	Hauptmann	Capitano
-	-	Primo Capitano
Squadron Leader	Major	Maggiore
Wing Commander	Oberstleutnant	Tenente Colonnello
Group Captain	Oberst	Colonnello
Air Commodore	Generalmajor	Generale di Brigata Aerea
Air Vice-Marshal	Generalleutnant	Generale di Divisione Aerea
-	-	Generale di Squadra Aerea
Air Marshal	General der Flieger	Generale di Corpo d'Armata Aerea
Air Chief Marshal	Generaloberst	Generale d'Armata Aerea
Marshal of the RAF	Generalfeldmarschall	Maresciallo dell'Avia

**Сравнительная таблица воинских званий
в союзной авиации периода Второй мировой войны**

RAF	USAAF	ВВС РККА
Aircraftman Class II	Airman	рядовой
Aircraftman Class I	Airman 3 ^d Class	–
Leading Aircraftman	Airman 2 nd Class	ефрейтор
Senior Aircraftman	Airman 1 st Class	–
Corporal	Staff Sergeant	младший сержант
–	Technical Sergeant	–
Sergeant	Master Sergeant	сержант
–	Senior Master Sergeant	–
Flight Sergeant	Chief Master Sergeant	старший сержант
Warrant Officer	Warrant Officer	старшина
–	Chief Warrant Officer	–
Pilot Officer	Second Lieutenant	лейтенант
Flying Officer	First Lieutenant	старший лейтенант
Flight Lieutenant	Captain	капитан
Squadron Leader	Major	майор
Wing Commander	Lieutenant Colonel	подполковник
Group Captain	Colonel	полковник
Air Commodore	Brigadier General	–
Air Vice-Marshal	Major General	генерал-майор
Air Marshal	Lieutenant General	генерал-лейтенант
Air Chief Marshal	General	генерал-полковник
Marshal of the RAF	General of the Air Force	маршал авиации

Нумерация эскадрилий RAF
во время Второй мировой войны

Эскадрильи	Использованные номера
эскадрильи RAF	1 — 187, 189 — 299, 353 — 358, 360, 361, 510 — 521, 524 — 544, 547 — 567, 570 — 571, 575 — 578, 582, 587, 595, 598, 617, 621 — 628, 630, 631, 635, 637, 639, 640, 644, 650, 679 — 684, 691, 692, 695
эскадрильи FAA	401 — 460, 700 — 899, 1700 — 1899
эскадрильи вспомогательной авиации (Auxillary Air Force)	500 — 504, 600 — 605, 607 — 616
польские эскадрильи*	300 — 309, 315 — 318
чехословацкие эскадрильи	310, 313
голландские эскадрильи	320 — 322
норвежские эскадрильи	330 — 334
греческие эскадрильи	335, 336
французские эскадрильи	340 — 347
бельгийские эскадрильи	349, 350
югославские эскадрильи	351, 352
канадские эскадрильи	400 — 443
австралийские эскадрильи	450 — 464, 466 — 467
новозеландские эскадрильи	485 — 490
эскадрильи армейской авиации, в т.ч. оснащенные планерами	651 — 673
эскадрильи, оснащенные аэростатами заграждения	900 — 999
отдельные звенья и испытательные эскадрильи	1300 — 1699
отдельные звенья армейской авиации	1900 — 1999

* здесь и далее имеются в виду эскадрильи RAF, укомплектованные иностранным летным персоналом.

Обычно две или три эскадрильи составляли авиакрыло (Wing), но затем в ходе войны в авиакрыло, в отдельных случаях, могли войти до семи эскадрилий. Авиакрылья RAF, входившие в авиационное командование метрополии, создавались по территориальному принципу. Каждое авиакрыло было строго привязано к определенному аэродрому или к авиабазе, состоявшей из нескольких близко расположенных аэродромов. Поэтому оно получало наименование, совпадающее с названием аэродрома или авиабазы, на котором базировалось. Так, авиакрыло «Тангмер» (Tangmere Wing) размещалось на аэродроме Тагмер, севернее г. Литлгемптон, авиакрыло «Хоукинг» (Hawking Wing) — на аэродроме Хоукинг, в 3 км севернее г. Фолкстон, и т.д.

Из-за подобного принципа формирования авиакрыло не было единой боевой единицей и фактически состояло из двух частей. Первая из них включала постоянный состав крыла: штабной персонал и вспомогательные службы, обслуживающие аэродром, а вторая часть представляла собой переменный состав — летный и наземный персонал эскадрилий, базировавшихся в тот момент на этом аэродроме. Прямым следствием этого стало то, что в RAF функции командира авиакрыла были разделены между двумя должностями. Номинальным командиром авиакрыла (Wing Officer Commanding) был офицер в звании групп-кептэна, но он занимался исключительно административной работой и возглавлял службы аэродрома, не принимая участия в вылетах. Действиями же авиакрыла в воздухе руководил т.н. летающий командир крыла (Wing Commander Flying), имевший уже звание уинг-коммендэра.

Авиакрылья RAF, формировавшиеся в ходе Второй мировой войны сначала в Северной Африке, а затем и в Европе, были вынуждены регулярно менять аэродромы базирования. Поэтому в отличие от аналогичных подразделений, размещавшихся на территории Великобритании, они получали не собственные названия, а номера. Однако и в них сохранялся принцип раздельного командования на земле и в воздухе.

Тут необходимо отметить одну интересную особенность. Дело в том, что в военно-воздушных силах Британской империи самолеты летающих командиров авиакрыла имели персональные бортовые обозначения из двух или трех букв, являвшихся инициалами этого офицера. Например, уинг-коммендэр Дуглас Бэдер (Douglas Bader), занимавший летом 1941 г. должность летающего командира авиа-

крыла «Тангмер», летал на «Спитфайре» Mk.VA W3185 с бортовым кодом «D-B», а уинг-коммендэр Клив Робертсон Кодзуэлл (Clive Robertson Caldwell), возглавлявший весной 1943 г. 1 Wing RAAF, — на «Спитфайре» Mk.VC BS234 с бортовым кодом «CR-C».

Как видно из вышеизложенного, ряд воинских званий в RAF был жестко привязан к организационной структуре: флайт-лейтенант командовал звеном, эскадрэн-лидер — эскадрильей, а уинг-коммендэр или групп-каптэн — авиакрылом. Флаинг-офицер мог занять должность командира звена, только получив звание флайт-лейтенанта, последний мог стать командиром эскадрильи, только имея звание эскадрэн-лидера, и т.д. Однако иногда, особенно в ходе боевых действий, возникали ситуации, когда должность командира звена, эскадрильи или авиакрыла освобождалась, а новый командир по какой-то причине не мог быть быстро назначен. В таких случаях пустующую должность занимал нижестоящий командир, которому присваивалось временное звание на одну ступень выше. Например, флайт-лейтенант, занимавший должность командира эскадрильи, получал звание «исполняющего обязанности эскадрэн-лидера» (Acting Squadron Leader).

Наличие подобных званий было исключительной прерогативой военно-воздушных сил Британской империи, поскольку больше нигде не было такой прямой увязки воинского звания и соответствующей ему должности. Невозможно представить себе, например, офицеров Люфтваффе или ВВС РККА, имевших звания «исполняющего обязанности гауптмана» или «исполняющего обязанности полковника». В RAF же присвоение таких званий было обычной практикой и со временем «исполняющий обязанности эскадрэн-лидера» мог получить звание эскадрэн-лидера и окончательно занять должность командира эскадрильи или вернуться на свою прежнюю должность и снова стать флайт-лейтенантом.

В 1936 г. была проведена реформа организационной структуры авиационного командования метрополии. Сначала в марте началось формирование авиагрупп (Group — Gr.), в которые включались несколько истребительных или бомбардировочных авиакрыльев, базировавшихся в одном географическом секторе, а затем 14 июля в его составе были созданы три отдельных авиационных командования: истребительное командование (Fighter Command), бомбардировочное командование (Bomber Command) и командование береговой авиации (Coastal Command). Последние стали самыми круп-

ными объединениями RAF и просуществовали более тридцати лет: истребительное и бомбардировочное командование были расформированы 30 апреля 1968 г., а командование береговой авиации — 28 ноября 1969 г. Если авиагруппу возглавлял эйр-вице-маршал, то авиационное командование — уже как минимум эйр-маршал.

Поскольку авиакрылья, как уже говорилось, были жестко привязаны к конкретным аэродромам, то авиагруппы фактически представляли собой территориальные командования, в которые были сведены однотипные эскадрильи. В отличие от авиакрыльев, авиагруппы не имели собственных названий, а получали порядковые номера. Всего в составе бомбардировочного командования были сформированы тринадцать авиагрупп, в истребительном командовании — шесть (см. таблицу №7) и в командовании береговой авиации — четыре (15, 16, 18, и 19 Group).

Таблица №7

Авиагруппы, входившие в состав
бомбардировочного и истребительного командований

Группа	Сформирована	Местонахождение штаба
Bomber Command		
1 Group ¹	18.05.1936 г.	г. Абингдон
1 Group	18.06.1940 г.	г. Хакнел (Hucknall), в 8 км севернее Ноттингема
2 Group	20.03.1936 г.	г. Андовер
3 Group	01.05.1936 г.	г. Андовер
4 Group ²	01.04.1937 г.	г. Милденхол (Mildenhall), в 30 км северо-восточнее Кембриджа
5 Group ³	01.07.1937 г.	г. Милденхол
6 (Training) Group	05.09.1939 г.	г. Абингдон
7 (Training) Group	15.07.1940 г.	г. Хантингдон (Huntingdon), в 26 км северо-западнее Кембриджа
8 (PPF) Group	08.01.1943 г.	поселок Брамтон (Bramton), в 28 км северо-западнее Кембриджа
91 Group	11.05.1942 г.	г. Абингдон

92 Group	11.05.1942 г.	поселок Уинслоу (Winslow), в 71 км северо-западнее Лондона
93 Group	15.06.1942 г.	г. Личфилд (Lichfield), в 18 км севернее Бирмингема
100 Group	08.11.1943 г.	поселок Редлэт (Radlett), у северной окраины Лондона
6 Group RCAF	25.10.1942 г.	поселок Линтон (Linton), в 33 км севернее Брадфорда
Fighter Command		
9 Group ⁴	09.08.1940 г.	г. Престон
10 Group ⁵	01.06.1940 г.	поселок Бокс (Box), в 22 км восточнее Бристоля
11 Group	14.07.1936 г.	поселок Аксбридж (Uxbridge), у западной окраины Лондона
12 Group	14.07.1936 г.	поселок Уотнел (Watnall), в районе Ноттингема
13 Group	24.07.1939 г.	г. Хакнел
14 Group	20.07.1940 г.	г. Инвернесс

¹ В сентябре 1939 г. она была переброшена во Францию, где затем 22 декабря того же года ее распустили.

² 07.05.1945 г. была передана в состав командования военно-транспортной авиации (Transport Command).

³ Распущена 15.12.1945 г.

⁴ Распущена летом 1944 г.

⁵ Распущена в апреле 1945 г.

В заключение необходимо отметить, что в состав авиационного командования метрополии, помимо регулярных эскадрилий RAF, входили и эскадрильи вспомогательной авиации. Последняя была создана в 1924 г., в дополнение к частям британской территориальной армии, и первоначально носила наименование Специального резерва RAF (Special Reserve RAF). Эскадрильи вспомогательной авиации создавались по территориальному принципу и помимо номера получали название города или местности, где они были сформированы. Тренировки летного персонала таких эскадрилий проходили по вечерам в будние дни и днем в выходные, и только летом проводились лагерные сборы с боевыми стрельбами.

К началу Второй мировой войны в Home Command RAF имелись восемнадцать эскадрилий вспомогательной авиации: четырнадцать — в истребительном командовании и четыре — в командовании береговой авиации (см. таблицу №8). Несмотря на, казалось бы, более слабую подготовку, по сравнению с летчиками RAF, пилоты вспомогательной авиации отлично проявили себя в ходе войны и многие из них стали асами. В знак признания заслуг вспомогательной авиации король Георг VI 16 декабря 1947 г. присвоил ей наименование Королевской вспомогательной авиации (Royal Auxillary Air Force).

Таблица №8

Эскадрильи вспомогательной авиации
по состоянию на 01.09.1939 г.

Эскадрилья	Наименование	Тип самолета	Входила в состав
500 Sqdn.	County of Kent	«Ансон» Mk.I	16 Gr.
501 Sqdn.	County of Gloucester	«Харрикейн» Mk.I	10 Gr.
502 Sqdn.	Ulster	«Ансон» Mk.I	15 Gr.
504 Sqdn.	County of Nottingham	«Харрикейн» Mk.I	12 Gr.
600 Sqdn.	City of London	«Бленхейм» Mk.IF	11 Gr.
601 Sqdn.	County of London	«Бленхейм» Mk.IF	11 Gr.
602 Sqdn.	City of Glasgow	«Спитфайр» Mk.I	13 Gr.
603 Sqdn.	City of Edinburgh	«Спитфайр» Mk.I	13 Gr.
604 Sqdn.	County of Middlesex	«Бленхейм» Mk.IF	11 Gr.
605 Sqdn.	County of Warwick	«Харрикейн» Mk.I	11 Gr.
607 Sqdn.	County of Durham	«Гладиатор» Mk.I	13 Gr.
608 Sqdn.	City of York North Riding	«Ансон» Mk.I	18 Gr.
609 Sqdn.	West Riding	«Спитфайр» Mk.I	13 Gr.
610 Sqdn.	County of Chester	«Харрикейн» Mk.I	12 Gr.
611 Sqdn.	West Lancashire	«Спитфайр» Mk.I	12 Gr.
612 Sqdn.	County of Aberdeen	«Ансон» Mk.I	18 Gr.
615 Sqdn.	County of Surrey	«Гладиатор» Mk.I	11 Gr.
616 Sqdn.	South Yorkshire	«Гаунтлер» Mk.II	13 Gr.

Награды Британской империи

Описание всех британских медалей и орденов заняло бы достаточно место, и потому ниже приведены краткие сведения только о тех наградах, которые имеют непосредственное отношение к авиации или упоминаются в данной книге.

В ряду этих наград есть одна, которую, по общепринятым меркам трудно назвать таковой, но которую в самой Великобритании считают именно наградой. Речь идет о Mention in Despatches (MiD), что означает «Удостоенный упоминания в приказе, опубликованном в печати». В ходе боевых действий командиры подразделений в сводках вышестоящему командованию регулярно сообщали, в каких боях их подразделения участвовали и какой ущерб был ими нанесен противнику, при этом они указывали особо отличившихся из числа своих подчиненных. Затем приказы с фамилиями таких солдат, унтер-офицеров и офицеров публиковались в «Лондонской газете» («London Gazette»), в которой, кстати, вообще печаталась вся официальная информация о награждениях и присвоениях воинских званий. До и в ходе Первой мировой войны военнослужащие не получали никакого специального знака, говорящего о том, что они были удостоены MiD, и только после ее окончания было решено вручать им небольшой бронзовый знак в виде дубовой ветви. Этот знак обычно носился на одной из лент медалей или орденов, которыми был награжден военнослужащий.

Одной из самых старых и почетных британских наград является Орден Бани (Order of the Bath), учрежденный еще в 1725 г. королем Георгом I¹. Его кавалеры, по аналогии с французским орденом Почетного Легиона, становятся членами своеобразного рыцарского ордена (братства). Награда разделена на два класса: для гражданских лиц и для военных, каждый из которых имеет три степени:

— орден «Брата Ордена Бани» (Companion of the Order of the Bath — СВ),

— орден «Рыцаря-коммандора Ордена Бани» (Knight Commander of the Order of the Bath — КСВ),

¹ Правил страной с 1701 г. по 1727 г. и был первым представителем Ганноверской династии на троне Великобритании.

— «Большой Рыцарский Крест Ордена Бани» (Knight Grand Cross of the Order of the Bath — GCB).

Все ордена носят на шее, на темно-красной ленте шириной 1,5 дюйма (38,1 мм). Кавалеры Ордена Бани получают титул рыцаря и право на его передачу по наследству.

4 декабря 1854 г. для награждения рядовых и унтер-офицеров, отличившихся в ходе боевых действий, королевой Викторией¹ была учреждена медаль «За отличную военную службу» (Distinguished Conduct Medal — DCM). На ее лицевой стороне (аверс) помещен профиль правящего монарха, а на ее ленте — вертикальные красная — синяя — красная полосы. За последующие аналогичные заслуги кавалер DCM мог быть награжден Пряжкой к медали (Bar to DCM) в виде серебряной лавровой ветви, которая крепилась на ленте медали.

5 февраля 1856 г. королева Виктория учредила Крест Виктории (Victoria Cross — VC). Поскольку он занял особое место среди прочих орденов, став высшей военной наградой Британской империи, о нем и его кавалерах рассказано ниже в специальной главе.

9 ноября 1886 г. в «Лондонской газете» был опубликован королевский указ об учреждении ордена «За отличную боевую службу» (Distinguished Service Order — DSO). Первоначально он предназначался для награждения офицеров, образцово выполнявших свои обязанности под огнем противника или при обстоятельствах, которые могли быть приравнены к этому. Однако затем 1 января 1917 г. командиры частей получили указание представлять к награждению DSO лишь отличившихся непосредственно в ходе боевых действий. До 1943 г. этот орден могли получить только те, кто уже удостоился письменного упоминания в приказе (MID).

Орден представляет собой мальтийский крест, покрытый голубой эмалью с золотой каймой по краям, в центре которого расположен лавровый венок с имперской короной. Он носится на красной ленте шириной 1,125 дюйма с узкими синими полосами по краям.

¹ Правила страной с 1837 г. по 1901 г. и стала последним представителем Ганноверской династии на троне Великобритании. Король Эдуард VII, занявший британский престол после смерти королевы Виктории, а вслед за ним и все последующие монархи, включая нынешнюю королеву Елизавету II, представляли уже Виндзорскую династию.



Орден Бани



Медаль
«За отличную военную службу»



Крест Виктории



Орден
«За отличную боевую службу»

Официально орден не является именованным, но некоторые из награжденных выгравировывали свою фамилию на обратной стороне металлической полосы, при помощи которой он укреплен на ленте. За последующие аналогичные заслуги кавалер DSO может быть награжден одной или несколькими Пряжками к ордену (Bar to DSO), которые крепились на его ленте. Пряжка выполнена в виде золотой планки с имперской короной в центре и на ее обратной стороне выгравирован год награждения.

В июне 1901 г. были учреждены медаль «За отличную службу» («Conspicuous Service Medal») и крест «За отличную службу» («Conspicuous Service Cross»), которые затем в октябре 1914 г. были соответственно переименованы в медаль «За выдающиеся заслуги» (Distinguished Service Medal — DSM) и крест «За выдающиеся заслуги» (Distinguished Service Cross — DSC). Медалью награждались военнослужащие в званиях от рядового до ворэнт-офицера, а крестом — офицеры до майора (в армии) включительно, но затем с 1939 г. им стали награждать и офицеров в званиях уинг-коммендэра и группкаптана (в RAF). На аверсе медали помещены имперская корона и инициалы правящего монарха, и аналогичное изображение находится в центре серебряного креста. Обе награды укреплены на ленте, состоящей из вертикальных фиолетовой — белой — фиолетовой полос. За последующие заслуги кавалеры DSM и DSC могли получить Пряжки (Bar to DSM и Bar to DSC), на которых также была выгравирована корона.

Появление последующих наград было связано с Первой мировой войной и, как следствие, с необходимостью как-то отметить большое число военнослужащих и гражданских лиц, внесших вклад в победу над противником.

В декабре 1915 г. для награждения военнослужащих в звании от ворэнт-офицера до капитана (в армии), образцово выполнявших свои обязанности в бою, король Георг V учредил «Военный Крест» (Military Cross — MC). Затем в 1920 г. статут креста был несколько изменен и им стали награждать офицеров Королевских военно-воздушных сил и флота, образцово выполнявших свои обязанности в ходе боевых действий не только в воздухе и на море, но и на земле. Награда представляла собой серебряный крест, на лучах которого изображены имперские короны, а в центре — инициалы правящего монарха.

Затем в 1916 г. была учреждена «Военная Медаль» (Military Medal — ММ), которая уже предназначалась для награждения военнослужащих в звании от рядового до ворэнт-офицера, проявивших храбрость на поле боя. На аверсе медали изображен профиль правящего монарха, а на обратной стороне (реверсе) — лавровый венок, увенчанный имперской короной, внутри венка — надпись «За храбрость на поле боя» («For Bravery In The Field»). За последующие заслуги кавалер ММ мог быть награжден Пряжкой (Bar to ММ), которая представляла собой серебряную лавровую ветвь.

В июне 1917 г. для награждения всех лиц, включая женщин, которые своими действиями вносили вклад в победу над врагом, король Георг V учредил Орден Британской империи (Order of the British Empire). Его кавалеры, по аналогии с Орденом Бани, становились членами своеобразного рыцарского ордена. Награда имела пять степеней:

— орден «Члена Ордена Британской империи» (Member of the Order of the British Empire — МВЕ),

— орден «Рыцаря Ордена Британской империи» (Knight of the Order of the British Empire — КВЕ),

— орден «Офицера Ордена Британской империи» (Officer of the Order of the British Empire — ОВЕ),

— орден «Командора Ордена Британской империи» (Commander of the Order of the British Empire — СВЕ),

— «Большой Крест Ордена Британской империи» (Grand Cross of the Order of the British Empire — ГВЕ).

Первые три степени (МВЕ, КВЕ и ОВЕ) могли получить все подданные Британской империи, включая жителей доминионов и колоний, а две последние (СВЕ и ГВЕ) — только граждане Великобритании, поскольку они давали право на получение рыцарского титула (сэр). В декабре 1918 г. статут ордена был несколько изменен для раздельного награждения военных и гражданских лиц, а потом 9 марта 1937 г. были изменены форма и цвета самого ордена.

Орден представляет собой крест, лучи которого выполнены в форме королевских лилий, а в центре — круг с профилем правящего монарха. Орден носится на шее, на розовой ленте шириной 1,5 дюйма, которая на гражданских наградах имеет только серый кант, а на военных наградах на ней имеется дополнительная серая полоса по центру. За последующие аналогичные заслуги кавалер ордена мог получить Пряжку в виде двух серебряных дубовых листьев.



Военный Крест



Военная Медаль



**Орден
«Командора Ордена
Британской империи»**



**Медаль
«За службу
в военно-воздушных силах»**

3 июня 1918 г., в день рождения короля Георга V, специально для награждения военнослужащих недавно образованных RAF были учреждены сразу четыре награды: две медали и два креста.

Медаль «За службу в военно-воздушных силах» (Air Force Medal — AFM) и крест «За службу в военно-воздушных силах» (Air Force Cross — AFC) предназначались для награждения лиц, образцово выполнявших свои обязанности и проявивших храбрость в обстоятельствах, непосредственно не связанных с операциями против врага. Медаль получали военнослужащие RAF в звании от рядового до ворэнт-офицера, а крест — от ворэнт-офицера и выше.

На аверсе AFM изображен профиль правящего монарха, а на реверсе выгравировывались имя, фамилия, звание и личный номер награжденного. Лента медали имеет ширину 1,25 дюйма и состоит из наклонных (под углом 45°) красных и белых полос шириной по 1/16 дюйма. За последующие заслуги кавалер AFM мог получить Пряжку (Bar to AFM) в виде серебряной планки, на обратной стороне которой был выгравирован год награждения.

AFC представляет собой серебряный крест шириной 1,625 дюйма, в центре которого помещен круг с изображением греческого бога Гермеса, летящего на ястребе и держащего в руке лавровый венок, на концах лучей — инициалы правящего монарха. В годы Второй мировой войны на верхнем луче находилась литера «G», на левом луче — литера «R», на нижнем луче — цифра V и на правом луче — цифра I. На реверсе креста в центральном круге выбита дата — 1918 г., а над ней инициалы правящего монарха, а на нижнем луче — год награждения. Лента креста имеет ширину 1,25 дюйма и состоит из наклонных (под углом 45°) красных и белых полос шириной по 1/10 дюйма. За последующие заслуги кавалер AFC мог получить Пряжку (Bar to AFC) в виде серебряной планки, в центре которой был выгравирован орел, а на обратной стороне — год награждения.

Две другие награды, учрежденные 3 июня 1918 г., — медаль «За летные боевые заслуги» (Distinguished Flying Medal — DFM) и крест «За летные боевые заслуги» (Distinguished Flying Cross — DFC) — использовались для награждения лиц, проявивших храбрость и мужество непосредственно в боях с противником. Соответственно, медаль могли получить военнослужащие RAF в звании от рядового до ворэнт-офицера, а крест — от ворэнт-офицера и выше.

На аверсе DFM помещен профиль правящего монарха, а на реверсе — самолет, на котором сидит греческая богиня Ника с орлом



**Крест
«За службу
в военно-воздушных силах»**



**Крест
«За летные боевые заслуги»**



**Американский Крест
«За летные боевые заслуги»**



**Американская медаль
«За службу
в военно-воздушных силах»**

на правой руке, над Никой — надпись «За храбрость» («For Courage»). На реверсе также выгравировывались имя, фамилия, звание и личный номер награжденного.

DFC представляет собой прямой серебряный крест с орлом в центре, на реверсе выгравирован год награждения. Ленты обеих наград имеют ширину 1,25 дюйма и состоят из наклонных (под углом 45°) фиолетовых и белых полос, которые на медали имеют ширину по 1/16 дюйма, а на кресте — по 1/10 дюйма. За последующие заслуги кавалеры DFM и DFC могли быть награждены одной или несколькими Пряжками (Bar to DFM и Bar to DFC) в виде серебряной планки с орлом в центре, на обратной стороне которой был выгравирован год награждения.

В годы Второй мировой войны военнослужащие RAF награждались и иностранными орденами и медалями. Среди них были и две американские награды, предназначенные специально для летчиков. Американский крест «За летные боевые заслуги» (Distinguished Flying Cross — DFC) был учрежден 11 ноября 1918 г. для награждения лиц из числа летного персонала, *«проявивших героизм или имевших экстраординарные достижения в воздушных боях»*. Позднее статут креста был несколько изменен и его стали также вручать пилотам, проявившим мужество и героизм еще на стадии летной подготовки или во время службы инструкторами. За последующие отличия кавалер DFC (US) мог получить специальный дополнительный знак в форме дубовой ветви (для обычной и армейской авиации) или звезды (для морской авиации). Американская медаль «За службу в военно-воздушных силах» (Air Force Medal — AM) была учреждена 11 мая 1942 г. и ею награждались не только военнослужащие, отличившиеся непосредственно в боях, но и те, кто просто образцово выполнял свои летные обязанности в военное время.

Крест Виктории

Он был учрежден королевой Викторией 5 февраля 1856 г. в качестве высшей военной награды Британской империи. Вероятно, он не случайно получил название Креста Виктории, поскольку тут имелась некоторая игра слов: с одной стороны, Виктория — имя правящей королевы, а, с другой — слово «виктори» (victory) в английском языке означает «победа». В королевском указе говорилось, что Крестом Виктории может быть награжден любой военнотружущий, независимо от своего звания, лично добившийся выдающихся результатов в бою, а также проявивший исключительную храбрость или самопожертвование перед лицом врага. Интересно, что награда вводилась, как бы задним числом, и в указе отдельно оговаривалось, что к ней могли быть представлены солдаты и офицеры, отличившиеся в ходе Крымской войны с Россией, начиная с осени 1854 г.

Необходимо также отметить, что первоначально предполагалось, что Крест Виктории не будет даваться за действия, в ходе которых потенциальный получатель погиб или умер вскоре после них. Только в 1920 г. была принята официальная поправка, позволявшая производить посмертное награждение.

Крест Виктории представляет собой бронзовый крест, в центре которого помещено изображение имперской короны, на короне стоит лев, а под короной по кругу — надпись «За доблесть» («For Valour»). При помощи специальной металлической полосы, на обратной стороне которой выгравированы имя, звание и номер части награжденного, он крепится на темно-красной ленте шириной 1,5 дюйма. За последующие аналогичные отличия кавалер Креста Виктории мог быть награжден Пряжкой к нему (Bar to VC).

Для изготовления наград используется бронза, полученная при переплавке бронзовых частей двух 18-фунтовых пушек, захваченных английскими войсками в Севастополе в 1855 г. В настоящее время сами пушки стоят около офицерской столовой в арсенале Вулвич (Woolwich Arsenal), в Лондоне, а их бронзовые части общей массой 358 унций (10,149 кг), предназначенные для изготовления Крестов Виктории, хранятся в специальном хранилище 15-го полка Королевского корпуса тылового обеспечения (15 Regiment Royal Logistic Corps) в Доннингтоне (Donnington). По мере необходимости от них отрезается кусок весом 50 унций (1,417 кг), которого хватает на из-

готовление двенадцати наград. Последний раз такая операция была проведена 23 октября 1953 г. Все награды, начиная с 1857 г., изготавливаются мастерами лондонской ювелирной фирмы Hancock & Co. (Jewellers) Ltd. Поскольку каждый Крест Виктории доводится вручную, они могут незначительно отличаться друг от друга весом и оттенком бронзы.

Для представления к Кресту Виктории требуются, по крайней мере, три свидетеля, которые должны под присягой дать письменные показания относительно точных обстоятельств, при которых отличился потенциальный получатель. Награждение производится королевским указом, а сама награда вручается лично монархом. Первая церемония награждения состоялась 26 июня 1857 г., когда в лондонском Гайд-парке королева Виктория вручила Кресты шестидесяти двум солдатам и офицерам, отличившимся в ходе Крымской войны.

Первоначально всем кавалерам Креста Виктории, независимо от звания, установили специальную годовую пенсию в десять фунтов стерлингов. Затем в июле 1898 г. ее размер был увеличен до пятидесяти, а позднее — до семидесяти пяти фунтов. В 1959 г. пенсия возросла до ста фунтов, а с 1995 г. все ныне живущие кавалеры Креста Виктории получают уже по 1300 фунтов.

Всего Крестом Виктории были награждены 1351 чел., в т.ч.:

— в период 1856—1913 гг. — 522 чел.,

— в ходе Первой мировой войны в 1914—19 гг. — 632 чел., в т.ч. американский неизвестный солдат, похороненный на Арлингтонском мемориальном военном кладбище в Вашингтоне¹,

— в период 1920—38 гг. — 5 чел.,

— в ходе Второй мировой войны в 1939—45 гг. — 181 чел.,

— с 1946 г. по настоящее время — 11 чел.

За все это время только трое человек смогли получить Пряжку к Кресту Виктории: двое — в ходе Первой мировой войны и один — в ходе Второй мировой войны.

¹ Это было символическое награждение, которым Великобритания отметила подвиги всех американских солдат, погибших в ходе Первой мировой войны. Одновременно аналогичный жест сделало и правительство США. Английский неизвестный солдат, похороненный в Вестминстерском аббатстве, в Лондоне, был удостоен высшей американской награды — Медали чести Конгресса (Congressional Medal of Honor).

Крест Виктории не был исключительно английской наградой: начиная с 1867 г. его могли получить солдаты и офицеры колониальных сил в Новой Зеландии и в других частях Британской империи, а с 1911 г. — военнослужащие индийской армии. В вооруженных силах Великобритании им были награждены 980 чел., в индийской армии — 145 чел., в вооруженных силах Австралии — 91 чел., в вооруженных силах Канады — 78 чел., в вооруженных силах Южноафриканского союза — 27 чел., в вооруженных силах Новой Зеландии — 21 чел. и в прочих колониальных силах — еще трое. Кроме того, Крестом Виктории были награждены и пять гражданских лиц, служивших под началом военного командования.

Самому молодому из награжденных было 15 лет, а самому старому — 61 год. Трижды сначала Креста Виктории удостоивался отец, а затем уже в следующую войну — его сын, в четырех случаях ими были награждены родные братья. Среди награжденных четырнадцать человек, родившихся за пределами Британской империи, но отличившихся на службе ей: пять американцев, три датчанина, два немца, один бельгиец, один швед, один швейцарец и один украинец.

На настоящий момент последними по счету кавалерами Креста Виктории являются 42-летний командир 2-го батальона Королевского парашютно-десантного полка лейтенант-колонель Герберт Джонс (Herbert Jones) и 29-летний сержант Ян Джон МакКэй (Ian John McKay) из 3-го батальона того же полка. Они оба погибли в боях с аргентинскими войсками на о. Восточный Фолкленд: первый — 28 мая 1982 г., а второй — 12 июня 1982 г., и были награждены посмертно.

В период 4 сентября 1861 г. по 24 августа 1908 г. восемь кавалеров Креста Виктории были обвинены в различных уголовных преступлениях: двоеженстве, кражах коров, овса и медалей у своих товарищей, растрате казенного имущества и дезертирстве. Согласно первоначальному варианту указа королевы Виктории, все они могли быть лишены своих наград и пенсий, но тем не менее этого сделано не было и лишь под их фамилиями в официальном списке кавалеров Креста Виктории были сделаны специальные отметки об их преступлениях.

Король Георг V, правивший Британской империей с 1910 г. по 1936 г., был категорически против лишения наград. Его личный секретарь лорд Стэмфордэм (Stamfordham) в письме от 26 июля 1920 г.

писал: *«Король совершенно уверен в том, что независимо от преступления, которое совершил любой из кавалеров VC, его нельзя лишать полученной награды. Даже если найдется награжденный VC, которого нужно повесить за убийство, ему надо позволить носить VC и на шафоте».*

Крестом Виктории официально не была награждена ни одна женщина, но однако офицеры 104-го полка Бенгальских стрелков (104th Bengal Fusiliers) вручили его золотую копию миссис Уэббер Харрис (Webber Harris), жене своего полкового командира. Этим они отметили *«несгибаемое мужество»* этой женщины, которая, невзирая на опасность, ухаживала за больными солдатами и офицерами полка во время вспышки холеры в сентябре 1859 г. О том, что это были действительно героические и самоотверженные действия, говорит тот факт, что тогда в полку только за одну ночь от холеры скончались двадцать семь человек.

**Поименный список летного персонала,
награжденного Крестом Виктории
в ходе Второй мировой войны**
(составлен в хронологическом порядке,
в соответствии с датой события)

Кавалеры Креста Виктории из числа летного персонала составляют всего 3,6% от общего числа награжденных. Если в ходе Первой мировой войны им были награждены семнадцать пилотов, то во время Второй мировой войны этой награды были удостоены тридцать два человека из числа летного персонала, но при этом двадцать из них — посмертно.

Дата	Фамилия, имя	Звание	Национальность
------	--------------	--------	----------------

12.05.1940 г.	Garland, Donald Edward	Flg Off	Ирландец
---------------	------------------------	---------	----------

В тот день пять бомбардировщиков Фейри «Баттл» Mk.I (Faircy «Battle») из 12 Sqdn. RAF во главе с флайинг-офицером Дональдом Гарландом получили приказ уничтожить в районе голландского г. Маастрихт стратегически важный мост, по которому через Альберт-канал переправлялись немецкие войска. Несмотря на мощный зенитный огонь, Гарланд при помощи своего штурмана смог вывести группу точно на цель и уничтожить мост. Из пяти «Баттлов» обратно вернулся только один, а остальные четыре были сбиты зенитной артиллерией. Самолет Гарланда упал около деревни Ланаэкен (Lanaeken) и весь его экипаж из трех человек погиб. За мужество, проявленное при выполнении боевого задания, 21-летний флайинг-офицер Дональд Эдвард Гарланд был посмертно награжден Крестом Виктории.

12.05.1940 г.	Gray, Thomas	Sgt	Англичанин
---------------	--------------	-----	------------

Летал в качестве штурмана на «Баттле» флайинг-офицера Дональда Гарланда. За мужество, проявленное при уничтожении моста через Альберт-канал, 25-летний сержант Томас Грей был посмертно награжден Крестом Виктории. Третий член экипажа самолета (бортстрелок-радист) не был награжден, поскольку *«не влиял на принятие решений»*.

11/12.08.1940 г. Learoyd, Roderick Flt Lt Англичанин
 Alastair Brook

В ту ночь пять бомбардировщиков Хендли Пейдж «Хэмпден» Mk.I (Hadley Page «Hampden») из 49 Sqn. RAF, один из которых пилотировал флайт-лейтенант Родерик Лиройд, получили приказ атаковать сооружения канала Дортмунд — Эмс. На подходе к цели два самолета были сбиты, а остальные три получили повреждения. Несмотря на сильный зенитный огонь, Лиройд снизился до высоты около 50 м и смог сбросить бомбы на выбранную цель, а затем благополучно вернулся на поврежденном бомбардировщике в Англию. За мужество, проявленное при выполнении боевого задания, 27-летний флайт-лейтенант Родерик Элэстер Брук Лиройд был награжден Крестом Виктории. Затем он продолжал служить в RAF и вышел в отставку в звании уинг-коммендэра.

16.08.1940 г. Nicholson, Eric Flt Lt Англичанин
 James Brindley

В тот день три истребителя Хаукер «Харрикейн» Mk.I (Hawker «Hurricane») из 249 Sqn. RAF, среди которых был и самолет флайт-лейтенанта Николсона, перехватили в районе г. Госпорта несколько Bf-110 и совместными усилиями смогли сбить один «Мессершмитт». Однако после этого они уже сами в районе Саутгемптона были атакованы неожиданно появившимися Bf-109E. В «Харрикейн» Mk.I P3576 флайт-лейтенанта Николсона попали четыре 20-мм снаряда: один — в двигатель, второй — в топливный бак, а два других — в кабину. Истребитель загорелся, а сам Николсон был ранен в ногу и у него также был поврежден один глаз. Он уже открыл фонарь и собирался покинуть самолет, когда заметил впереди один из Bf-109E. Николсон остался в кабине горящего самолета и, атаковав «Мессершмитт», сбил его. Только после этого он выпрыгнул на парашюте, получив за время, проведенное в горящей кабине, ожоги лица, шеи, рук и ног. Они были настолько тяжелыми, что после приземления он не мог самостоятельно разжать пальцы рук, чтобы выпустить стропы парашюта. За самоотверженность, проявленную в бою с противником, 23-летний флайт-лейтенант Эрик Николсон был награжден Крестом Виктории, став единственным летчиком-истребителем, удостоенным этой награды в ходе Второй мировой войны. Он вышел из госпиталя только в апреле 1941 г. и продолжил службу уже в звании сквадрэн-лидера. Эрик Николсон пропал без вести (погиб) 02.05.1945

г., когда «Либерейтор», на котором он летел в качестве пассажира, упал в Бенгальский залив. Он был также награжден DFC.

15.09.1940 г. Hannan, John Sgt Шотландец
В тот день бомбардировщики «Хэмпден» Mk.I из 83 Sqdn. RAF атаковали немецкие баржи на р. Шельда, в районе Антверпена. Самолет, на котором в качестве бортрадиста-стрелка летал сержант Джон Хэннэн, получил несколько попаданий зенитных снарядов и загорелся. Штурман и хвостовой бортстрелок сразу же выпрыгнули на парашютах. Хэннэн мог поступить так же, но вместо этого остался на борту и начал бороться с огнем. Он получил тяжелейшие ожоги, но все же, в конце концов, смог потушить пожар, позволив пилоту «Хэмпдена» благополучно дотянуть до Англии. За проявленное мужество 18-летний сержант Джон Хэннэн был награжден Крестом Виктории, став самым молодым кавалером этой награды среди летного персонала.

Во второй половине 1941 г. он заболел туберкулезом, который стал следствием общего ослабления организма после полученных ожогов. В результате в декабре 1942 г. Хэннэн был уволен из RAF с полной пенсией. Неспособный из-за состояния здоровья работать полную неделю, он в дальнейшие годы должен был довольствоваться случайными заработками, чтобы помогать жене содержать трех своих дочерей. Его здоровье продолжало ухудшаться и в начале февраля 1947 г. его направили в санаторий Маркфилд, в графстве Лейчестер, где он и провел четыре последних месяца своей жизни. Джон Хэннэн умер 04.06.1947 г. в возрасте 25 лет.

06.04.1941 г. Campbell, Kenneth Flg Off Шотландец
На рассвете того дня три торпедоносца Бристоль «Бьюфорт» Mk.I (Bristol «Beaufort») из 22 Sqdn. RAF появились над гаванью французского порта Брест. Их целью был стоявший там линкор «Гнейзенау» («Gneisenau»). Воспользовавшись тем, что немецкая противовоздушная оборона просто не ожидала атаки, флаинг-офицер Кеннет Кемпбелл спикировал вниз и, выйдя на боевой курс, сбросил торпеду. Только после этого береговая и корабельная артиллерия открыла огонь по его «Бьюфорту». В течение нескольких секунд самолет получил десятки прямых попаданий и рухнул в воду. Весь его экипаж из четырех человек во главе с Кемпбеллом погиб. Сброшенная им торпеда попала в корму «Гнейзенау», сделав в правом борту

ниже ватерлинии большую проболону. Линкор с большим трудом удалось удержать на плаву и тем же вечером он был введен в сухой док, где затем и простоял на ремонте восемь месяцев. Немцы подняли «Бьюфорт» со дна гавани и похоронили его экипаж со всеми воинскими почестями на кладбище Бреста. В марте 1942 г. за проявленное при выполнении боевого задания мужество 23-летний фланг-офицер Кеннет Кемпбелл был посмертно награжден Крестом Виктории.

04.07.1941 г. Edwards, Hughie Idwal Wg Cdr Австралиец
В тот день группа бомбардировщиков во главе с уинг-коммандэром Хью Эдвардсом совершила налет на Бремен. Летя на высоте всего около 15 м, самолеты смогли преодолеть мощную противовоздушную оборону и сбросить бомбы. Непосредственно над Бременом зенитной артиллерией были сбиты четыре самолета, но все остальные благополучно вернулись в Англию. За успешное выполнение задания 26-летний уинг-коммандэр Хью Эдвардс был награжден Крестом Виктории. После окончания Второй мировой войны он продолжал служить в RAF и в 1963 г. вышел в отставку в звании эйр-коммодора. Был также награжден CB, OBE, DSO и DFC.

06/07.07.1941 г. Ward, James Allen Sgt Новозеландец
В ту ночь двухмоторный бомбардировщик Виккерс «Веллингтон» Mk.IC (Vickers «Wellington») из 75 (NZ) Sqdn. RAF, на котором сержант Джеймс Уорд летал вторым пилотом, участвовал в налете на немецкий г. Мюнстер. На обратном пути в Англию самолет на высоте 4000 м над побережьем Голландии был сзади снизу атакован ночным истребителем Bf-110. В результате на правом двигателе «Веллингтона» был перебит топливопровод, и вытекающее горючее загорелось. Огонь угрожал распространиться по всему крылу и потому экипаж, сделав отверстие в обшивке фюзеляжа, попытался при помощи огнетушителей сбить пламя. Когда огнетушители закончились, в ход пошли все подручные средства, включая фляжки с кофе. Однако двигатель продолжал гореть и первый пилот приказал экипажу приготовиться покинуть бомбардировщик. Тогда Уорд в качестве последнего средства предложил выбраться на крыло и потушить пламя, накрыв его чехлом от двигателя, оказавшимся на борту самолета. Обвязавшись веревкой, Уорд при помощи штурмана че-

Кавалеры Креста Виктории



**Флаинг-офицер
Дональд Эдвард Гарланд
(Donald Edward Garland)**



**Уинг-коммендэр
Хью Идуэл Эдвардс
(Hughie Idwal Edwards)**



**Сержант
Джеймс Аллен Уорд
(James Allen Ward)**

рез небольшой астролок выбрался на крыло. Пробивая руками и ногами отверстия в полотняной обшивке, он смог добраться до двигателя и сбить пламя. В результате «Веллингтон» благополучно вернулся на свой аэродром, а Уорд за решительные и самоотверженные действия был награжден Крестом Виктории. 22-летний сержант Джеймс Уорд погиб 15.09.1941 г., когда его бомбардировщик был сбит во время налета на Гамбург.

09.12.1941 г. Scarf, Arthur Stewart King Sqn Ldr Англичанин
В тот день эскадрилья RAF, базировавшаяся на аэродроме Баттеруорт (Butterworth), около границы с Сиамом (ныне Таиланд), получили приказ атаковать японские позиции в г. Сигнора (ныне г. Сонгкхла, Таиланд). Руководить налетом должен был командир 62 Sqn. RAF сквадрэн-лидер Артур Скэрф. Однако едва его бомбардировщик Бристоль «Бленхейм» (Bristol «Blenheim») поднялся в воздух, как над Баттеруортом появились японские самолеты, начавшие обстреливать аэродром. Взлет остальных бомбардировщиков был невозможен, и Скэрф принял решение в одиночку лететь к Сигноре. По пути его «Бленхейм» несколько раз был атакован японскими истребителями и Скэрф получил тяжелое ранение. Тем не менее он смог достичь Сигноры и сбросить бомбы, а затем, дотянув до территории Малайи, совершить вынужденную посадку. Скэрф был доставлен в госпиталь, но, несмотря на усилия врачей, спустя два часа умер. 28-летний сквадрэн-лидер Артур Стюарт Кинг Скэрф был посмертно награжден Крестом Виктории.

12.02.1942 г. Esmonde, Eugene Lt Cdr Англичанин
В тот день командир 825 Sqn. FAA лейтенант-коммандэр Юджин Эсмонд во главе шести торпедоносцев Фейри «Свордфиш» (Fairey «Swordfish») в 13.20 взлетел с аэродрома Мейдстон, чтобы атаковать немецкие линкоры «Шарнхорст» («Scharnhorst») и «Гнейзенау» и тяжелый крейсер «Принц Евгений» («Prinz Eugen»), которые были обнаружены на выходе из пролива Ла-Манш, в районе Дувра. Самолеты должны были прикрывать пять эскадрилий «Спитфайров», но в назначенную точку сбора прибыли только десять истребителей из 72 Sqn. RAF. Эсмонд принял решение все же попытаться провести атаку, что без мощного истребительного прикрытия было равносильно самоубийству. В 13.34 орудия крейсера «Принц Евгений» открыли огонь по приближавшимся торпедоносцам. «Свордфиш»

Эсмонда получил прямое попадание, у него было полностью оторвано левое нижнее крыло. За самолетом тянулся шлейф дыма и пламени, но Эсмонд продолжал держать боевой курс, целясь в корабль, которым, как затем оказалось, был «Шарнхорст». Только сбросив торпеду, он попытался отвернуть в сторону, но было уже поздно, и его «Свордфиш» рухнул в воду. В течение пятнадцати минут все шесть торпедоносцев были сбиты немецкими FW-190, патрулировавшими над эскадрой, и огнем зенитной артиллерии, при этом ни одна из сброшенных ими торпед не попала в цель. Из восемнадцати летчиков, входивших в экипажи торпедоносцев, тринадцать человек, включая самого Эсмонда, погибли, и только пятеро были затем подобраны английскими торпедными катерами. 32-летний лейтенант-коммандэр Юджин Эсмонд был посмертно награжден Крестом Виктории. До этого он был уже награжден DSO.

17.04.1942 г. Nettleton, John Dering Sqn Ldr Родезиец
В тот день двенадцать четырехмоторных бомбардировщиков Авро «Ланкастер» (Avro «Lancaster»): шесть — из 44 Sqdn. RAF и шесть — из 97 Sqdn. RAF, поднявшись со своих аэродромов в Англии, взяли курс на немецкий г. Аугсбург, где их целью был завод фирмы «Ман». Налетом руководил командир 44 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Джон Неттлетон. Над Францией, южнее г. Бомон-ле-Роже, расположенного в 45 км юго-западнее Руана, бомбардировщики были атакованы Bf-109F во главе с командиром JG2 майором Вальтером Оесау (Walter Oesau). Пилоты Люфтваффе без потерь со своей стороны смогли сбить четыре «Ланкастера» из 44 Sqdn. RAF, но оставшиеся самолеты продолжили полет и все-таки сбросили бомбы на свою цель. Над Аугсбургом зенитной артиллерией были сбиты еще три самолета, а остальные пять, среди которых был и бомбардировщик Неттлетона, получили различные повреждения, но все же смогли вернуться в Англию. За мужество, проявленное в ходе этой операции, сквадрэн-лидер Неттлетон был награжден Крестом Виктории. Уинг-коммандэр Джон Неттлетон погиб ночью 12/13.07.1943 г., когда его «Ланкастер» был сбит в ходе налета на авиазавод итальянской фирмы «Фиат» в Турине.

30.05.1942 г. Manser, Leslie Thomas Flg Off Англичанин
Во время налета на Кёльн тяжелый двухмоторный бомбардировщик Авро «Манчестер» Mk.I (Avro «Manchester») флайинг-офицера Лес-

ли Мэнсера из 50 Sqdn. RAF был поврежден огнем зенитной артиллерии. Тем не менее Мэнсер повернул обратно только после того, как сбросил бомбы. Он попытался дотянуть до Ла-Манша, чтобы спасти экипаж от плена, но когда стало ясно, что падение неминуемо, приказал всем покинуть самолет. Мэнсер до последнего момента оставался на своем месте и удерживал «Манчестер» в горизонтальном полете, позволив тем самым всему своему экипажу выпрыгнуть на парашютах. Затем за самоотверженные действия 20-летний флаинг-офицер Лесли Томас Мэнсер был посмертно награжден Крестом Виктории.

04.12.1942 г. Malcolm, Hugh Gordon Wg Cdr Шотландец
В конце ноября — начале декабря 1942 г. бомбардировщики «Бленхейм» Mk.V из 18 Sqdn. RAF во главе с уинг-коммендэром Хью Малькольмом совершили два успешных налета на немецкий аэродром в тунисском г. Бизерта. 4 декабря двенадцать «Бленхеймов» Mk.V из 18 и 614 Sqdn. RAF, которые снова возглавлял уинг-коммендэр Малькольм, получили приказ атаковать аэродром Матер (Mater), в 30 км юго-западнее Бизерты. В 15.40 они были перехвачены Bf-109G из II./JG53 и 11.(Hohe)/JG2, при этом пилоты Люфтваффе сначала просто не поверили своим глазам, поскольку бомбардировщики летели без истребительного сопровождения. В результате в течение двенадцати минут все «Бленхеймы» один за другим были сбиты, большинство членов их экипажей, включая Малькольма, погибли. За мужество, проявленное при выполнении боевых вылетов в Тунисе, 25-летний уинг-коммендэр Хью Гордон Малькольм был посмертно награжден Крестом Виктории.

28/29.11.1942 г. Middleton, Rawdon Home Flt Sgt Австралиец
В ту ночь четырехмоторный бомбардировщик Шорт «Стирлинг» (Short «Stirling») Mk.I BF372 флайт-сержанта Родона Мидлтона из 149 Sqdn. RAF участвовал в налете на авиазавод фирмы «Фиат» в Турине. Чтобы правильно идентифицировать цель, самолеты снизились до высоты 500 м и трижды пролетели над городом. Во время последнего захода в кабину «Стирлинга» попал зенитный снаряд. Второй пилот и бортрадист получили ранения, а Мидлтон лишился правого глаза и у него была раздроблена челюсть. Он потерял сознание, и бомбардировщик начал падать. Второй пилот смог восстановить управление лишь на высоте около 230 м и, снова на-

брав высоту, затем сбросил бомбы. Придя в себя, Миддлтон снова взял управление, чтобы второму пилоту смогли оказать первую помощь. В ходе четырехчасового обратного полета они, по очереди меняя друг друга, смогли сначала преодолеть Альпы, а затем и дотянуть до Ла-Манша. Когда поврежденный «Стирлинг» достиг английского побережья, топлива оставалось на пять минут полета, и Миддлтон приказал своему экипажу выпрыгнуть на парашютах, а сам развернул самолет обратно в сторону пролива, чтобы он при падении не мог вызвать жертвы среди мирного населения. Пять человек покинули бомбардировщик, а двое остались, чтобы помочь Миддлтону, но вскоре «Стирлинг», выработав все горючее, рухнул в Ла-Манш. На следующий день из воды были подняты тела бортмеханика и бортстрелка, оставшихся в самолете, а тело Миддлтона было выброшено на берег в районе Дувра только 1 февраля 1943 г. За самоотверженность, проявленную при выполнении боевого задания и спасении экипажа, 26-летний флайт-сержант Родон Хоум Миддлтон был посмертно награжден Крестом Виктории.

17.03.1943 г. Newton, William Ellis Flt Lt Австралиец
Накануне — 16 марта 1943 г. — флайт-лейтенант Уильям Ньютон во главе звена бомбардировщиков Дуглас А-20 «Бостон» (Douglas «Boston») из 22 Sqdn. RAAF атаковал цели на занятых японцами Соломоновых островах, в Тихом океане. Несмотря на плотный зенитный огонь, он смог с малой высоты прицельно сбросить бомбы, уничтожив несколько сооружений, включая два хранилища топлива по 180 т. Самолет получил многочисленные попадания в фюзеляж и плоскости, был пробит топливный бак, поврежден один двигатель и колесо одной из основных стоек шасси. Однако Ньютон смог дотянуть до своего аэродрома в г. Порт-Морсби, на о. Новая Гвинея, и благополучно приземлиться. На следующий день — 17 марта 1943 г. — он снова атаковал цели в том же самом районе. Его «Бостон» получил серию прямых попаданий, но Ньютон отвернул только после того, как сбросил бомбы на выбранную цель. Он смог дотянуть до берега, но вскоре стало ясно, что «Бостон» больше не может держаться в воздухе, и Ньютон совершил вынужденную посадку на воду. Вместе с флайт-сержантом Джоном Лайоном (John Lyon) он смог выбраться из самолета и затем доплыть до берега. Однако едва они ступили на землю, как их захватили в плен японцы. Оба летчика были сначала доставлены в порт Лаз, на о. Новая Гви-

нея, где флайт-сержант Лайон был казнен по прямому приказу командующего японскими силами на Новой Гвинее и Соломоновых островах адмирала Фуджиты (Fujita). Затем Ньютона перевезли на Соломоновы острова, на место его атак, и 29 марта 1943 г. он был там казнен японским морским офицером, взявшим его в плен. После окончания Второй мировой войны 23-летний флайт-лейтенант Уильям Эллис Ньютон был посмертно награжден Крестом Виктории и 30 ноября 1945 г. английский генерал-губернатор Австралии вручил награду его матери.

03.05.1943 г. Trent, Leonard Henry Sqn Ldr Новозеландец
В тот день одиннадцать бомбардировщиков Локхид «Венчур» Mk.II (Lockheed «Ventura») во главе с командиром 487 Sqdn. RAF сквадрэн-лидером Леонардом Генри Трентом должны были подвергнуть бомбежке электростанцию в Амстердаме. Сначала над побережьем Голландии зенитным огнем был поврежден и повернул обратно один самолет, а затем бомбардировщики атаковали приблизительно двадцать Bf-109G. В течение четырех минут были сбиты шесть самолетов, но остальные четыре «Венчура», среди которых был и бомбардировщик Трента, продолжали полет к своей цели. Через короткое время зенитным огнем были сбиты еще два самолета. Едва Трент успел сбросить бомбы, как его «Венчур» получил несколько прямых попаданий и, свалившись в штопор, врезался в землю. При ударе Трента и его штурмана выбросило из кабины и, получив незначительные повреждения, они попали в плен, а два других члена экипажа погибли. За мужество, проявленное при выполнении боевого задания, сквадрэн-лидер Леонард Трент был награжден Крестом Виктории. Он дожил до окончания Второй мировой войны и, продолжив военную службу, в 1964 г. вышел в отставку в звании групп-каптана. Кроме VC, Трент в марте 1940 г. также был награжден DFC.

16/17.05.1943 г. Gibson, Gay Penrose Wg Cdr Англичанин
В ту ночь девятнадцать бомбардировщиков «Ланкастер» В Mk.III из 617 Sqdn. RAF во главе с командиром эскадрильи уинг-коммендэром Гаем Гибсоном при помощи специальных бомб конструкции Барнеса Уоллиса (Barnes Wallis) тремя группами атаковали дамбы Мён, Эдер и Зорпе. В результате в двух первых дамбах образовались большие проломы и водой были затоплены долины рек Рур и Эдер,

Кавалеры Креста Виктории



**Лейтенант-коммендэр
Юджин Эсмонд
(Eugene Esmonde)**



**Флайт-сержант
Родон Хоум Мидлтон
(Rawdon Home Middleton)**



**Флайт-лейтенант
Уильям Эллис Ньютон
(William Ellis Newton)**



**Сквадрэн-лидер
Леонард Генри Трент
(Leonard Henry Trent)**

где находилось много военных заводов Третьего рейха. Немецкой зенитной артиллерией были сбиты восемь «Ланкастеров» и из 56 чел., входивших в их экипажи, спаслись только двое. За этот налет 24-летний уинг-коммендэр Гай Гибсон был награжден Крестом Виктории. Он погиб 19.09.1944 г., когда его «Москито» Mk.IV из 627 Sqdn. RAF разбился в районе голландского г. Берген-оп-Зом. Был также награжден DSO and Bar и DFC and Bar.

11.08.1943 г. Trigg, Lloyd Allan Plt Off Новозеландец
В тот день пайлэт-офицер Ллойд Тригг на четырехмоторном бомбардировщике Консолидейтед «Либерейтор» Mk.V (Consolidated «Liberator») из 200 Sqdn. RAF выполнял патрульный полет над Атлантическим океаном, в районе побережья Западной Африки. В точке с координатами 12° 20' с.ш. и 20° 07' з.д., приблизительно в 430 км юго-западнее Дакара, он обнаружил всплывшую немецкую подводную лодку U-468. Во время выхода в атаку самолет получил несколько попаданий из орудия, установленного на палубе подлодки, и загорелся. Однако Тригг не стал отворачивать, а, снизившись до высоты около 15 м, сбросил на лодку глубинные бомбы. «Либерейтор» прошел над ней настолько низко, что немецкий артиллерийский расчет вел огонь прямо в открытый бомбоотсек. Пролетев еще несколько сот метров, самолет врезался в воду и весь его экипаж во главе с пайлэт-офицером Триггом погиб. В результате взрывов глубинных бомб U-468 получила тяжелые повреждения и спустя двадцать минут затонула. Перед тем как она скрылась под водой, из сорока четырех человек ее экипажа двадцать успели выбраться наружу, но затем большинство из них стали жертвами появившихся акул. Спаслись только пятеро во главе с командиром U-468 обер-лейтенантом Клеменсом Шамонгом (Klemens Schamong), успевшие доплыть до резиновой спасательной лодки, которая была выброшена из разбившегося самолета. Через некоторое время немецких подводников подобрал английский корвет, из их рассказа стало известно о действиях экипажа «Либерейтора» и 29-летний пайлэт-офицер Ллойд Тригг был посмертно награжден Крестом Виктории. До этого он в июне 1943 г. был уже награжден DFC.

12.08.1943 г. Aaron, Arthur Louis Flt Sgt Англичанин
В ходе рейда на авиазавод фирмы «Фиат» в Турине «Стирлинг» Mk.III флайт-сержанта Артура Аарона из 218 Sqdn. RAF был над

Францией атакован немецким ночным истребителем. Штурман бомбардировщика был убит, а все остальные члены экипажа ранены. Аарон получил сразу несколько тяжелых ранений, у него не действовала правая рука, было пробито легкое, буквально вырвана одна щека и раздроблена челюсть. Бомбардировщик получил сильные повреждения и начал падать, однако, несмотря на тяжелейшие ранения, Аарон все же смог выровнять его на высоте около 900 м. Потом «Стирлинг» управлял бортмеханик, который смог довести его до Англии, но сажал самолет все-таки Аарон, собравший для этого последние силы. Через девять часов после посадки 21-летний флайт-сержант Артур Луи Аарон скончался от полученных ран и затем за самоотверженные действия при спасении самолета и экипажа был посмертно награжден Крестом Виктории. До этого он был уже награжден DFM.

02/03.11.1943 г. Reid, William Flt Lt Шотландец
В ту ночь бомбардировщики «Ланкастер» Mk.II из 61 Sqn. RAF, один из которых пилотировал флайт-лейтенант Уильям Рейд, участвовали в налете на Дюссельдорф. Над побережьем Голландии самолет Рейда атаковал немецкий ночной истребитель Bf-110, и на нем были повреждены верхняя башня и рулевое управление, разбито лобовое стекло пилотской кабины и часть приборной доски. Сам Рейд получил ранения в голову, плечо и руку, но, несмотря на это, решил продолжать полет к цели. Спустя некоторое время «Ланкастер» был атакован FW-190A. На этот раз на бомбардировщике был уничтожен компас, выведена из строя система подачи кислорода и повреждена гидросистема. Штурман был убит, бортрадист смертельно ранен, а бортмеханик легко ранен. Рейд получил еще одно ранение в правую руку, но упорно продолжал держать курс и, в конце концов, выполнил задачу, сбросив бомбы на один из заводов Дюссельдорфа. Периодически теряя от большой кровопотери сознание и страдая от холода, Рейд при помощи бортмеханика сержанта Джеймса Норриса (James W. Norris) все же смог дотянуть до своего аэродрома в Англии, ориентируясь при этом только по звездам. Во время посадки на «Ланкастере» сломались основные стойки шасси и бомбардировщик около шестидесяти метров проскользил на животе. За мужество, проявленное при выполнении боевого задания, 21-летний флайт-лейтенант Уильям Рейд был награжден Крестом Виктории.

После выписки из госпиталя он летал на «Ланкастере» В Mk.I (Special) из 617 Sqdn. RAF, который мог нести бомбу «Толлбой» («Tallboy») массой 12 тыс. фунтов (5443 кг). 31 июля 1944 г. Рейд участвовал в налете на подземное хранилище ракет «Фау», находившееся в местечке Рийи-ла-Монтань (Rilly-la-Montagne), в 9 км южнее французского г. Реймс. Вскоре после того как Рейд с высоты 3700 м сбросил свою бомбу «Толлбой», в его «Ланкастер» неожиданно попала такая же бомба, сброшенная с другого бомбардировщика, который, как оказалось, летел на 1800 м выше. Последний, по расчетам, должен был появиться над целью только через 15 мин после самолета Рейда, но оказался над ней одновременно с ним. Бомба прошла сквозь фюзеляж «Ланкастера», полностью нарушив его конструкцию и перерубив все тяги управления. Рейд отдал приказ немедленно покинуть падающий самолет, но, как затем выяснилось, из шести человек его экипажа спасся только один бортрадист фланг-офицер Дэвид Лакер (David Luker). Сам Рейд с огромным трудом смог открыть аварийный люк и выпрыгнул на парашюте за несколько секунд до того, как «Ланкастер» развалился в воздухе на две части. Во время неудачного приземления Рейд сломал себе руку, а еще через час его взял в плен немецкий патруль. Первоначально он содержался в лагере для военнопленных Stalag Luft III, но затем в начале 1945 г. вместе с другими пленными был переведен в лагерь Stalag III-A в местечке Люкенвальде (Lückerwalde), около г. Бранденбург. В апреле 1945 г. лагерь был занят советскими войсками и в следующем месяце Рейд вернулся в Англию.

30/31.03.1944 г. Barton, Cyril Joe Plt Off Англичанин
В ту ночь тяжелый четырехмоторный бомбардировщик Хендли Пейдж «Галифакс» Mk.III (Hadley Page «Halifax») пайлэт-офицера Церила Бартона из 578 Sqdn. RAF участвовал в налете на Нюрнберг. Приблизительно в 110 км от цели самолет был атакован ночным истребителем Вф-110G и получил тяжелые повреждения. Штурман, бомбардир и бортрадист выпрыгнули на парашютах. Согласно официальной версии, они неправильно поняли команду Бартона. Оставшись только с бортмехаником и двумя бортстрелками, он, тем не менее, продолжил полет и сбросил бомбы на Нюрнберг. На обратном пути один за другим встали три двигателя, но Бартон все же смог дотянуть до английского побережья. Во время вынужденной посадки «Галифакс» потерпел аварию

и 22-летний пайлэт-офицер Церил Джоз Бартон погиб. За мужество, проявленное при выполнении боевого задания, он был посмертно награжден Крестом Виктории.

26/27.04.1944 г. Jackson, Norman Cyril Sgt Англичанин
В ту ночь «Ланкастер» В Mk.III из 106 Sqdn. RAF, на котором в качестве бортмеханика летал сержант Норман Джексон, после налета на Швайнфурт, уже на обратном пути в Англию, был атакован немецким ночным истребителем Vf-110G и загорелся. Получив разрешение командира экипажа, Джексон надел парашют и с огнетушителем в руках через астрофонарь в задней части пилотской кабины выбрался на фюзеляж бомбардировщика, который в тот момент летел на высоте около 6200 м на скорости 320 км/ч. Он попробовал сбить пламя, но в этот момент у него неожиданно раскрылся парашютный ранец. Вероятно, когда Джексон пролезал через достаточно узкий астролук, он не заметил, что зацепил за что-то вытяжным кольцом парашюта. Поток воздуха Джексона сначала сбросило на крыло «Ланкастера», которое уже было полностью охвачено быстро распространившимся пламенем, и он получил сильнейшие ожоги. Затем другие члены экипажа видели, как Джексона сдуло с крыла и он полетел вниз с частично раскрывшимся и горящим парашютом. К счастью он остался жив и, сломав во время жесткой посадки лодыжку, попал в плен. За самоотверженность, проявленную при попытке спасти свой самолет, 25-летний сержант Норман Церил Джексон был награжден Крестом Виктории. После окончания Второй мировой войны он еще некоторое время служил в RAF и вышел в отставку в звании ворэнт-офицера.

13.06.1944 г. Mynarski, Andrew Charles Wt Off Канадец
В ночь с 12 на 13 июня 1944 г. 92 бомбардировщика «Галифакс» и «Ланкастер» из 6-й канадской бомбардировочной группы совершили налет на цели в районе французского г. Камбре. Ночными истребителями Люфтваффе и зенитной артиллерией были сбиты девять самолетов. Среди них был и «Ланкастер» Mk.X флайинг-офицера Арта Дебрейна (Art DeBreune) из 419 Sqdn. RCAF, на котором в качестве стрелка верхней башни летал ворэнт-офицер Эндрю Минарски. Самолет получил несколько попаданий в хвостовую часть и левую плоскость, которая через несколько секунд была охвачена пламенем, оба двигателя встали, а из расположенного между ними топливного бака

вытекало горящее топливо. Понимая, что ситуация безнадежная, ДеБрейн приказал экипажу срочно покинуть бомбардировщик. Когда Минарски открыл люк на правом борту в хвостовой части «Ланкастера» и уже собирался выпрыгнуть наружу, он в последний момент случайно посмотрел в хвост и сквозь огонь и дым увидел, что стрелок задней башни Пат Брофи (Pat Brophy) не может выбраться из нее. Механизм поворота башни был поврежден и Брофи ждала участь сотен других бортстрелков, сгоревших заживо вместе со своими самолетами. Минарски мог выпрыгнуть, но вместо этого он бросился на помощь Брофи. Не обращая внимания на пламя, он пытался открыть дверцы башни и освободить своего товарища. В конце концов стало ясно, что сделать ничего нельзя и Минарски, отдав напоследок честь Брофи, пошел обратно к люку. Комбинезон и парашют на нем горели, но он, казалось, не обращал на это никакого внимания. Местные жители видели, как его горящий парашют затем опускался на землю. Минарски отнесло к болоту, его смогли быстро вытащить, но вскоре он умер от тяжелейших ожогов. По счастливой случайности Брофи остался жив, поскольку, когда «Ланкастер» коснулся земли, хвостовую башню оторвало от фюзеляжа и его выбросило наружу. Из рассказа Брофи стало известно о самоотверженных действиях Минарски и затем в октябре 1946 г. 27-летний ворэнт-офицер Эндрю Чарльз Минарски был посмертно награжден Крестом Виктории.

24.06.1944 г. Hornell, David Ernest Flt Lt Канадец
В тот день флайт-лейтенант Дэвид Хорнелл на летающей лодке Консолидейтед РВУ-5А «Каталина» (Consolidated «Catalina») из 126 Sqdn. RAF выполнял очередной патрульный полет над Северной Атлантикой. В точке с координатами 63° 00' с.ш. и 00° 50' з.д., приблизительно в 330 км восточнее Фарерских остров, он обнаружил всплывшую немецкую подводную лодку. Это была U-1225, вышедшая в свой первый боевой поход. В результате атаки глубинными бомбами подлодка затонула и весь ее экипаж из 56 чел. во главе с обер-лейтенантом Эрнстом Зауэрбергом (Ernst Sauerberg) погиб. Однако перед этим немецкие подводники огнем из орудия, установленного на палубе лодки, все же успели сбить «Каталину». С огромными усилиями Хорнелл смог посадить пылавший как факел самолет на воду. В пригодном состоянии осталась всего одна спасательная шлюпка, которая не могла вместить весь экипаж и потому Хорнелл добровольно

Кавалеры Креста Виктории



**Уинг-коммендэр
Гай Пенроуз Гибсон
(Gay Penrose Gibson)**



**Флайт-лейтенант
Уильям Рейд
(William Reid)**



**Пайлэт-офицер
Ллойд Алан Тригг
(Lloyd Allan Trigg)**



**Флайт-лейтенант
Дэвид Эрнест Хорнелл
(David Ernest Hornell)**

остался в воде. Летчики были найдены и подобраны только спустя 21 час, но к этому времени Хорнелл уже потерял сознание от переохлаждения и вскоре умер. Из восьми человек экипажа «Каталины» в живых остались пятеро. За мужество, проявленное при атаке подводной лодки, и самоотверженные действия при спасении своего экипажа 34-летний флайт-лейтенант Дэвид Эрнест Хорнелл был посмертно награжден Крестом Виктории.

17/18.07.1944 г. Cruickshank, John Flg Off Шотландец
Alexander

В ту ночь во время патрульного полета над Северной Атлантикой на летающей лодке «Каталина» из 210 Sqdn. RAF флайинг-офицер Джон Круикшэнк приблизительно в 150 км западнее Лафотенских островов, в точке с координатами 68° 24' с.ш. и 9° 51' в.д., обнаружил всплывшую немецкую подводную лодку. Как затем выяснилось, это была U-742 под командованием капитан-лейтенанта Хейнца Швассмана (Heinz Schwassmann), совершавшая свой второй боевой поход. Подводники открыли огонь из палубного орудия, и во время первого захода для атаки самолет получил прямое попадание. Один член экипажа был убит, а трое ранены. Круикшэнк получил двенадцать осколочных ранений, но все же выполнил повторный заход и прицельно сбросил глубинные бомбы. В результате U-472 затонула и все 52 чел., входивших в ее экипаж, погибли. На обратном пути на свою базу в гавани Рейкьявика, на о. Исландия, который занял пять с половиной часов, Круикшэнк несколько раз от большой потери крови терял сознание. Тем не менее при помощи экипажа он смог довести «Каталину» до Рейкьявика и совершить благополучную посадку. За мужество, проявленное при выполнении боевого задания, 24-летний флайинг-офицер Джон Александр Круикшэнк был награжден Крестом Виктории. В настоящее время (по состоянию на 28.05.2003 г.) он является одним из пятнадцати ныне живущих кавалеров VC.

04.08.1944 г. Bazalgette, Ian Willoughby Sqn Ldr Канадец
В тот день «Ланкастеры» Mk.VI из 635 Sqdn. RAF подвергли бомбежке немецкие позиции севернее Парижа. На подходе к цели самолет сквадрэн-лидера Яна Базальджетте, летевший во главе боевого порядка эскадрильи, был подбит зенитной артиллерией. На нем вышли из строя оба левых двигателя и начался пожар. Несмотря на это,

Базальджетте остался на боевом курсе и сбросил бомбы на назначенную цель. Приказав экипажу выпрыгнуть на парашютах, он на горящем «Ланкастере» совершил вынужденную посадку. Однако через несколько секунд самолет взорвался и Базальджетте погиб, а вместе с ним два раненых члена его экипажа, которые не смогли покинуть самолет. За мужество, проявленное при выполнении боевого задания, 25-летний сквадран-лидер Ян Уиллогби Базальджетте был посмертно награжден Крестом Виктории. Он был также награжден DFC.

19.09.1944 г. Lord, David Flt Lt Ирландец
 Samuel Anthony

В тот день флайт-лейтенант Дэвид Лорд, летавший на транспортном самолете Дуглас DC-3 «Дакота» (Douglas «Dacota») из 271 Sqdn. RAF, получил приказ сбросить контейнеры с боеприпасами частям британской 1-й парашютно-десантной дивизии, окруженным в районе голландского г. Арнем. Немецкая зенитная артиллерия вела интенсивный огонь, и за три минуты до выхода в точку сброса «Дакота» получила несколько попаданий, и один ее двигатель загорелся. Тем не менее Лорд смог достичь назначенного района и сбросить большую часть контейнеров. Несмотря на то, что горящее крыло самолета могло в любой момент разрушиться, он сделал второй заход и сбросил два оставшихся контейнера. Полностью выполнив поставленную задачу, Лорд приказал своему экипажу покинуть горящий самолет. Он до последнего момента пытался сохранять управление, но через несколько секунд после того, как последний член экипажа выпрыгнул на парашюте, «Дакота» свалилась в вертикальное пики и врезалась в землю вместе с пилотом. За мужество, проявленное при выполнении боевого задания, и самоотверженность при спасении экипажа 30-летний флайт-лейтенант Дэвид Самюэль Энтони Лорд был посмертно награжден Крестом Виктории. До этого он был также награжден DFC.

23.12.1944 г. Palmer, Robert Sqn Ldr Англичанин
 Anthony Maurice

В тот день двухмоторные самолеты Де Хэвилленд «Москито» Mk.XVI (De Havilland «Mosquito») из 109 (PPF) Sqdn. RAF во главе со сквадран-лидером Робертом Палмером участвовали в налете на железнодорожный узел Кёльна. Они были оснащены радиолокаци-

онной системой слепого бомбометания H2S и играли роль т.н. «патфиндеров» («Pathfinder»). Самолеты должны были обнаружить цель и обозначить ее специальными сигнальными бомбами для точного бомбометания основной группы бомбардировщиков, которая летела позади. На подходе к Кёльну «Москито» Палмера попал под мощный зенитный огонь и загорелся. Вместо того, чтобы отвернуть в сторону, Палмер продолжал удерживать подбитый самолет на боевом курсе. Выйдя точно к намеченной цели, он сбросил сигнальные бомбы и тем самым обеспечил успех налета. Через несколько секунд уже полностью охваченный пламенем «Москито» свалился в штопор и врезался в землю. 24-летний сквадрэн-лидер Роберт Энтони Морис Палмер был посмертно награжден Крестом Виктории. До этого он был уже награжден DFC and Bar.

1940 — 44 гг. Cheshire, Leonard Geoffrey Wg Cdr Англичанин
Он единственный из всего летного персонала был награжден не за одно какое-то конкретное событие, а по совокупности боевых действий с июня 1940 г. по июль 1944 г. Так, например, в ночь на 13.11.1940 г. во время налета на Кёльн его бомбардировщик «Уитли» получил сильные повреждения, но, несмотря на это, Леонард Чешир смог выполнить поставленную задачу и затем благополучно вернуться в Англию. Затем летом 1944 г. под его командованием «Ланкастеры» В Mk.I (Special) из 617 Sqn. RAF, каждый из которых нес по одной бомбе «Толлбой», совершили ряд рейдов на уничтожение важнейших немецких объектов, в т.ч. на гавани Гавра и Булони, где были уничтожены 133 малых корабля, в основном торпедные катера, и на стартовые позиции и хранилища ракет V-1 на территории Франции. Чешир, который в ходе Второй мировой войны был также награжден DSO and two Bars и DFC, вышел в отставку в звании груп-каптана. Позднее он получил титул барона Вудхола (Baron of Woodhall).

01.01.1945 г. Thompson, George Flt Sgt Шотландец
Во время налета на канал Дортмунд — Эмс бомбардировщик «Ланкастер» В Mk.III из 9 Sqn. RAF, на котором в качестве бортрадиста летал флайт-сержант Джордж Томпсон, получил два прямых попадания зенитных снарядов и загорелся. Увидев, что верхняя и хвостовая башни охвачены огнем, Томпсон бросился на помощь находившимся в них бортстрелкам. Он получил силь-

Кавалеры Креста Виктории



**Флайт-лейтенант
Дэвид Самюэль Энтони Лорд
(David Samuel Anthony Lord)**



**Лейтенант
Роберт Хэмптон Грей
(Robert Hampton Gray)**



**Уинг-коммендэр
Леонард Джеффри Чешир
(Leonard Geoffrey Cheshire)**

нейшие ожоги, но все же смог вытащить из огня обоих. Дотянув до расположения союзных войск, пилот «Ланкастера» совершил вынужденную посадку. Один из спасенных Томпсоном бортстрелков выжил, а второй — умер. Сам же 24-летний флайт-сержант Джордж Томпсон от полученных ожогов скончался три недели спустя и за проявленную самоотверженность был посмертно награжден Крестом Виктории.

23.02.1945 г. Swales, Edwin Cpt Южноафриканец
Во время налета на немецкий г. Пфорцхайм бомбардировщик «Ланкастер» Mk.III капитана Эдвина Суолеса из 582 Sqdn. RAF был атакован ночным истребителем Люфтваффе. В результате сильные повреждения получили один двигатель и башня хвостового стрелка, и были пробиты топливные баки. После следующей атаки из строя вышел один двигатель на правом крыле, но, несмотря на это, капитан Суолес выполнил поставленную задачу. Затем он смог довести подбитый «Ланкастер» до расположения союзных войск, после чего приказал экипажу выпрыгнуть на парашютах. Потом после осмотра обломков «Ланкастера» было установлено, что тело Суолеса находится в кресле пилота. Это говорило о том, что он до последнего момента пытался сохранить управление, чтобы дать возможность покинуть самолет всем членам экипажа. За мужество, проявленное при выполнении боевого задания, и самоотверженные действия при спасении экипажа 29-летний капитан Эдвин Суолес был посмертно награжден Крестом Виктории. До этого он был уже награжден DFC.

09.08.1945 г. Gray, Robert Hampton Lt Канадец
В тот день самолеты «Корсар» Mk.IV (Chance Vought «Corsair») из 1841 Sqdn. FAA, базировавшиеся на авианосце «Формидабл» («Formidable»), атаковали японские корабли, стоявшие в бухте Онагава, на северо-восточном побережье о. Хонсю. Концентрированным зенитным огнем береговых батарей и корабельной артиллерии самолет лейтенанта Роберта Хэмптона Грея был подбит и загорелся. Грей был ранен, но все же продолжил атаку. Прежде чем его «Корсар» врезался в воду, он успел сбросить бомбы на японский эсминец, который в результате затонул. 27-летний лейтенант Роберт Грей был посмертно награжден Крестом Виктории. До этого он был уже награжден DSC.

Асы Британской империи периода Второй мировой войны

Система учета воздушных побед

Можно с полной уверенностью сказать, что, по сравнению с другими странами—участницами Второй мировой войны, система учета воздушных побед, существовавшая в военно-воздушных силах Британской империи, была самой сложной, если не сказать запутанной.

По состоянию на 1 сентября 1939 г. победы, одержанные британскими пилотами, делились на две категории: «личные» (Solo) и «групповые» (Shared). Каждая из них, в свою очередь, могла быть двух типов: «убедительной» (Conclusive) или «неубедительной» (Inconclusive). В начале 1940 г. вместо последних были введены новые термины: «уничтоженный» (Destroyed) и «сомнительно уничтоженный» (Equivocal Destroyed) самолет, однако они не прижились и вместо них вскоре стали использовать понятия «подтвержденной» (Confirmed) и «не подтвержденной» (Unconfirmed) побед.

12 августа 1940 г. в военно-воздушных силах Британской империи была принята новая система учета побед, просуществовавшая уже до окончания Второй мировой войны. Два основных типа воздушных побед — «личная» и «групповая» — сохранились без изменений, но теперь каждый из них разделялся на три категории: «уничтоженный», «вероятно уничтоженный» (Probable Destroyed) и «поврежденный» (Damaged) самолет. К «вероятно уничтоженным» относились подбитые самолеты, но падения которых ни пилоты, ни наземные наблюдатели не видели. «Поврежденным» же считался самолет, получивший хорошо видимые повреждения, например, в виде оторванных фрагментов обшивки, конструкции фюзеляжа, плоскостей и т.п., дымящегося двигателя, стоек шасси, вывалившихся из своих ниш и т.д.

В соответствии с этой системой существовали следующие варианты воздушных побед:

- «самолет, уничтоженный лично», которая для упрощения далее именуется личной победой;
- «самолет, уничтоженный в группе» — далее групповая победа;
- «самолет, вероятно уничтоженный лично» — далее вероятная победа;

— «самолет, вероятно уничтоженный в группе»;

— «самолет, поврежденный лично» — далее поврежденный самолет;

— «самолет, поврежденный в группе».

Самолеты, уничтоженные или поврежденные на земле или на воде, учитывались отдельно. Единственным отличием в системе их учета от учета воздушных побед было отсутствие категории вероятных побед.

Теоретически на счет пилота могли быть зачислены все шесть вышеуказанных вариантов воздушных побед, но на практике чаще использовались только четыре. Скорее всего, большинство летчиков понимали, что определения «самолет, вероятно уничтоженный в группе» или «самолет, поврежденный в группе» носят достаточно туманный и неопределенный характер, и потому не заявляли о такого рода победах. Во всяком случае, упоминания о них встречаются крайне редко.

В связи с тем, что в RAF, FAA, RCAF, RAAF, RNZAF и SAAF велся учет групповых побед, надо отметить следующее обстоятельство. Иногда встречаются сведения о том, что самолет, сбитый в группе, делился поровну на всех принимавших в этом участие пилотов, и получившуюся дробь ($1/2$, $1/3$ и т.п.) затем приплюсовывали к числу личных побед. Однако в действительности, в военно-воздушных силах Британской империи учет групповых побед велся отдельно, поскольку там считали, что две победы, одержанные в паре ($1/2 + 1/2$), это не совсем то же самое, что одна личная победа. Дробные же числа побед, периодически возникающие на счету английских, канадских, австралийских, новозеландских и южноафриканских пилотов, «обязаны» своим появлением, главным образом, американским изданиям. В них авторы придерживаются американской системы учета побед, в которой как раз и производилось деление групповых побед и их последующее сложение с числом личных побед.

Общая сложность системы учета побед, особенно наличие таких близких понятий как личная победа и вероятная победа, привели к тому, что в современных исследованиях и публикациях, посвященных истории Второй мировой войны, иногда встречаются довольно большие расхождения в оценке общего числа побед того или иного аса. Во многом эти расхождения обусловлены неточностями и ошибками, имеющимися в официальных документах того периода. Так, например, в официальном сообщении о награждении DFC

сквадрэн-лидера Ллойда Гилберта Швэба (Lloyd Gilbert Schwab), помещенном 11 июля 1941 г. в «Лондонской газете», говорилось, что он одержал одиннадцать побед, в то время как фактически на его счету к этому времени были только шесть личных и одна вероятная победа.

Необходимо также сделать еще одно важное замечание — количество личных побед, числящихся на счету пилота, практически всегда превышает число реально сбитых им самолетов. Причин для этого много: это и отсутствие или нехватка объективных средств контроля, и невозможность в скоротечных или массированных боях точно определить дальнейшую судьбу атакованного самолета, и излишний «оптимизм» в оценке ущерба, нанесенного противнику. Далее в главах, рассказывающих об отдельных асах Британской империи, там, где это возможно, показано, как результаты одного и того же воздушного боя отражались в донесениях противоборствовавших сторон и соответственно на личных счетах их пилотов.

Сводная таблица асов Британской империи периода Второй мировой войны

Прежде несколько слов о том, почему асы RAF, RCAF, RAAF, RNZAF и SAAF объединены в единую таблицу асов Британской империи. Доводов в пользу подобного объединения несколько:

— во-первых, как уже говорилось выше, Канада, Австралия, Новая Зеландия и Южноафриканский союз, несмотря на всю свою самостоятельность, оставались доминионами Великобритании и составной частью Британской империи;

— во-вторых, военно-воздушные силы всех этих государств в ходе Второй мировой войны имели единое высшее командование, их персонал получал британские награды и, за исключением SAAF, имел одинаковые с RAF воинские звания и форму одежды;

— в-третьих, в ходе Второй мировой войны одни канадские, австралийские, новозеландские и южноафриканские пилоты воевали только в составе RAF, а другие — в составе RCAF, RAAF, RNZAF и SAAF, а третьи участвовали в боях как в составе RAF, так и составе своих национальных эскадрилий.

Игнорирование этих обстоятельств и создание отдельных списков асов RAF, RCAF, RAAF, RNZAF и SAAF, как это делается в некоторых публикациях, приводит к парадоксальным результатам. Если пилотов разделить по национальной принадлежности, то, например, самым результативным асом RAF окажется англичанин уинг-коммандэр Джеймс Эдгар Джонсон (James Edgar Johnson), в то время как в действительности им был южноафриканец сквад-рэн-лидер Мармадюк Пэттл (Marmaduke Pattle), который в этом случае будет возглавлять лишь список южноафриканских асов. Одновременно из списка асов RAF пропадет новозеландец флаинг-офицер Эдгар Джеймс Кейн (Edgar James Kain), который первым из пилотов RAF одержал в ходе Второй мировой войны пять личных побед. Если же пилотов, наоборот, делить по месту их боевой службы, то те же Пэттл и Кейн никогда не смогут попасть в списки южноафриканских и новозеландских асов, поскольку воевали только в составе RAF. И перечень таких примеров можно продолжать и продолжать.

Еще сложнее обстоит дело с пилотами, воевавшими как в RAF, так и в составе национальных военно-воздушных сил. Например, новозеландец флаинг-офицер Джеффри Брайсон Фискен (Geoffrey

Bryson Fiskен) одержал в ходе Второй мировой войны одиннадцать личных побед: шесть — в 243 Sqdn. RAF и пять — в 14 Sqdn. RNZAF. Получается, что в списке асов RAF он может фигурировать с шестью победами, а в списке асов RNZAF — с пятью.

Кроме того, при подобном искусственном разделении по месту боевой службы некоторые пилоты вообще не попадут в списки асов. Среди них новозеландец флайт-лейтенант Майкл Джеймс Херрик (Michael James Herrick), который сначала одержал четыре ночных победы в 25 Sqdn. RAF, а затем, летая уже в 15 Sqdn. RNZAF, в боях над Соломоновыми островами сбил три японских самолета. Если брать отдельно победы, одержанные им в RAF и в RNZAF, то он не сможет попасть ни в один список асов, хотя в целом на его счету семь сбитых самолетов и он с полным правом считается асом.

Учитывая вышеизложенное, а также, чтобы избежать ошибок при разделении по национальному или любому другому признаку, все австралийские, ирландские, канадские, новозеландские и южноафриканские асы вместе с асами Великобритании сведены в единую таблицу. В конце концов, все они были гражданами стран, входивших в Британскую империю, т.е. фактически являлись гражданами одного федеративного государства. Ведь никому же не приходит в голову, если уместно такое сравнение, делить асов советской авиации по национальному признаку: на русских, украинцев, грузин и т.д., или по государственному признаку: на граждан РСФСР, граждан Украинской ССР и т.д.

Вероятно, тут может возникнуть вопрос: почему же тогда в сводную таблицу асов Британской империи не включены польские, французские и прочие пилоты, тоже воевавшие в RAF? Ответ, как ни странно, заключен в тех же самых доводах, которые изложены в пользу объединения австралийских, британских, ирландских, канадских, новозеландских и южноафриканских асов. В отличие от них, бельгийские, голландские, греческие, норвежские, польские, чехословацкие, французские и югославские летчики, служившие в ходе Второй мировой войны в RAF, были *гражданами иностранных государств*, оккупированных Третьим рейхом. Правительства этих стран, находившиеся в эмиграции в Англии, заключили с правительством Великобритании специальные соглашения о формировании в составе RAF своих национальных эскадрилий для совместной борьбы с общим врагом. Асы, летавшие в составе этих эскадрилий, обра-

зуют отдельную группу, которую достаточно легко выделить из общего списка. Кроме того, некоторые из них еще до вступления в RAF имели на своем счету победы, одержанные в составе военно-воздушных сил не только своего государства, но и других стран.

Общие сведения по сводной таблице асов Британской империи
периода Второй мировой войны

(1 — погибли в боях, пропали без вести, умерли от ран
или погибли в авиакатастрофах в ходе войны, чел.

2 — попали в плен, чел.)

Пилоты, имевшие на счету	Всего, чел.	Общее количество побед	1	2
30 и более личных побед	4	146	1	—
25 — 29 личных побед	9	243	2	2
20 — 24 личных побед	16	338	1	1
17 — 19 личных побед	19	337	6	—
16 личных побед	17	272	7	—
15 личных побед	16	240	3	—
14 личных побед	15	210	2	1
13 личных побед	22	286	6	2
12 личных побед	32	384	5	1
11 личных побед	41	451	13	2
10 личных побед	51	510	19	2
9 личных побед	68	612	11	3
8 личных побед	76	608	16	7
7 личных побед	105	735	29	2
6 личных побед	145	870	48	8
5 личных побед	277	1385	76	10
Итого:	913*	7627	245	41

* В т.ч. 116 канадцев, 75 австралийцев, 64 новозеландца, 40 южноафриканцев, 7 родезийцев, 7 ирландцев и 1 уроженец Британской Вест-Индии.

Фамилия, имя пилота	Звание	Часть	Личные победы
---------------------	--------	-------	---------------

(* — возможно, в это число вошли групповые и вероятные победы)

Pattle, Marmaduke Thomas St. John	Sqn Ldr	80, 33 Sqdn.	50
--------------------------------------	---------	--------------	----

Пятнадцать побед одержал на «Гладиаторе» Mk.I/II, а остальные — на «Харрикейн» Mk.I. Кроме того, на его счету были две групповые и восемь вероятных побед, четыре самолета, поврежденных в воздушных боях, а также пять самолетов, уничтоженных на земле. Командир 33 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Пэттл погиб 20.04.1941 г., когда его «Харрикейн» Mk.I AS988 был сбит Vf-110 из 5./ZG26 и упал в залив Элефсис, в 15 км северо-западнее Афин. Был награжден DFC and Bar.

Johnson, James Edgar	Wg Cdr	19, 616 Sqdn., 610, 127, 144, 127 Wing	34
----------------------	--------	---	----

Кроме того, на его счету были семь групповых и три вероятные победы, а также десять поврежденных самолетов. В т.ч. летая на «Спитфайре» Mk.IX EN398 «JE-J» командир Kenley Wing уинг-коммендэр Джеймс Джонсон одержал двенадцать личных и пять групповых побед, а также повредил шесть самолетов. Затем уже на «Спитфайре» LF IX MK392 «JE-J» командир 144 Wing уинг-коммендэр Джеймс Джонсон сбил еще двенадцать FW-190A и Vf-109G. Был награжден CB, CBE, DSO and two Bars и DFC and Bar.

Beurling, George Frederick	Flt Lt	403, 41, 249, 412 Sqdn.	32
----------------------------	--------	----------------------------	----

Все победы, кроме двух, одержал на «Спитфайре» Mk.V. На его счету также были две вероятные победы и девять поврежденных самолетов. Погиб 20.05.1948 г., когда на борту самолета Norduun «Horseman», на котором он взлетел с аэродрома Урбе (Urbe), около Рима, чтобы совершить обычный тренировочный полет, на высоте около 500 м раздался взрыв. Самолет загорелся и, практически вертикально упав на землю, был полностью разрушен. Был награжден DSO, DFC, DFM and Bar. Канадец.

Vale, William	Sqn Ldr	80 Sqdn.	30
---------------	---------	----------	----

Все победы пайлэт-офицер Уильям Вел одержал в 1940—41 гг. в ходе боев над Северной Африкой, Албанией, Грецией, о. Крит и над по-

бережьем Сирии: десять — на «Гладиаторе» Mk.II и двадцать — на «Харрикейне» Mk.I. Кроме того, на его счету были три групповые победы. Был награжден DFC.

Braham, John Robert Daniel Wg Cdr 29, 141 Sqdn., 29
51 OTU, 2 Wing

В т.ч. одержал двадцать ночных побед: одну — на «Бленхейме» Mk.IF из 29 Sqdn. RAF и девятнадцать — на «Бьюфайтере» Mk.IF из 29 и 141 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и шесть поврежденных самолетов. Ночью 17/18.08.1943 г. командир 141 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Джон Брехэм сбил над Северным морем, в районе Восточно-Фризских островов, два Bf-110, которые принадлежали двум ночным асам Люфтваффе: обер-фельдфебелю Хейнцу Финке (Heinz Vinke) и фельдфебелю Георгу Крафту (Georg Kraft) из NJG1. Затем ночью 29/30.09.1943 г. Брехэм сбил Bf-110G-4 «G9+ER» W.Nr.5477, принадлежавший другому ночному асу Люфтваффе — командиру 7./NJG1 гауптману Аугусту Гейгеру (August Geiger). Затем в феврале — июне 1944 г. в ходе дневных вылетов над Данией и Северной Германией на «Москито» FB Mk.VI он сбил еще девять самолетов. 25.06.1944 г. над Данией его самолет был сбит FW-190A фельдфебеля Роберта Шпрекельса (Robert Spreckels) из JG11. Уинг-коммендэр Брехэм смог посадить горящий «Москито» на песчаном пляже на побережье Северного моря и вместе со своим штурманом флайт-лейтенантом Доном Уолшем (Don Walsch) успел выбраться из кабины, прежде чем самолет взорвался. Вскоре на месте посадки появились немецкие солдаты и оба летчика попали в плен. Был награжден DSO and two Bars, DFC and two Bars, AFC, а также бельгийским Военным Крестом.

Lacey, James Harry Sqn Ldr 501, 17 Sqdn. 28

В т.ч. двадцать семь побед он одержал в составе 501 Sqdn. RAF: двадцать три — на «Харрикейне» Mk.I в боях над Францией и Англией с 13.05 по 31.10.1940 г. и четыре — на «Спитфайре» Mk.I/IIA в 1941 г. в ходе боевых вылетов над Северной Францией. Последнюю победу командир 17 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Джеймс Лейси одержал 19.02.1945 г. на «Спитфайре» Mk.VIII, сбив над Бирмой, в 50 км южнее г. Мандалай, японский истребитель Ki-43 «Oskar». Кроме того, на его счету были пять вероятных побед и девять поврежден-



**Джеймс Эдгар Джонсон
(James Edgar Johnson)**



**Джордж Фредерик Берлинг
(George Frederick Beurling)**



**Джеймс Хэрри Лейси
(James Harry Lacey)**



**Клив Робертсон Кодуэлл
(Clive Robertson Caldwell)**

ных самолетов. Был награжден DFM and Bar и французским Военным Крестом.

Caldwell, Clive Robertson Gr Cpt 250, 112 Sqdn., 27
1, 80 Wing RAAF

Девятнадцать побед одержал на «Томагавке» Mk.IIB в боях в Северной Африке с 26.06.1941 г. по 23.04.1942 г. и восемь — на «Спитфайре» Mk.VB в боях на Тихом океане в марте — августе 1943 г. Кроме того, на его счету были три групповые и шесть вероятных побед, пятнадцать поврежденных самолетов, а также два самолета, уничтоженных на земле. Был награжден DSO и DFC and Bar. Австралиец.

Gray, Colin Falkland Wg Cdr 54, 43, 1, 616 27
81 Sqdn., 322 Wing

В ходе «битвы за Англию» он на «Спитфайре» Mk.I из 54 Sqdn. RAF одержал пятнадцать личных и две групповые победы, в т.ч. 18.08.1940 г. сбил четыре Bf-110, а также повредил еще четырнадцать самолетов. В июне — августе 1941 г. в ходе боевых вылетов над Францией командир звена 1 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Колин Грей на «Харрикейне» Mk.II одержал одну личную и одну групповую победы. Затем в ходе боев над Тунисом в декабре 1942 г. — апреле 1943 г. командир 81 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Грей на «Спитфайре» Mk.IX сбил шесть и повредил пять самолетов. Потом в июне — июле 1943 г. в боях над Сицилией командир 322 Wing уинг-коммендэр Грей сбил еще пять самолетов. Был награжден DSO and Bar и DFC and three Bars. Новозеландец.

Malan, Adolph Gysbert Gr Cpt 74 Sqdn., 27
19, 145 Wing

В т.ч. ночью 18/19.06.1940 г. командир звена 74 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Мэлан на «Спитфайре» Mk.I K9953 «ZP-A» сбил над Англией два He-111H из KG4. Кроме того, на его счету были семь групповых и три вероятные победы, а также шестнадцать поврежденных самолетов. Был награжден DSO and Bar и DFC and Bar. Южноафриканец.

Tuck, Robert Roland Stanford Wg Cdr 65, 92, 257 Sqdn. 27
Пятнадцать побед он одержал на «Спитфайре» и двенадцать — на «Харрикейне» из 257 Sqdn. RAF, в т.ч. один самолет сбил ночью.



Колин Фолкленд Грей
(Colin Falkland Gray)



Адольф Джисберт Мэлан
(Adolf Gysbert Malan)



Роберт Роланд Стенфорд Так
(Robert Roland Stanford Tuck)

Кроме того, на его счету были две групповые и шесть вероятных побед, а также шесть поврежденных самолетов. 28.02.1942 г. «Спитфайр» Mk.VB BL336 «RS-T» командира Biggin Hill Wing уинг-коммендэра Роберта Така был сбит зенитной артиллерией в районе Булони. Совершил вынужденную посадку на французском побережье Ла-Манша. Так попал в плен. Был награжден DSO и DFC.

Duke, Neville Frederick Sqn Ldr 92, 112, 145 Sqdn. 26
Четыре победы одержал на «Киттихауке» Mk.IA и «Томагавке» Mk.IIB, четырнадцать — на «Спитфайре» Mk.V и восемь — на «Спитфайре» Mk.IX. Кроме того, на его счету были две групповые и одна вероятная победы, а также шесть поврежденных самолетов. Был награжден OBE, DSO и DFC and two Bars.

Finucane, Brendan Wg Cdr 65, 452, 602 Sqdn. 26
Eamon Fergus
Кроме того, на его счету были шесть групповых и восемь вероятных побед, а также восемь поврежденных самолетов. Уинг-коммендэр Брендэн Финукейн пропал без вести (погиб) 15.07.1942 г. после того, как его «Спитфайр» Mk.VB VM308 «Wheezy Anna» во время штурмовки целей на французском побережье Ла-Манша был подбит немецкой зенитной артиллерией. На истребителе, видимо, был поврежден радиатор двигателя, и он совершил вынужденную посадку на воду в районе местечка Ле-Туке (Le Touquet), в 21 км южнее Булони. Туда сразу были посланы спасательные катера и «Спитфайры» из 402 Sqdn. RAF, однако поиски Финукейна не дали никаких результатов. Ирландец.

Lock, Eric Stanley Flt Lt 41, 611 Sqdn. 26
В августе — ноябре 1940 г. на «Спитфайре» Mk.I из 41 Sqdn. RAF он одержал двадцать три личных и восемь групповых побед, став лучшим асом RAF периода «битвы за Англию». 01.10.1940 г. он был награжден DFC, а уже 22.10.1940 г. — DFC and Bar. 17.11.1940 г. в бою в районе г. Клактон-он-Си, на побережье Северного моря, его «Спитфайр» тоже был сбит. Эрик Лок получил тяжелые ранения в обе ноги и правую руку, но все же смог совершить вынужденную посадку «на живот» в районе поселка Мартлешэм (Martlesham), в 8 км восточнее г. Ипсуич, и в тот же день был награжден DSO. Про-



Невилл Фредерик Дьюк
(Neville Frederick Duke)



Брендэн Имон Фергюс Финукейн
(Brendan Eamon Fergus Finucane)



Эрик Стенли Лок
(Eric Stanley Lock)



Майкл Николсон Кроссли
(Michael Nicholson Crossley)

должил боевые вылеты только в июле 1941 г. и одержал еще три победы. Командир звена 611 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Эрик Лок погиб 03.08.1941 г., когда его «Спитфайр» Mk.V W3257 был сбит во время штурмовки позиций немецкой береговой артиллерии в районе Кале.

Carey, Frank H. Reginald Gr Cpt 43, 3, 135 Sqdn. 25
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: девять — в боях над Францией и Бельгией в период 10 — 14.05.1940 г., восемь — в ходе «битвы за Англию» и восемь — в боях над Бирмой. Кроме того, на его счету были три групповые и три вероятные победы, а также восемь поврежденных самолетов.

Moore, Andrew Robert Flt Lt 3, 56 Sqdn. 24
Три победы одержал на «Темпесте» Mk.V из 56 Sqdn. RAF, в т.ч. 28.11.1944 г. флайт-лейтенант Эндрю Мур на «Темпесте» Mk.V EJ536 «US-B» в районе г. Мюнстер, Германия, сбил He-219 лейтенанта Курта Фишера (Kurt Fischer) из I./NJG1. Кроме того, на его счету были двадцать три сбитые ракеты V-1.

Drake, Billy Gr Cpt 1, 91, 112 Sqdn., 23
20 Wing
Три победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 1 Sqdn. RAF, из них две 10 13.05.1940 г. в боях над Францией, четырнадцать — на «Китихауке» в июне — декабре 1942 г. в боях в Северной Африке и затем еще шесть — на «Спитфайре». Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле. Был награжден DSO и DFC.

Crossley, Michael Nicholson Wg Cdr 32 Sqdn. 22
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: семь — в боях над Францией в мае — июне 1940 г. и пятнадцать — в ходе «битвы за Англию» до 24.08.1940 г. Кроме того, на его счету были две групповые победы и один поврежденный самолет. В то же время самого Кроссли дважды сбивали — 18.08 и 24.08.1940 г. В 1941 г. он был направлен в США в качестве летчика-испытателя британской военно-воздушной комиссии (British Air Commmission). Кроссли вернулся в Англию только в 1943 г., но неожиданно заболел туберкулезом, который положил конец его летной карьере. Был награжден DSO и DFC.

Deere, Alan Cristopher Wg Cdr 54, 602, 611 Sqdn. 22
145 Wing, 84 Gr.

В т.ч. четырнадцать побед одержал на «Спитфайре» Mk.I из 54 Sqdn. RAF: шесть — в течение 23 — 29.05.1940 г. в боях над Францией и восемь — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были десять вероятных побед и восемнадцать поврежденных самолетов. Был награжден DFC and Bar. Новозеландец.

Stephen, Harbourne Mackay Plt Off 605, 74, 234 Sqdn., 22*
166 Wing

В т.ч. летая на «Спитфайре» Mk.I из 74 Sqdn. RAF, он в ходе «битвы за Англию» до середины декабря 1940 г. одержал девять личных, семь групповых и три вероятные победы, а также повредил три самолета. Был награжден DSO и DFC and Bar.

Burnbridge, Bransome Arthur Sqn Cdr 85 Sqdn. 21

Все победы одержал ночью на «Москито» вместе со штурманом-радиооператором Биллом Скелтоном (Bill Skelton), из них шестнадцать — в ходе боевых вылетов над Европой с 14/15.06.1944 г. по 02/03.01.1945 г. Кроме того, на его счету были три сбитые ракеты V-1.

Crawford-Compton, Wg Cdr 485, 611, 64 Sqdn., 21
William Vernon 145 Wing

В т.ч. четырнадцать побед одержал на «Спитфайре» Mk.IX. Кроме того, на его счету были одна групповая и три вероятные победы, а также тринадцать поврежденных самолетов. Новозеландец.

Hallowes, Herbert Sqn Ldr 43, 65, 122, 21
James Lampiere 165, 154 Sqdn.

Двадцать побед он одержал на «Харрикейне» Mk.I из 43 Sqdn. RAF, из них семнадцать — до конца августа 1940 г., и одну — на «Спитфайре» Mk.VB из 165 Sqdn. RAF, сбив 19.08.1942 г. в районе Дьеппа бомбардировщик Do-217. Кроме того, на его счету были две групповые победы. Был награжден DFC и DFM and Bar.

Kingaby, Donald Ernest Wg Cdr 266, 92, 64, 21
111, 122 Sqdn.

В ходе «битвы за Англию» сержант Дональд Кингаби на «Спитфайре» Mk.I из 92 Sqdn. RAF одержал четыре победы, потом на «Спит-



Алан Кристофер Диер
(Alan Cristopher Deere)



Хорбурн Маккей Стефэн
(Harbourne Mackay Stephen)



Уильям Вернон Кроуфорд-Комптон
(William Vernon Crawford-Compton)

файре» Mk.V он до 02.07.1942 г. сбил двенадцать Bf-109, а затем уже на «Спитфайре» Mk.IX одержал до сентября 1943 г. еще пять побед. На его счету также были две групповые и шесть вероятных побед и одиннадцать поврежденных самолетов. 06.12.1940 г. он был награжден DFM, 29.07.1941 г. — Bar to DFM, 11.11.1941 г. — Second Bar to DFM. Сержант Дональд Кингаби стал единственным человеком, награжденным в ходе Второй мировой войны DFM and two Bar, кроме того, 09.03.1943 г. он был награжден DSO. С сентября 1943 г. Кингаби занимал различные штабные должности и больше участия в боях не принимал.

McLeod, Henry Wallace Sqn Ldr 132, 485, 602, 411, 21
603, 435, 443 Sqdn.

Тринадцать побед одержал на «Спитфайре» Mk.V в ходе боев над о. Мальта осенью 1942 г. и затем еще восемь — на «Спитфайре» Mk.IX. Кроме того, на его счету были три вероятные победы и двенадцать поврежденных самолетов. Командир 443 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Генри МакЛеод погиб 27.09.1944 г., когда восточнее голландского г. Неймеген его «Спитфайр» Mk.IX был сбит в бою с девятью Bf-109G. Позднее останки МакЛеода были найдены в 15 км севернее немецкого г. Везель и похоронены на кладбище в деревне Рейнберг (Reinberg). Был награжден DSO и DFC and Bar. Канадец.

Bader, Douglas Wg Cdr 19, 222, 242 Sqdn. 20
Robert Stewart

Легендарный пилот RAF, летавший с протезами вместо обеих ног. Одиннадцать побед одержал на «Харрикейне» Mk.I из 242 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию» и затем еще девять — на «Спитфайре». Кроме того, на его счету были четыре групповые и шесть вероятных побед, а также одиннадцать поврежденных самолетов. 09.08.1941 г. «Спитфайр» Mk.VA W3185 «D-B» «Lord Lloyd I» командира Tangmere Wing уинг-коммендэра Дугласа Бэдера в бою с Bf-109F из II/JG26 был сбит в районе французского г. Абвиль. Выпрыгнув на парашюте, Бэдер попал в плен и вернулся в Англию только после окончания войны. Был награжден CBE, DSO and Bar, DFC and Bar, французским орденом Почетного Легиона и французским Военным Крестом.



Герберт Лампьер Хеллоуз
(Herbert James Lampiere Hallowes)



Дональд Эрнест Кингаби
(Donald Ernest Kingaby)



Дуглас Роберт Стюарт Бэдер
(Douglas Robert Stewart Bader)

Cunningham, John Gr Cpt 604, 85 Sqdn. 20

В т.ч. одержал девятнадцать ночных побед, из них пятнадцать — в составе 604 Sqdn. RAF (девять — на «Бленхейме» Mk.IF и шесть — на «Бьюфайтере» Mk.IF) и четыре — в составе 85 Sqdn. RAF на «Москито» Mk.XII/XVI. Был награжден CBE, DSO and two Bars и DFC and Bar, а также американской Серебряной Звездой (Silver Star).

Dalton-Morgan, Sqd Ldr 43, 92 Sqdn. 20
Thomas Frederick

Все победы одержал на «Харрикейнах» Mk.IIIA, при этом семь из них — ночью. Кроме того, на его счету были две групповые победы. Был награжден DSO и DFC and Bar.

David, William Dennis Gr Cpt 87, 213, 152 Sqdn. 20*

Все победы одержал на «Харрикейнах» Mk.I из 87 и 213 Sqdn. RAF, из них четырнадцать — в период с 10 — 19.05.1940 г. в ходе боев над Францией и шесть — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были три групповые победы и два поврежденных самолета.

Edge, Gerald Richmond Sqd Ldr 605, 253 Sqdn. 20

В т.ч. он на «Харрикейне» Mk.I из 605 Sqdn. RAF в течение 25.05.1940 г. сбил над Францией пять самолетов. 26.09.1940 г. «Харрикейн» Mk.I P2958 командира 253 Sqdn. RAF сквадрэн-лидера Джеральда Эдже в 11.00 был сбит в бою над Ла-Маншем. Эдже успел выпрыгнуть на парашюте и затем был подобран английским спасательным катером. Кроме того, на его счету были две групповые победы и три вероятные победы, а также, по меньшей мере, семь поврежденных самолетов.

Mackie, Evan Dall Wg Cdr 21, 243, 92, 20
80, 274 Sqdn., 122 Wing

В т.ч. пятнадцать побед одержал на «Спитфайре» Mk.V: одну — в составе 485 Sqdn. RAF в апреле 1942 г. над Францией, десять — на «Спитфайре» Mk.VC JK715 «SN-A» из 243 Sqdn. RAF над Тунисом и Сицилией с 07.04 по 13.07.1943 г. и четыре — в составе 92 Sqdn. RAF над Италией в ноябре 1943 г. — феврале 1944 г. Затем еще пять самолетов сбил на «Темпесте» Mk.V: один — 24.12.1944 г. над г. Эйндховен в составе 224 Sqdn. RAF и четыре — над Германией в

январе — апреле 1945 г. в составе 80 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были три групповые и две вероятные победы, восемь поврежденных самолетов, а также три самолета, уничтоженные на земле в ходе штурмовых атак. Новозеландец.

Allard, Geoffrey	Flt Lt	85 Sqdn.	19
------------------	--------	----------	----

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: одиннадцать — в мае — июне 1940 г. в боях над Францией и восемь — в ходе «битвы за Англию» с 24.08 по 01.09.1940 г. Кроме того, на его счету были пять групповых и две вероятные победы. Флайт-лейтенант Эллард погиб 13.03.1941 г., когда самолет Navos Mk.I, который он пилотировал, сразу после взлета неожиданно потерял скорость и, завалившись на левое крыло, врезался в землю. Вместе с ним погибли еще два человека, включая пайлэт-офицера Уильяма Ходжсона (William Henry Hodgson), также служившего в 85 Sqdn. RAF и имевшего на своем счету пять побед. Считается, что причиной катастрофы стала плохо закрепленная панель обшивки в носовой части самолета, которая, оторвавшись, заклинила рулевое управление. Был награжден DFC.

Marshall, Alfred Ernest	Flt Lt	73, 250, 25 Sqdn.	19
-------------------------	--------	-------------------	----

Пятнадцать побед он одержал в Северной Африке на «Харрикейне» из 73 Sqdn. RAF, в т.ч. 03.01.1941 г. сбил три итальянских бомбардировщика SM.79, три — на «Спитфайре» из 250 Sqdn. RAF и одну — ночью на «Москито» из 25 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были две групповые и две вероятные победы, один поврежденный самолет и одна сбитая ракета V-1. Погиб в авиакатастрофе. Был награжден DFC.

McMullen, Desmond	Wg Cdr	54, 151, 65,	19*
Annersley Peter		222 Sqdn., 324 Wing	

В т.ч. в ходе «битвы за Англию» одержал одиннадцать личных и три групповые победы. На его счету были три ночные победы, одержанных в составе 151 Sqdn. RAF. Был награжден DFC.

Edwards, James Francis	Wg Cdr	260, 274 Sqdn.	18
------------------------	--------	----------------	----

В ходе боев в Ливии и Тунисе в 1942 — 43 гг. он на «Киттихауке» Mk.IA из 260 Sqdn. RAF одержал пятнадцать личных, три группо-

вые и восемь вероятных побед, а также повредил тринадцать самолетов и еще девять уничтожил на земле в ходе штурмовых атак. 17.06.1942 г. флайт-сержант Джеймс Эдвардс в районе местечка Сиди-Резегх (Sidi Rezegh), в 48 км юго-восточнее Тобрука, сбил Bf-109F-4 W.Nr.10271 обер-лейтенанта Отто Шульца (Otto Schulz) из II./JG27. Шульц был одним из лучших асов Люфтваффе, действовавших в Северной Африке, и к этому моменту имел на своем счету 51 победу. Затем в ходе боев над Италией Эдвардс на «Спитфайре» Mk.VIII из 274 Sqn. RAF одержал еще три личные и две групповые победы. Канадец.

Hesselyn, Raymond Brown	Flt Lt	234, 249, 501, 277, 222 Sqn.	18
-------------------------	--------	---------------------------------	----

Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также семь поврежденных самолетов. В апреле — июле 1942 г. он на «Спитфайре» Mk.V из 249 Sqn. RAF в ходе боев над о. Мальта одержал двенадцать личных и одну вероятную победу, а также повредил шесть самолетов. Вечером 03.10.1943 г. в бою над Северной Францией командир звена 222 Sqn. RAF флайт-лейтенант Раймонд Хеслин сбил три Bf-109G, но затем в районе г. Бове (Beauvais) его «Спитфайр» LF IXB был сбит FW-190A из II./JG2 или из II. и III./JG26. Хеслин был ранен в обе ноги и получил ожоги, но все же успел выпрыгнуть на парашюте и попал в плен. Новозеландец.

Hughes, Frederick Desmond	Flt Lt	264, 125, 600 604 Sqn.	18
---------------------------	--------	---------------------------	----

В т.ч. на его счету были пятнадцать ночных побед, из них одиннадцать побед — на «Бьюфайтерах» из 125 и 600 Sqn. RAF и две — на «Москито» Mk.XIII из 604 Sqn. RAF. Кроме того, он одержал одну групповую и одну вероятную победы и повредил один самолет. Ирландец.

Le Roux, Johannes Jacobus	Sqn Ldr	91, 111, 602 Sqn.	18
---------------------------	---------	-------------------	----

Восемь побед одержал в 1941 — 42 гг. на «Спитфайре» Mk.II из 91 Sqn. RAF, четыре — на «Спитфайре» Mk.VC из 111 Sqn. RAF в ходе боев в Северной Африке и шесть — на «Спитфайре» Mk.IX из 602 Sqn. RAF в ходе боев в Западной Европе в 1944 г. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и восемь поврежденных са-



**Ивэн Дэлл Мэки
(Evan Dall Mackie)**



**Джеймс Френсис Эдвардс
(James Francis Edwards)**



**Раймонд Браун Хеслин
(Raymond Brown Hesselyn)**



**Альберт Джеральд Льюис
(Albert Gerald Lewis)**

молетов. Командир 602 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Йоханнес Якобус Ле Руа пропал без вести (погиб) 29.08.1944 г., когда его «Спитфайр» Mk.IX исчез во время перелета из Нормандии в Англию.

Lewis, Albert Gerald Sqn Ldr 616, 504, 85, 18
249, 261 Sqdn.

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I. В мае — июне 1940 г. в боях над Францией в составе 85 Sqdn. RAF он сбил девять самолетов. Затем в ходе «битвы за Англию» он одержал еще девять побед: три — в 85 Sqdn. RAF и шесть — в 249 Sqdn. RAF. 28.09.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I V6617 из 249 Sqdn. RAF в бою над устьем Темзы в 14.20 был сбит Bf-109E-4 командира I./JG26 гауптмана Рольфа Пингеля (Rolf Pingel). Льюис получил тяжелые ожоги, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Он продолжил летать только в мае 1941 г. Сначала служил инструктором в 52 OTU, а затем был назначен командиром 261 Sqdn. RAF, базировавшейся на о. Цейлон. 09.04.1942 г. в бою над заливом Чина Бэй (China Bay) его «Харрикейн» Mk.II Z4961 был сбит японским истребителем А6М2 «Зеро». Льюис получил ранение в левое плечо, но все же смог выпрыгнуть на парашюте из горящего самолета. В июне 1942 г. он был отправлен на лечение в Англию и больше уже в боевых действиях не участвовал. Был награжден DFC. Южноафриканец.

Lovell, Anthony Wg Cdr 41, 145, 1435 Sqdn., 18
Desmond Joseph 322, 244 Wing

В т.ч. пять побед одержал в ходе «битвы за Англию», но при этом сам дважды был сбит. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один самолет, уничтоженный на земле. Был награжден DSO and Bar, DFC and Bar и DFC (US). Ирландец.

McDowell, Andrew Sqn Ldr 602, 245, 616 Sqdn. 18

В т.ч. он на «Спитфайре» Mk.I из 602 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию» сбил одиннадцать самолетов, при этом один из них ночью, и одержал две групповые победы. Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле. В июле 1944 г. 616 Sqdn. RAF, которой тогда командовал сквадрэн-лидер Эндрю МакДоуэлл, первой в RAF получила на вооружение реактивные истребители Глостер «Метеор» F Mk.I. Был награжден DFM.

Woodward, Vernon Crompton Wg Cdr 33, 80, 274, 18
213 Sqdn.

Все победы одержал в составе 33 Sqdn. RAF в ходе боев в Северной Африке и Греции: четыре — на «Гладиаторе» и четырнадцать — на «Харрикейне» Mk.I. Кроме того, на его счету были четыре групповые и три вероятные победы, одиннадцать поврежденных самолетов, а также два самолета, уничтоженных на земле. Канадец.

Berry, Ronald Wg Cdr 603, 81 Sqdn., 17*
322 Wing

Семь побед одержал в ходе «битвы за Англию» на «Спитфайре» Mk.I из 603 Sqdn. RAF, сбив в т.ч. шесть Bf-109E, и шесть побед — на «Спитфайре» Mk.V из 81 Sqdn. RAF в боях над Алжиром и Тунисом в ноябре 1942 г. — апреле 1943 г. Кроме того, на его счету были четыре групповые и шесть вероятных побед, а также семь самолетов, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак.

Duncan-Smith, Wilfred E. G. Gr Cpt 611, 603, 411, 17
64 Sqdn.,
224, 324 Wing

Кроме того, на его счету были две групповые и шесть вероятных побед, а также восемь поврежденных самолетов. В т.ч. на «Спитфайре» Mk.V он одержал восемь личных и пять вероятных побед и повредил два самолета. Был награжден DSO и DFC.

Hugo, Petrus Hendrick Gr Cpt 615, 41 Sqdn., 17
322 Wing

Пять побед одержал на «Харрикейне» из 615 Sqdn. RAF и двенадцать — на «Спитфайре» Mk.V. Кроме того, на его счету были шесть групповых и четыре вероятные победы, а также тринадцать поврежденных самолетов. 16.08.1940 г. в бою с Bf-110 его «Харрикейн» Mk.I P2963 был подбит. Хуго был ранен в ногу, но все же смог совершить вынужденную посадку. Он продолжал летать с повязками, но уже 18.08.1940 г. в бою с Bf-109E его «Харрикейн» Mk.I R4421 был сбит над Лондоном и совершил вынужденную посадку. Хуго получил ранение в левую руку и голову, у него были повреждены левый глаз и правая скула, и время, оставшееся до конца «битвы за Англию», он провел в госпитале. 27.04.1942 г. «Спитфайр» Mk.VB BL248 командира Tangmere Wing уинг-коммендэра Хуго в районе Дюнкерка



Энтони Десмонд Джозеф Ловелл
(Anthony Desmond Joseph Lovell)



Уилфред Дункан-Смит
(Wilfred E. G. Duncan-Smith)



Петрус Хендрик Хуго
(Petrus Hendrick Hugo)

был сбит FW-190A из II./JG26. Получив ранение в левое плечо, Хуго выпрыгнул на парашюте и был затем подобран английским спасательным катером. Был награжден DSO и DFC.

McKellar, Archibald Ashmore Sqn Ldr 602, 605 Sqdn. 17
Одну победу одержал на «Спитфайре» Mk.I из 602 Sqdn. RAF и шестнадцать — на «Харрикейне» Mk.I из 605 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были три групповые и пять вероятных побед, а также три поврежденных самолета. В т.ч. с 15.08 по 07.10.1940 г. он одержал тринадцать личных и четыре вероятные победы, а также повредил один самолет. Командир 605 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Арчибальд МакКеллар погиб 01.11.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I V6879 в бою над Эдисхэмом (Adisham) в 18.20 был сбит Bf-109E командира II./JG27 гауптмана Вольфганга Липперта (Wolfgang Lippert). Был награжден DSO и DFC and Bar.

McKnight, William Lidstone Flg Off 615, 242 Sqdn. 17
Все победы одержал на «Харрикейне»: одну — в составе 615 Sqdn. RAF, а остальные — в составе 242 Sqdn. RAF. В т.ч. в боях в районе Дюнжерка с 28.05 по 03.06.1940 г. он сбил восемь самолетов. Кроме того, на его счету были две групповые победы и один поврежденный самолет. Погиб 12.01.1941 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P2961 из 242 Sqdn. RAF был сбит Bf-109E в районе Кале. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Orton, Newell Sqn Cdr 73, 242, 54 Sqdn. 17
Пятнадцать побед одержал на «Харрикейне» из 73 Sqdn. RAF и две победы — на «Спитфайре». Кроме того, на его счету были три групповые победы. Командир 54 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Невилл Ортон погиб 17.09.1941 г., когда его «Спитфайр» Mk.VB был сбит над Францией. Был награжден DFC. Южноафриканец.

Rankin, James E. Wg Cdr 64, 92 Sqdn., 17
125 Wing
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.V. Кроме того, на его счету были пять групповых и три вероятные победы, а также шестнадцать поврежденных самолетов и один самолет, уничтоженный на земле. В период с 20 июня по конец октября 1941 г. командир 92 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Джеймс Рэнкин на «Спитфайре» Mk.VB W3312 «QJ-



Уильям Лидстон МакКнайт
(William Lidstone McKnight)



Невилл Ортон
(Newell Orton)



Джеймс Рэнкин
(James E. Rankin)



Моурис Майкл Стефенс
(Maurice Michael Stephens)

» «Moonraker» одержал одиннадцать личных, одну групповую и одну вероятную победы, а также повредил четыре самолета. Был награжден DFC.

Stephens, Maurice Michael Wg Cdr 3, 232, 80, 17
249, 229 Sqdn.,
Takali Wing

В мае 1940 г. он на «Харрикейне» Mk.I из 3 Sqdn. RAF в боях над Францией сбил одиннадцать самолетов и был награжден DFC. Затем 10 — 18.10.1942 г. он на «Спитфайре» Mk.V из 249 Sqdn. RAF в боях над о. Мальта одержал шесть личных, две групповые и одну вероятную победы, а также повредил четыре самолета. Был награжден DSO и DFC.

Brothers, Peter Malam Air Cdr 32, 257, 602, 16
457 Sqdn.

Восемь побед одержал на «Харрикейне» Mk.I P2921 из 32 Sqdn. RAF, сбив над Англией в июле — августе 1940 г. шесть Bf-109E, один Bf-110 и один Do-17, а остальные восемь — на «Спитфайре», в т.ч. 15.09.1940 г. он на истребителе из 257 Sqdn. RAF сбил два Do-17. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и три поврежденных самолета. Был награжден DSO и DFC and Bar.

Clisby, Leslie Redford Flg Off 1 Sqdn. 16

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в 1939—40 гг. в боях над Францией, в т.ч. 12.05.1940 г. он сбил Bf-109E и два Hs-126, а 13.05.1940 г. — Bf-110 и два He-111P. Кроме того, на его счету была одна вероятная победа. Погиб 14.05.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P2546 в районе Седана был сбит Bf-110C из I./ZG26. Был награжден DFC. Австралиец.

Cullen, Richard Nigel Flt Lt 167, 80 Sqdn. 16

Все победы одержал в составе 80 Sqdn. RAF в ходе боев над Грецией и Албанией: шесть — на «Гладиаторе» и десять — на «Харрикейне». Кроме того, на его счету были две вероятные победы, один поврежденный самолет, а также один гидросамолет, уничтоженный на воде. Пропал без вести (погиб) 04.03.1941 г. после того, как его «Харрикейн» Mk.I не вернулся обратно после большого боя с итальянскими истребителями CR.42 и G.50bis над побережьем Албании, в районе порта Валона. Был награжден DFC. Австралиец.

Goldsmith, Adrian Philipp Sqn Ldr 234, 126, 242, 16
185, 452 Sqdn.

Одну победу одержал на «Харрикейне» Mk.II, а остальные — на «Спитфайре» Mk.V: одиннадцать — в ходе боев над о. Мальта в феврале — июле 1942 г. и четыре — в 1943 г. в ходе боев над северным побережьем Австралии. Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также семь поврежденных самолетов. Был награжден DFC и DFM. Австралиец.

Hewett, Edward Sqn Ldr 29, 80, 243, 92, 16
William Foott 485, 263 Sqdn.

Все победы одержал в составе 80 Sqdn. RAF в ходе боев над Грецией и Албанией с 04.12.1940 г. по 20.04.1941 г.: три — на «Гладиаторе» Mk.II и тринадцать — на «Харрикейне» Mk.I. Кроме того, на его счету были две вероятные победы.

Kain, Edgar James Flg Off 73 Sqdn. 16

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в 1939 — 40 гг. в ходе боев над Францией и стал первым пилотом RAF, сбившим в ходе Второй мировой войны пять самолетов противника. Кроме того, на его счету были восемь вероятных побед и три поврежденных самолета. 07.06.1940 г. флаинг-офицер Эдгар Кейн на «Харрикейне» Mk.I L1826 взлетел с полевого аэродрома Эшеми (Echemines), западнее г. Труа, чтобы перелететь в Ле-Ман, а уже оттуда в Англию. Пролетая над аэродромом на высоте около 250 м, он решил выполнить серию быстрых бочек. Во время исполнения третьей бочки самолет неожиданно резко потерял скорость и, свалившись в штопор, врезался в землю. При ударе о землю Кейна выбросило из кабины и он получил смертельную травму головы. 17.07.1940 г. он был посмертно награжден Bar to DFC, став первым пилотом RAF, удостоенным этой награды. Новозеландец.

Klersy, William Thomas Sqn Ldr 401 Sqdn. 16

Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.IX. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и три поврежденных самолета. Также он уничтожил на земле два самолета, а также повредил и уничтожил около 90 различных автомобилей и восемь паровозов. Погиб 22.05.1945 г., когда его «Спитфайр» FR XIVE RM785/T во время



**Питер Мэлем Братерс
(Peter Malam Brothers)**



**Эдгар Джеймс Кейн
(Edgar James Kain)**



**Роберт Уиндэлл МакНайр
(Robert Wendell McNair)**



**Майкл Листер Робинсон
(Michael Lister Robinson)**

одержав свою шестнадцатую победу. Однако затем уже его «Спит-файр» Mk.IXE над побережьем Ла-Манша был подбит FW-190A из II./JG26. Немного не дотянув до английского берега, Макнайр выпрыгнул на парашюте и был затем подобран спасательным катером. После этого один его глаз начал плохо видеть и далее он уже практически не участвовал в боевых вылетах. Был награжден DSO, DFC and two Bar. Канадец.

Nowell, Gareth Leofric Flt Sgt 87, 32 Sqdn. 16*
Четырнадцать побед он одержал на «Харрикейне» Mk.I, в т.ч. 10.05.1940 г. сбил Do-17 и два Hs-126, а также одержал три вероятные победы, а 16.05.1940 г. на его счету был один сбитый Do-17 и четыре вероятные победы (все Do-17).

Oven, Alan Joseph Flt Lt 600, 85 Sqdn. 16
Девять побед одержал на «Москито» из 85 Sqdn. RAF и шесть — на «Бьюфайтере» из 600 Sqdn. RAF. На его счету были шесть ночных побед, а также одна сбитая ракета V-1 и один самолет, уничтоженный на земле.

Rabagliati, Alexander Coultale Wg Cdr 46, 126 Sqdn. 16
В т.ч. шесть побед одержал в составе 46 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету была одна групповая победа и два самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. Командир Coltishall Wing уинг-коммендэр Александр Рабаглиати пропал без вести 06.07.1943 г. после того, как во время атаки немецких кораблей в Северном море, у побережья Дании, его «Тайфун» Mk.IV EK273 «JE-DT» был подбит зенитным огнем. Рабаглиати попытался дотянуть до английского побережья, но повреждения самолета оказались очень серьезными и приблизительно в 96 км от г. Грейт-Ярмут ему пришлось выпрыгнуть на парашюте. В этот район были немедленно высланы спасательные катера и гидросамолеты, но все поиски не дали никакого результата. Южноафриканец.

Reeves, Nevil Edward Flt Lt 239, 89 Sqdn., 16
BSDU

Все победы одержал ночью, из них девять — на «Бьюфайтере» из 89 Sqdn. RAF и пять — на «Москито».

Robinson, Michael Lister Sqn Ldr 601, 238, 609, 16
111, 87, 29 Sqdn.

Семь побед одержал на «Харрикейне» из 601 Sqdn. RAF, из них шесть — в ходе «битвы за Англию», и затем еще девять побед — на «Спитфайре», в т.ч. 03 — 12.07.1941 г. в ходе боев над Францией командир 609 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Майкл Робинсон на «Спитфайре» Mk.VB W3238 «PR-B» «London Butcher» сбил пять Bf-109F. Кроме того, на его счету были четыре вероятные победы и восемь поврежденных самолетов. Командир Tangmere Wing уинг-коммендэр Майкл Робинсон погиб 10.04.1942 г., когда его «Спитфайр» Mk.VB W3770 в районе Булони был сбит FW-190A из II./JG26.

Sanders, James Gilbert Flt Lt 615, 111 Sqdn. 16
В т.ч. шесть побед одержал на «Харрикейне» Mk.I. Кроме того, на его счету были пять поврежденных самолетов. 27.06.1940 г. был награжден DFC.

Simpson, Peter James Sqn Ldr 111, 64, 130 Sqdn. 16
Четыре победы одержал на «Харрикейне» из 111 Sqdn. RAF и двенадцать — на «Спитфайре» из 64 Sqdn. RAF. Был награжден DSO и DFC.

Baldwin, John Robert Gr Cpt 609, 198, 193 Sqdn. 15
Все победы одержал на «Тайфуне» Mk.IB, в т.ч. 20.01.1943 г. он на истребителе из 609 Sqdn. RAF в бою над устьем Темзы сбил сразу три Bf-109G из 6./JG26. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также четыре поврежденных самолета. После окончания Второй мировой войны продолжал служить в RAF и затем в составе 16 FIS 51 FIW USAAF участвовал в войне в Корее. 15.03.1952 г. его F-86 не вернулся после вылета на разведку погоды в район г. Саривон и с тех пор групп-каптэн Джон Болдуин считается пропавшим без вести. По некоторым данным, его затем видели в северокорейском лагере для военнопленных.

Bartley, Anthony C. Sqn Ldr 92, 11, 65, 15*
111 Sqdn.

В т.ч. он на «Спитфайре» Mk.I из 92 Sqdn. RAF до 15.11.1940 г. одержал семь личных и одну вероятную победы, а также повредил шесть самолетов. Был награжден DFC.



Джеймс Гилберт Сандерс
(James Gilbert Sanders)



Джон Роберт Болдуин
(John Robert Baldwin)



Энтони Бартли
(Anthony C. Bartley)



Брайан Джон Джордж Кербюри
(Brian John George Carbury)

Boyd, Adrian Hope Sqn Ldr 65, 145, 501 Sqdn. 15
Шесть побед он одержал на «Харрикейне» Mk.I из 145 Sqdn. RAF в боях в районе Дюнкерка с 26.05 по 03.06.1940 г. и девять — в ходе «битвы за Англию» на «Харрикейне» Mk.I из 145 Sqdn. RAF и «Спитфайрах» Mk.I из 65 и 501 Sqdn. RAF. В течение 08.08.1940 г. флайт-лейтенант Эдриан Бойд сбил два Bf-110, два Bf-109 и один Ju-87. На «Спитфайре» из 501 Sqdn. RAF он одержал одну ночную победу, сбив He-111. Кроме того, на его счету были три неподтвержденные личные победы, три групповые и две вероятные победы, а также четыре поврежденных самолета. Был награжден DSO и DFC and Bar.

Brown, Mark Henry Wg Cdr 1, 249 Sqdn. 15
В т.ч. в мае — июне 1940 г. флайт-лейтенант Марк Браун на «Харрикейне» Mk.I из 1 Sqdn. RAF в боях над Францией одержал пять побед и стал первым канадским асом в ходе Второй мировой войны. 15.08.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I P3047 был сбит в бою над Северным морем, в районе г. Харидж. Браун получил легкое ранение и, выпрыгнув на парашюте, был затем подобран английским траулером. Кроме того, на его счету были четыре групповые и одна вероятная победы, а также два поврежденных самолета. Уинг-коммандэр Марк Браун погиб 12.11.1941 г., когда его «Спитфайр» был сбит в районе г. Джела (Gela), о. Сицилия. Был награжден DFC and Bar и чешским Военным Крестом. Канадец.

Carbury, Brian John George Flt Lt 41, 603 Sqdn., 15
58 OTU
Все победы одержал в составе 603 Sqdn. RAF в 1939 — 40 гг., в т.ч. в течение 31.08.1940 г. он на «Спитфайре» Mk.I R6835 «ХТ-W» в ходе трех вылетов сбил три Bf-109E и два He-111. Кроме того, на его счету были две групповые и две вероятные победы, а также пять поврежденных самолетов. С начала 1941 г. он служил в качестве инструктора и непосредственного участия в боевых действиях больше не принимал. Был награжден DFC. Новозеландец.

Charles, Edward Francis Jack Wg Cdr 54, 611 Sqdn. 15
В т.ч. шесть побед одержал на «Спитфайре» Mk.IX, при этом одна из них стала тысячной победой на общем счету Biggin Hill Wing. Кроме того, на его счету были одна групповая и шесть вероятных побед,

а также пять поврежденных самолетов. Был награжден DSO, DFC and Bar, а также американской Silver Star.

Douglas, W. A. Flg Off 610, 229 Sqdn. 15

Frost, John Everitt Major 1, 3, 15
5 Sqdn. SAAF

В т.ч. 03.06.1942 г. в районе ливийского местечка Бир-Хахейм (Bir Haheim), в 50 км юго-западнее Тобрука, он сбил три Ju-87. Кроме того, на его счету были две групповые победы и двадцать три самолета, уничтоженных на земле. Командир 5 Sqdn. SAAF майор Джон Фрост пропал без вести (погиб) 16.06.1942 г. после того, как вечером в районе Эль-Адема его «Киттихаук» Mk.IA был сбит Bf-109F командира 3/JG27 обер-лейтенанта Ханса-Йоахима Марселля (Hans-Joachim Marseille). Южноафриканец.

Harries, Raymond Hiley Wg Cdr 43, 131, 91 Sqdn., 15
135 Wing

Все победы одержал на «Спитфайре», в т.ч. десять личных и одну групповую победу — на «Спитфайре» Mk.XII. Кроме того, на его счету были три групповые и две вероятные победы, а также пять поврежденных самолетов и пять сбитых ракет V-1. Был награжден DFC. После окончания Второй мировой войны продолжал служить в RAF и в 1950 г. погиб в авиакатастрофе.

Higginson, Frederick William Wg Cdr 56 Sqdn. 15

В течение 1940 г. в боях над Францией и в ходе «битвы за Англию» он на «Харрикейне» из 56 Sqdn. RAF одержал двенадцать личных и одну вероятную победу, а также повредил два самолета. В июне 1941 г. его истребитель был сбит над Францией, однако Хиггинсону удалось избежать плена. При помощи французского Сопротивления он через Испанию добрался до Гибралтара и в октябре 1942 г. прибыл в Англию. Вернувшись в 56 Sqdn. RAF, он на «Тайфуне» Mk.IB одержал еще четыре победы. Был награжден DFC и DFM.

Hughes, Paterson Clarence Flt Lt 64, 234 Sqdn. 15

Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.I, из них четырнадцать — в ходе «битвы за Англию». На его счету также были три групповые

и одна вероятная победы. Командир звена 234 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Патерсон Кларенс Хьюз погиб 07.09.1940 г., когда в районе Лондона его «Спитфайр» Mk.I X4009 столкнулся с обломком крыла взорвавшегося Do-17, который он перед этим атаковал с близкой дистанции. Был награжден DFC. Австралиец.

Kilmartin, John Ignatius Wg Cdr 1, 43 Sqdn., 15
136 Wing

Четырнадцать побед он одержал на «Харрикейне» Mk.I: одиннадцать — в составе 1 Sqdn. RAF в боях над Францией в 1939 — 40 гг. и три — в составе 43 Sqdn. RAF в сентябре 1940 г. в ходе «битвы за Англию», и затем еще одну победу — на «Тайфуне». Кроме того, на его счету были две групповые победы и один поврежденный самолет. Был награжден DFC. Ирландец.

Laubman, Donald Curri Gr Cpt 412, 402 15
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.IX. Кроме того, на его счету были три поврежденных самолета. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Milne, Richard Maxwell Wg Cdr 151, 222 Sqdn. 15
Восемь побед одержал на «Харрикейне» из 151 Sqdn. RAF: четыре — в мае — июне 1940 г. в ходе боев над Францией и четыре — в ходе «битвы за Англию», и затем еще семь — на «Спитфайре». Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также одиннадцать поврежденных самолетов. Вечером 14.03.1943 г. командир Biggin Hill Wing уинг-коммендэр Ричард Милне во главе своего крыла (340 и 611 Sqdn. RAF) вылетел на патрулирование над французским побережьем Ла-Манша, в районе устья Соммы — Булонь. Около 18.00 «Спитфайры» были неожиданно атакованы «восьмеркой» FW-190A во главе с командиром II./JG26 гауптманом Вильгельмом Фердинандом Галландом (Wilhelm Ferdinand Galland). В результате немцы сбили пять «Спитфайров», включая самолет Милне, потеряв при этом только один FW-190A-4 W.Nr.653 лейтенанта Эрнста Хане (Ernst Hahne), который столкнулся с истребителем командира 340 Sqdn. RAF (оба пилота погибли). Из пяти пилотов «Спитфайров» спасся только один Милне. Его подобрал немецкий спасательный катер и оставшееся до окончания войны время Милне провел в лагере для военнопленных. Был награжден DFC and Bar.



**Фредерик Уильям Хиггинсон
(Frederick William Higginson)**



**Джон Игнатиус Килмартин
(John Ignatius Kilmartin)**



**Джон Агорастос Плагис
(John Agorastos Plagis)**



Джон Ллойд Уодди
(John Lloyd Waddy)



Джон Уильям Максвелл
Эйткен
(John William Maxwell Aitken)



Джон Милне Чеккеттс
(John Milne Checketts)

лидера Джона Чеккеттса в бою над Францией был сбит FW-190A. Чеккеттс получил ранение и ожоги, но смог выпрыгнуть на парашюте. Сразу после приземления местный житель помог ему сначала спрятаться, а затем перевез в свой дом для лечения. Позднее при помощи французского Сопротивления Чеккеттс встретился с сержантом Кеаринсом (Kearins) из своей эскадрильи, который был сбит 15.07.1943 г. Затем они вместе с еще одиннадцатью беглецами на небольшом рыбацком катере 21.10.1943 г. пересекли Ла-Манш и вернулись в Англию. Новозеландец.

Dodds, James	Flt Lt	274 Sqdn.	14
--------------	--------	-----------	----

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.II в Северной Африке в период с 01.12.1941 г. по 17.06.1942 г. Кроме того, на его счету были шесть вероятных побед.

Doe, Robert Francis Thomas	Sqn Ldr	238, 234, 66 10 Sqdn.	14
----------------------------	---------	--------------------------	----

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию»: десять — на «Спитфайре» Mk.I из 234 Sqdn. RAF и четыре — на «Харрикейне» Mk.I из 238 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были две групповые победы и пять поврежденных самолетов. 10.10.1940 г. в бою с Bf-109E из JG2 его «Харрикейн» Mk.I P3984 из 238 Sqdn. RAF в 13.00 был сбит над местечком Уормвелл (Warmwell), в 9 км северо-восточнее Портленда. Пайлэт-офицер Доу получил тяжелые ранения, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Он продолжил боевые вылеты только в мае 1941 г. и закончил войну в звании сквадрэн-лидера. Был награжден DSO и DFC and Bar.

Fumerton, Robert Carl	Wg Cdr	112, 32, 1, 89, 406 Sqdn.	14
-----------------------	--------	------------------------------	----

Все победы одержал ночью: тринадцать — на «Бьюфайтере» из 89 Sqdn. RAF и одну — на «Москито» из 406 Sqdn. RAF, в т.ч. девять из них в ходе боевых вылетов в районе о. Мальта. В одну из ночей марта 1942 г. он перехватил над Суэцким каналом He-111. Хотя самолет Фумертон был поврежден ответным огнем бортстрелков, а сам он был ранен, ему все же удалось сбить «Хейнкель». Несмотря на повреждения шасси, Фумертон смог совершить благополучную посадку. В июне 1943 г. он дважды в ходе одного вылета сбил по два самолета. Был награжден DFC and Bar и AFC. Канадец.

вероятная победы, а также три поврежденных самолета. Был награжден DFC и AFC.

Stevens, Richard Playne Flt Lt 151, 253 Sqdn. 14
Все победы одержал ночью на «Харрикейне» Mk.II в период с 15.01 по 23.10.1941 г. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Пропал без вести (погиб) в ночь 15/16.12.1941 г., когда его истребитель не вернулся после боевого вылета над Голландией.

Truscott, Keith William Sqn Ldr 452 Sqdn., 14
76 Sqdn. RAAF
В 1940 — 41 гг. в ходе боевых вылетов над Францией и Англией он на «Спитфайре» из 452 Sqdn. RAF сбил двенадцать Bf-109 и один FW-190A, а также одержал одну групповую и три вероятные победы. Затем уже на «Киттихауке» из 76 Sqdn. RAAF он ночью над г. Дарвин, на севере Австралии, сбил японский двухмоторный бомбардировщик G4M. Командир 76 Sqdn. RAAF сквадрэн-лидер Кейт Траскэт погиб 28.03.1943 г., когда над заливом Эксмоут (Exmouth), на побережье Западной Австралии, его «Киттихаук» Mk.IA A29-150 во время выполнения бочки с увеличенным радиусом переворота задел крылом за поверхность воды и, упав в залив, затонул. Все произошло настолько быстро, что Траскэт не успел выбраться из кабины и утонул вместе со своим самолетом. Был награжден DFC and Bar.

Wykeham-Barnes, Peter Guy Gr Cpt 80, 33, 274 14
73, 257, 23 Sqdn.
Три победы одержал на «Гладиаторе» Mk.I из 80 Sqdn. RAF, девять — на «Харрикейне» Mk.I из 80, 274 и 73 Sqdn. RAF и две ночью — на «Москито» Mk.II из 23 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были пять групповых и три вероятные победы, а также один поврежденный самолет.

Casbolt, Charles Edward Flt Lt 80, 250 Sqdn. 13
Одиннадцать побед одержал в 80 Sqdn. RAF в ноябре 1940 г. — апреле 1941 г. в боях над Албанией и Грецией: пять — на «Гладиаторе» Mk.II и шесть — на «Харрикейне» Mk.I. Затем 12.05.1942 г. пайлэт-офицер Кэсболт на «Киттихауке» Mk.IA из 250 Sqdn. RAF сбил над Северной Африкой еще два Ju-52/3m. Кроме того, на его счету



Джордж Аркуарт Хилл
(George Urquhart Hill)



Дональд Элистер Стюарт
МакКей
(Donald Alistair Stewart McKay)



Кейт Уильям Траскэт
(Keith William Truscott)



Манфред Беккетт Кцернин
(Manfred Beckett Czernin)

были одна групповая и одна вероятная победы, а также один поврежденный самолет.

Czernin, Manfred Beckett Sqn Ldr 504, 213, 85, 41, 13
17, 165, 222 Sqdn.

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: пять — в боях над Францией в мае — июне 1940 г. в составе 85 Sqdn. RAF и восемь — в ходе «битвы за Англию» в составе 17 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были пять групповых и три вероятные победы, а также три поврежденных самолета. Был награжден DFC и MC.

Dundas, John Charles Flt Lt 609 Sqdn. 13

Кроме того, на его счету были четыре групповые и две вероятные победы, а также четыре поврежденных самолета. Был награжден DFC. Погиб 29.11.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I X4586 «О» в бою над Ла-Маншем, в районе о. Уайт, в 16.15 был сбит Bf-109E оберлейтенанта Рудольфа Пфланца (Rudolf Pflanz) из JG2. За несколько мгновений до этого Джон Дандас успел сбить Bf-109E-4 W.Nr.5344 командира JG2 майора Гельмута Вика (Helmut Wick). На тот момент Вик имел на своем счету 56 побед и был самым результативным асом Люфтваффе.

Dutton, Roy Gilbert Wg Cdr 111, 145, 19, 13
452, 141, 512 Sqdn.,
249 Wing

Все победы одержал на «Харрикейнах» Mk.I из 111 и 145 Sqdn. RAF в 1940 г. в боях над Францией и в ходе «битвы за Англию». В т.ч. 08.08.1940 г. командир звена «А» 145 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Рой Даттон сбил три Ju-87, а 11.08.1940 г. — два Bf-110. Кроме того, на его счету были шесть групповых и две вероятные победы, а также восемь поврежденных самолетов. Был награжден DFC and Bar.

Freeborn, John Connell Flt Lt 74 Sqdn. 13*

В т.ч. на «Спитфайрах» Mk.I/IIA он в ходе «битвы за Англию» одержал десять личных и две групповые победы. Был награжден DFC.



**Джон Чарльз Дандас
(John Charles Dundas)**



**Рой Гилберт Даттон
(Roy Gilbert Dutton)**



**Ян Ричард Глинд
(Ian Richard Gleed)**



**Питер Проссер Хэнкс
(Peter Prosser Hanks)**

Ellis, John Flt Lt 610 Sqdn. 13

В т.ч. одиннадцать побед одержал в ходе «битвы за Англию», так, 25.07.1940 г. он на «Спитфайре» Mk.I R6806 «DW-N» в ходе двух вылетов сбил в районе Дувра три Bf-109E из III./JG52. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также два поврежденных самолета. Затем в ходе одного из боевых вылетов он был сбит над Францией и до конца войны находился в лагере для военнопленных в Германии. Был награжден DFC and Bar.

Franklin, William Henry Plt Off 65 Sqdn. 13

Кроме того, на его счету были три групповые победы. Погиб 12.12.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.II R6978 во время атаки группы Ju-88 в 14.20 был сбит над местечком Силси (Selsey), в 21 км юго-восточнее Портсмута.

Gleed, Ian Richard Wg Cdr 46, 87, 118, 13
145 Sqdn., 244 Wing

Одиннадцать побед одержал на «Харрикейне» Mk.I из 87 Sqdn. RAF и две — на «Спитфайре». Кроме того, на его счету были три групповые и четыре вероятные победы, а также четыре поврежденных самолета. Командир 244 Wing уинг-коммендэр Ян Ричард Глид погиб 16.04.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.VB AB502 «IR-G» был сбит над побережьем Туниса, в районе м. Эт-Тиб, в бою с Bf-109G из JG77. Был награжден DFC.

Hanks, Peter Prosser Gr Cpt 1, 56 Sqdn. 13

В т.ч. в боях над Францией 10 — 14.05.1940 г. флайт-лейтенант Питер Хэнкс на «Харрикейне» Mk.I из 1 Sqdn. RAF сбил один He-111 и два Bf-110. Затем в октябре 1942 г. командир Luga Wing уинг-коммендэр Хэнкс на «Спитфайре» Mk.VC BR498 «PP-H» сбил над о. Мальта три Bf-109 и один Ju-88. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и шесть поврежденных самолетов. Был награжден DSO и DFC.

Mason, Ernest Mitchelson Sqn Ldr 261, 92, 112, 13
274, 94 Sqdn.

Все победы одержал в Северной Африке в период с 09.12.1940 г. по 30.01.1941 г. на «Харрикейне» Mk.I из 274 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были две групповые победы и три поврежденных са-

молета, а также один самолет, уничтоженный на земле. Командир 94 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Эрнест Мэсон погиб 15.02.1942 г. в ходе первого боевого вылета на «Киттихауке» Mk.IA, когда его истребитель юго-восточнее аэродрома Мартуба (Martuba) был сбит Bf-109 обер-фельдфебеля Отто Шульца из II./JG27.

Oxspring, Robert Wardlow	Wg Cdr	41, 66, 616, 72, 222 Sqdn., 24, 141 Wing	13
--------------------------	--------	--	----

Восемь побед он одержал в составе 66 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию». 25.10.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I X4170 в бою над Тонбриджем в 09.00 был сбит Bf-109E командира 4./JG54 обер-лейтенанта Ханса Филиппа (Hans Philipp). Флайт-лейтенант Роберт Окспринг не пострадал и смог выпрыгнуть на парашюте из горящего истребителя. Затем командир 72 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Окспринг в боях над Алжиром и Тунисом в начале 1943 г. сбил на «Спитфайре» Mk.V еще четыре немецких самолета, из них два — 02.01.1943 г. Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также тринадцать поврежденных самолетов и четыре сбитые ракеты V-1. Был награжден DFC and two Bars и AFC.

Phillips, James W. B.	Flt Lt		13*
-----------------------	--------	--	-----

Rae, John Donald	Flt Lt	249, 485 Sqdn.	13
------------------	--------	----------------	----

Кроме того, на его счету были три групповые и пять вероятных побед, а также четыре поврежденных самолета. 22.08.1943 г. во время боевого вылета над Францией на его «Спитфайре» Mk.IXB неожиданно отказал двигатель и, совершив вынужденную посадку, командир звена 485 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Джон Дональд Рае попал в плен. Был награжден DFC and Bar. Новозеландец.

Scherf, Charles Curnow	Sqn Ldr	418 Sqdn.	13
------------------------	---------	-----------	----

Все победы одержал на «Москито» Mk.II в ходе боевых вылетов над Англией и Западной Европой, из них пять — 16.05.1943 г. Три самолета он сбил ночью. Кроме того, на его счету была одна групповая победа и девять самолетов, уничтоженных на земле. Был награжден DSO, DFC and Bar. Австралиец.



Эрнест Митчельсон Мэсон
(Ernest Mitchelson Mason)



Джон Дональд Раэ
(John Donald Rae)



Родерик Иллингворт Элпин Смит
(Roderick Illingworth Alpine Smith)



Грей Стенборг
(Gray Stenborg)

Shipard, Mervin Charles Flt Lt 68, 89 Sqdn. 13
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтерах» Mk.IF/VIF. Был награжден DFC and Bar. Австралиец.

Smith, Roderick Sqdn Ldr 126, 401, 412 Sqdn. 13
Illingworth Alpine
В т.ч. осенью 1944 г. командир 401 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Родерик Смит на «Спитфайре» Mk.IXB в течение четырех дней сбил шесть немецких самолетов. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один поврежденный самолет. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Stenborg, Gray Flt Lt 485, 111, 185, 13
91 Sqdn.
В апреле 1942 г. он на «Спитфайре» Mk.VB из 111 Sqdn. RAF в ходе боевых вылетов над Францией сбил четыре FW-190A, потом в июле — августе 1942 г. в боях над о. Мальта на «Спитфайре» из 185 Sqdn. RAF — шесть Bf-109G и затем в августе — сентябре 1943 г. снова над Францией на «Спитфайре» Mk.XII — один FW-190A и два Bf-109G. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Командир звена 91 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Грэй Стенборг пропал без вести (погиб) 24.09.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.XII был подбит над Северной Францией во время прикрытия налета бомбардировщиков В-26 на аэродром Бове. Стенборг повернул в сторону Ла-Манша и в последнем радиосообщении от него говорилось, что он пересек линию французского побережья и собирается выпрыгнуть на парашюте. Новозеландец.

Taylor, John A. S. Sqdn Ldr 145, 601 Sqdn. 13
Все победы одержал в 1943 г. в боях над Тунисом и Сицилией, в т.ч. 17.04.1943 г. он сбил SM.81 и Bf-110. Кроме того, на его счету были две групповые и две вероятные победы, а также десять поврежденных самолетов. 12.07.1943 г. командир 601 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Тейлор сбил над портом Аугуста, о. Сицилия, Ju-87D серженте-маджиоре Обердана Наккари (Oberdan Naccari) из 237° Squadr. 121° Gr. Aut. В.а.Т. Однако бортстрелок «Юнкерса» — авиере Витторио Римольди (Vittorio Rimoldi) — все же успел подбить и его «Спитфайр» Mk.IX EP966. Истребитель упал на пляж около Сиракуз и 23-летний Джон Тейлор погиб. Был награжден DFC.



Джон Тайлор
(John A. S. Taylor)



Джордж Анвин
(George C. Unwin)



Гарри Бродхерст
(Harry S. T. Broadhurst)



Дэвид Чарльз Фейрбэнкс
(David Charles Fairbanks)

августе в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая победа и четыре поврежденных самолета. Погиб 18.08.1940 г., когда во время атаки Do-17 из 9./KG76 его «Харрикейн» Mk.IR4187 в 13.20 в районе местечка Уоллингтон (Wallington) был сбит ответным огнем бортстрелков. Был награжден DFC

Crew, Edward Dixon 604, 85, 96 Sqdn. 12
Все победы одержал ночью: восемь — на «Бьюфайтере» из 604 Sqdn. RAF и четыре — на «Москито». Кроме того, он сбил двадцать одну ракету V-1. Южноафриканец.

Davison, Michael Metcalfe 46, 108, 264 Sqdn. 12
Все победы одержал ночью: восемь — на «Бьюфайтерах» из 46 и 108 Sqdn. RAF и четыре — на «Москито» из 264 Sqdn. RAF. Кроме того, он сбил одну ракету V-1.

Downing, Alwin Berriman 141, 600, 169 Sqdn. 12*
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере» из 600 Sqdn. RAF, из них пять — 30.04.1943 г.

Fairbanks, David Charles Sqn Ldr 501, 274, 3 Sqdn. 12
Одну победу одержал на «Спитфайре» LF Mk. VB X4272 «SD-J» из 501 Sqdn. RAF, сбив 08.06.1944 г. в районе Гавра Bf-109G, и одиннадцать — на «Темпесте» Mk.V с 17.12.1944 г. по 24.02.1945 г.: три — в 3 Sqdn. RAF и восемь — в 274 Sqdn. RAF. 11.02.1945 г. командир 274 Sqdn. RAF эскадрэн-лидер Дэвид Фейрбэнкс на «Темпесте» Mk.V NV645 сбил в районе аэродрома Райне (Rheine), в 42 км западнее Оснабрюка, реактивный самолет-разведчик Arado Ar-234B гауптмана Ханса Фельдена (Hans Felden) из I.(F)/Aufkl.Gr.123. Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, две сбитые ракеты V-1, а также два самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. Утром 28.02.1945 г. его «Темпест» Mk.V в районе г. Оснабрюка, Германия, был сбит FW-190D-9 из III./JG26 и, выпрыгнув на парашюте, Фейрбэнкс попал в плен. Был награжден DFC and Bar.

Ferriss, Henry Michael Flt Lt 111 Sqdn. 12
В т.ч. в мае — июне 1940 г. в ходе боев над Францией он сбил четыре Bf-109E (в т.ч. два — 6 июня) и три Bf-110. Кроме того, на его счету

сбил Do-217 — это была первая победа, одержанная на самолетах этого типа.

Hussey, Jack H.	Plt Off	72 Sqdn.	12*
-----------------	---------	----------	-----

Был награжден DFC и DFM.

Keefer, George Clinton	Wg Cdr	274, 412, 126 Sqdn., 125 Wing	12*
------------------------	--------	----------------------------------	-----

Кроме того, на его счету были две вероятные победы и девять поврежденных самолетов, а также пять самолетов и около 60 различных автомобилей, уничтоженных в ходе штурмовых атак. Был награжден DSO and Bar (один из четырех канадских пилотов), DFC and Bar, французским Военным Крестом с Золотой Звездой и нидерландским Летным Крестом (Flying Cross).

Kent, John Alexander	Gr Cpt	19, 212, 303, 92 Sqdn., 92 Wing	12
----------------------	--------	------------------------------------	----

В т.ч. четыре победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были три вероятные победы и два поврежденных самолета, а также один самолет, уничтоженный на земле. Был награжден DFC and Bar, AFC и польским орденом «Virtuti Militari» 5-го класса. Канадец.

Maguire, William Ivan Hartley	Plt Off	51, 154, 81 Sqdn.	12
-------------------------------	---------	-------------------	----

Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета. Родился в Родезии.

Martin, Richard F.	Plt Off	73 Sqdn.	12*
--------------------	---------	----------	-----

Morton, James Storrs	Plt Off	603, 219 Sqdn.	12
----------------------	---------	----------------	----

В т.ч. две победы одержал ночью на «Бьюфайтере» из 219 Sqdn. RAF.

Nash, Peter A.	Flg Off	249 Sqdn.	12
----------------	---------	-----------	----

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.IIA в боях над о. Мальта, в т.ч. вечером 12.05.1942 г. он сбил Bf-109F-4 W.Nr.7282 командира JG53 майора Гюнтера фон Мальтзана (Günther von Maltzahn). Фон Мальтзан, который к этому моменту одержал 63 победы, выпрыгнул на парашюте и через несколько часов был подобран Do-24.



Джон Альберт Аксель Гибсон
(John Albert Axel Gibson)



Джек Хусси
(Jack H. Hussey)



Ричард Мартин
(Richard F. Martin)

Turnbull, John Howard Flt Lt 125, 600 Sqdn. 12

Все победы одержал на истребителе «Бьюфайтер» вместе со штурманом пайлэт-офицером Фоулером (Fowler), из них десять — ночью. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

van Vliet, Cornelius Arthur Major 11, 1, 10, 3, 7, 12
4 Sqdn. SAAF

Все победы одержал в ходе боев в Северной Африке на «Харрикейне» Mk.I из 1 Sqdn. SAAF. Кроме того, на его счету были восемь самолетов, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. Южноафриканец.

Watson, Anthony 272 Sqdn. 12

В т.ч. шесть личных и две групповые победы одержал на «Бьюфайтере». Кроме того, на его счету были два самолета, уничтоженные на земле в ходе штурмовых атак. Пропал без вести.

Webster, John Terence Flt Lt 80, 41 Sqdn. 12

В т.ч. девять побед одержал в ходе «битвы за Англию». По некоторым данным, он 28.07.1940 г. подбил над Ла-Маншем Bf-109E командира JG51 майора Вернера Мельдера (Werner Mölders). Мельдерс получил четыре осколочных ранения в ноги, но смог дотянуть до французского побережья и совершить вынужденную посадку «на живот». Кроме того, на его счету были две групповые и три вероятные победы, а также пять поврежденных самолетов. Погиб 05.09.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I R6635 из 41 Sqdn. RAF был сначала подбит в бою с Bf-109E из I. и II./JG3, а затем в 15.25 над г. Базилдон столкнулся со «Спитфайром» Mk.I P9428 командира 41 Sqdn. RAF сквадрэн-лидера Гуда (H. R. L. Hood). Флайт-лейтенант Джон Уэбстер успел покинуть падающий истребитель, но его парашют не открылся, а Худ погиб в момент столкновения, когда его «Спитфайр» сразу развалился на части. По одной из версий самолет Уэбстера был сначала поврежден огнем собственных зениток.

White, Harmom Erward 141 Sqdn., BSDU 12

Все победы одержал ночью: девять — на «Москито» и три — на «Бьюфайтере» из 141 Sqdn. RAF.

Woods, Eric Norman	Wg Cdr	249 Sqdn.	12*
--------------------	--------	-----------	-----

Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле. Был награжден DFC.

Wright, Eric W.	Sgt	605 Sqdn.	12
-----------------	-----	-----------	----

В т.ч. утром 07.10.1940 г. над устьем Темзы он сбил Bf-109E-4/B W.Nr.4103, принадлежавший командиру 2/JG51 обер-лейтенанту Виктору Мёльдерсу (Viktor Mölders). В результате Виктор Мёльдерс, одержавший к этому моменту девять побед, совершил вынужденную посадку на английском побережье и попал в плен.

Yarra, Jack William	Flt Lt	232, 64, 249, 185, 453 Sqdn.	12
---------------------	--------	---------------------------------	----

Все победы одержал в ходе боев над Мальтой. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и шесть поврежденных самолетов. Командир звена 453 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Джек Ярра погиб 10.12.1942 г., когда его «Спитфайр» Mk. VB был сбит во время атаки кораблей у побережья Нидерландов. Был награжден DFM. Австралиец.

Audet, Richard Joseph	Flt Lt	421, 691, 411 Sqdn.	11
-----------------------	--------	------------------------	----

В т.ч. 29.12.1944 г. в районе Оснабрюка в бою с двенадцатью немецкими истребителями он сбил сразу пять самолетов и был награжден DFC, а затем в январе 1945 г. сбил реактивный истребитель Me-262. Кроме того, на его счету была одна групповая победа и один поврежденный самолет, а также один самолет, уничтоженный на земле. Флайт-лейтенант Ричард Аудет погиб 03.03.1945 г., когда его «Спитфайр» LF IXE был сбит зенитным огнем во время штурмовки железнодорожной станции в районе Мюнстера. Его тело так и не было найдено и потому его имя значится на мемориале британской авиации, построенном в местечке Раннимид (Runnymede), Англия, в память о тех «кто не имеет могилы». Канадец.

Barr, Andrew William	Flg Off	3 Sqdn. RAAF	11
----------------------	---------	--------------	----

Все победы одержал в боях в Северной Африке. Кроме того, на его счету были три вероятные победы и восемь поврежденных самолетов. 11.01.1942 г. в бою в районе Адждабия — Мерса-эль-Брега (Mersa el Brega) флайинг-офицер Эндрю Барр сбил Bf-109F обер-лейтенанта



Томас Френсис Нейл
(Thomas Francis Neil)



Эрик Норман Вудс
(Eric Norman Woods)



Ричард Джозеф Аудет
(Richard Joseph Audet)



Френсис Виктор Бимишь
(Francis Victor Beamish)

Хуго Шнейдера (Hugo Schneider) из I./JG27, но затем уже его «Киттихаук» Mk.IA был сбит «Мессершмиттом» обер-фельдфебеля Отто Шульца из II./JG27. Барр получил ранение, но смог совершить вынужденную посадку и затем пять дней добирался до расположения британских войск. 26.06.1942 г. в районе г. Мерса-Матрух его «Киттихаук» Mk.IA снова был сбит в бою с Bf-109 из JG27, но на этот раз, выпрыгнув на парашюте, Барр попал в плен. Был награжден DFC and Bar. Австралиец.

Barton, Robert Alexander	Wg Cdr	41, 249 Sqdn.	11
--------------------------	--------	---------------	----

В т.ч. на «Харрикейне» из 249 Sqdn. RAF одержал одну ночную победу. Кроме того, на его счету были одна групповая и четыре вероятные победы, а также девять поврежденных самолетов. 05.09.1940 г. «Харрикейн» Mk.I V6625 флайт-лейтенант Роберта Бартона из 249 Sqdn. RAF в бою с Bf-109E в 15.30 был сбит над местечком Шелл Хейвэн (Shell Haven), графство Эссекс, а сам Бартон при этом был ранен. С декабря 1940 г. по 08.12.1941 г. он командовал 249 Sqdn. RAF, а затем до конца войны занимал различные штабные должности. Был награжден OBE, DFC and Bar. Канадец.

Bazin, James Michael	Wg Cdr	607, 608 Sqdn.	11
----------------------	--------	----------------	----

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 607 Sqdn. RAF: две — в мае 1940 г. в ходе боев над Францией и девять — в ходе «битвы за Англию». В конце 1940 г. флайт-лейтенант Джеймс Бэзин был переведен в бомбардировочную авиацию и закончил войну в звании уинг-коммендэра. Был награжден DSO и DFC.

Beamish, Francis Victor	Gp Cpt	616 Sqdn., Kenly Wing	11*
-------------------------	--------	--------------------------	-----

Командир Kenly Flying Station груп-каптэн Френсис Виктор Бимишь погиб 28.03.1942 г., когда в бою с FW-190A из JG26 его «Спитфайр» был сбит в районе м. Гри-Не, на французском побережье Ла-Манша. Был награжден DFC.

Benham, Douglas Ian	Flt Lt	41, 607, 242 Sqdn.	11*
---------------------	--------	--------------------	-----

В т.ч. он на «Спитфайре» Mk.V из 242 Sqdn. RAF в течение 01.01.1943 г. в районе алжирского порта Боне (ныне Аннаба) сбил два FW-190A и один Ju-87D, а также повредил еще один «Фокке-Вульф».

Bennions, George Harman Sqn Ldr 41 Sqdn. RAF 11
 Кроме того, на его счету были пять вероятных побед. 28.09.1940 г. «Спитфайр» Mk.I N3113 пайлэт-офицера Джорджа Беннионса в бою в районе Литтлстона (Littlestone) был подбит Bf-109E командира JG51 майора Вернера Мельдерса. Истребитель получил сильные повреждения, но Беннионсу все же удалось дотянуть до аэродрома. 01.10.1940 г. в бою с Bf-109E его «Спитфайр» Mk.I X4559 в 14.55 был сбит над местечком Хенфилд (Henfield), в 10 км севернее г. Хов. 20-мм снаряд разорвался внутри кабины, в результате чего Беннионс потерял один глаз, а также был ранен в правую руку и ногу. Несмотря на тяжелые ранения, он все же смог выпрыгнуть на парашюте. После излечения он продолжал служить в RAF, но в боях уже больше не участвовал. Был награжден DFC.

Cottingham, Leonard Flg Off 24, 80, 33 Sqdn., 11
 71, 54 OTU

Все победы одержал в составе 33 Sqdn. RAF: четыре — на «Гладиаторе» Mk.II в ходе боев в Северной Африке и семь — на «Харрикейне» Mk.I в боях над Грецией и Албанией. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы. С сентября 1941 г. служил в качестве инструктора и летчика-испытателя, и в боевых действиях больше не участвовал.

Crombie, Charles Arbutnot Sqn Ldr 89, 176 Sqdn. 11*
 Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере». Был награжден DSO и DFC. Австралиец.

Duke-Wooley, Raymond B. Wg Cdr 234, 124, 23 Sqdn. 11*
 Был награжден DFC.

Eliot, Hugh William Plt Off 73, 185, 255, 11*
 256 Sqdn.

В т.ч. одержал четыре ночные победы: две — на «Бьюфайтере» из 255 Sqdn. RAF и две — на «Москито» из 256 Sqdn. RAF.

Fisken, Geoffrey Bryson Flg Off 57, 243 Sqdn. 11
 455 Sqdn. RAAF,
 14 Sqdn. RNZAF

В ходе боев над Малайзией он на «Буффало» Mk.I из 243 Sqdn. RAF с 16.12.1941 г. по 21.01.1942 г. сбил шесть японских самолетов, в т.ч.



Джордж Хэрмен Беннионс
(George Harman Bennions)



Раймонд Дьюк-Вуули
(Raymond B. Duke-Wooley)



Джеффри Брайсон Фискен
(Geoffrey Bryson Fiskен)



Элвард Грейси
(Edward J. Gracie)

два А6М2 «Зеро». Затем в боях над о. Гуадалканал он на «Киттиха-уке» из 14 Sqdn. RNZAF сбил еще пять самолетов: 11.06.1943 г. — два А6М2, а 01.07.1943 г. — два А6М2 и один двухмоторный бомбардировщик G4M. Кроме того, на его счету были пять вероятных побед. В декабре 1943 г. он получил сразу три ранения: одно — в руку и два — в ногу, и больше в боях не участвовал. Был награжден DFC. Новозеландец.

Gracie, Edward J.	Sqn Cdr	56, 23, 601, 126 Sqdn.	11
-------------------	---------	---------------------------	----

В июле — августе 1940 г. в боях над Францией и Англией он в составе 56 Sqdn. RAF одержал пять личных, две групповые и три вероятные победы, а также повредил три самолета. 30.08.1940 г. он сбил He-111, но в 16.45 его «Харрикейн» Mk.I R2689 «US-Z» также был подбит и совершил вынужденную посадку. Грейси думал, что не имел никаких повреждений, но на следующий день у него начались сильнейшие боли в шее. Оказалось, что у него сломаны шейные позвонки и он был срочно доставлен в госпиталь. Затем в ходе боев над Мальтой он на «Спитфайре» Mk.V из 601 Sqdn. RAF одержал еще шесть побед. Командир 126 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Эдвард Грейси погиб 15.02.1944 г., когда его «Москито» был сбит во время очередного ночного вылета на сопровождение тяжелых бомбардировщиков «Ланкастер» и «Стирлинг». Был награжден DFC.

Green, Charles Patrick	Flt Lt	601, 79, 92, 91, 600 Sqdn., 421 Flight	11*
------------------------	--------	---	-----

Две победы одержал на «Спитфайре» Mk.II из 421 Flight в ходе «битвы за Англию», а остальные — на «Бьюфайтере» Mk.VI из 600 Sqdn. RAF в ходе боевых вылетов над Средиземным морем. Кроме того, на его счету были три групповые победы и четыре поврежденных самолета.

Gribble, Dorian George	Flt Lt	54 Sqdn.	11
------------------------	--------	----------	----

В боях в районе Дюнкерка он 23 — 24.05.1940 г. сбил два Vf-109E, но затем 25.05.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I тоже был сбит. Гриббл совершил вынужденную посадку «на брюхо» на пляже около Дюнкерка и вернулся в Англию на одном из кораблей вместе с эвакуируемыми английскими частями. Затем в ходе «битвы за Англию» он

с 24.07 по 31.08.1940 г. одержал еще девять побед, сбив восемь Bf-109E и один Bf-110. Кроме того, на его счету были две групповые победы. Пропал без вести (погиб) 04.06.1941 г., когда его «Спитфайр» Mk.II в бою с Bf-109F из JG53 был сбит над Ла-Маншем, в районе Дувра. 21-летний флайт-лейтенант Дориан Гриббл успел выпрыгнуть на парашюте, но его поиски не дали никакого результата. Был награжден DFC.

Hamlyn, Ronald Fairfax Wg Cdr 610 Sqdn. 11
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.I в ходе «битвы за Англию», в т.ч. в течение 24.08.1940 г. он сбил четыре Bf-109E и один Ju-88A. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Был награжден DFM и AFC.

Houle, Albert Ulrich Gr Cpt 213, 145, 417 Sqdn. 11
Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и семь поврежденных самолетов. В т.ч. 04.10.1943 г. флайт-лейтенант Альберт Хоул на «Спитфайре» Mk.VIII JF469 «AN-M» из 417 Sqdn. RAF в бою восточнее Рима сбил один и повредил два FW-190W из III./SKG10. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Howes, Harold Norman Sgt 85, 605 Sqdn. 11
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: семь — в 85 Sqdn. RAF в течение мая — начале сентября 1940 г. и затем четыре — в 605 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также пять поврежденных самолетов. Погиб 22.12.1940 г., когда его «Харрикейн» разбился, попав в полосу плохой погоды.

Ibbotson, Desmond Flg Off 601 Sqdn. 11*
Погиб.

Jameson, George Esmond Flt Lt 125, 488 Sqdn. 11
Все победы одержал ночью: три — на «Бьюфайтере» Mk.IIF из 125 Sqdn. RAF и восемь — на «Москито» Mk.XIII из 488 Sqdn. RNZAF. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета. Новозеландец.



**Чарльз Патрик Грин
(Charles Patrick Green)**



**Альберт Ульрих Хоул
(Albert Ulrich Houle)**



**Джордж Эсмонд Джеймсон
(George Esmond Jameson)**



**Джозеф Роберт Кайл
(Joseph Robert Kayll)**



**Джон Лапсли
(John H. Lapsley)**



**Говард Клив Майерс
(Howard Clive Mayers)**



**Джон Колин Манго-Парк
(John Colin Mungo-Park)**

над Портлендом, но на этот раз Майерс смог совершить вынужденную посадку. 04.05.1941 г. его «Харрикейн» Mk.II Z3087 в районе Дила был сбит Bf-109F командира JG51 оберст-лейтенанта Вернера Мельдерса. Командир 234 Wing уинг-коммендэр Говард Майерс погиб 20.07.1942 г., когда его «Харрикейн» Mk.II в районе Эль-Аламейна был сбит Bf-109F из JG27. Был награжден DSO и DFC and Bar. Австралиец.

Miller, Wilfred Handel 125, 169 Sqdn. 11

В т.ч. на его счету были три ночные победы. Восемь побед он одержал на «Москито» из 169 Sqdn. RAF и три — на «Бьюфайтере» из 125 Sqdn. RAF.

More, James Sqn Ldr 73 Sqdn. 11*
Winter Carmichael

В т.ч. четыре победы одержал с 10.05 по 12.06.1940 г. в боях над Францией. Командир 73 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Джеймс Мур погиб в бою над Бирмой. По другим данным, он тогда остался жив и умер уже в плену у японцев. Был награжден DFC.

Mungo-Park, John Colin Sqn Ldr 74 Sqdn. 11

В т.ч. в ходе «битвы за Англию» одержал десять личных и одну групповую победу. Кроме того, на его счету были две групповые и пять вероятных побед, а также четыре поврежденных самолета. Командир 74 Sqdn. RAF 23-летний сквадрэн-лидер Джон Манго-Парк погиб 27.06.1941 г., когда его «Спитфайр» Mk.V X4668 был сбит над Северной Францией в бою с Bf-109F из I./JG26.

O'Meara, James J. Sqn Ldr 421 Flight, 11
64, 72, 91, 131 Sqdn.

Кроме того, на его счету были две групповые и четыре вероятные победы, а также одиннадцать поврежденных самолетов. В течение 12 — 15.08.1940 г. пайлэт-офицер Джеймс О'Мира на «Спитфайре» Mk.I P9554 «K-SH» из 64 Sqdn. RAF сбил два Bf-109E и один Ju-88A, а также повредил три He-111.

Robertson, Frederick Neal Flt Lt 66, 261, 60, 54, 11
219, 96 Sqdn.

Кроме того, на его счету были одна групповая и три вероятные победы, а также семь поврежденных самолетов. Летом 1940 г. в боях

DFC, но погиб в ходе одного из боевых вылетов. Баркер же пережил войну.

Townsend, Peter W. Sqn Ldr 43, 85 Sqdn. 11
В т.ч. в ходе «битвы за Англию» одержал семь личных и две групповые победы. 11.07.1940 г. командир 85 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Питер Таунсенд на «Харрикейне» Mk.I P2716 «VY-K» перехватил над Ла-Маншем Do-17M из KG2. Он несколько раз атаковал бомбардировщик, но так и не смог сбить. «Дорнье» получил 220 попаданий, но все же смог вернуться на свой аэродром в Аррасе и никто из его экипажа не пострадал. С другой стороны, бортстрелкам Do-17 удалось попасть в маслорадиатор «Харрикейна». В результате двигателя истребителя заглох, когда до английского побережья оставалось еще двадцать миль. Таунсенд выпрыгнул на парашюте и затем был подобран английским траулером. 31.08.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I P3166 «Q» в бою с Vf-110 в 13.00 был сбит над г. Тонбридж. Таунсенд был ранен в левую ногу, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Он был доставлен в госпиталь в Кройдоне, где ему пришлось ампутировать большой палец ноги. Уже 21.09.1940 г. сквадрэн-лидер Таунсенд вернулся в 85 Sqdn. RAF и продолжил боевые вылеты.

Tracey, Owen Vincent Flt Lt 79, 274 Sqdn. 11
Три победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 79 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию», а остальные — на «Харрикейне» Mk.IVB из 274 Sqdn. RAF в ходе боев над о. Крит и Северной Африкой. 01.12.1941 г. командир звена 274 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Оуэн Трейси на своем истребителе вывез из-за линии фронта южноафриканского лейтенанта Хоффе (Hoffe) из 274 Sqdn. RAF, чей «Харрикейн» был подбит и совершил вынужденную посадку в районе местечка Сиди-Резегх, в 48 км юго-восточнее Тобрука. Флайт-лейтенант Трейси погиб 08.12.1941 г., когда в ходе боя в его истребитель врезался в итальянский С.200, подбитый командиром 274 Sqdn. RAF сквадрэн-лидером Сиднеем Линнардом (Sidney Linnard). Удар пришелся точно по кабине пилота и Трейси, вероятно, сразу же погиб. «Харрикейн» перевернулся и вертикально упал на землю. Затем среди обломков был найден идентификационный жетон Трейси и его летный шлем. 06.10.1942 г. он был посмертно награжден DFC. Новозеландец.



**Слева — Эдвард Роулэнд Торн (Edward Rowland Thorn),
справа — Баркер (F. J. Barker)**



**Уоррен Эдвард Шрадер
(Warren Edward Schrader)**



**Питер Таунсенд
(Peter W. Townsend)**

Walmsley, Harold Erward Sqn Ldr 611, 132, 130, 11
350 Sqdn.

В т.ч. 24 — 25.04.1945 г. командир 350 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Гарольд Уолмсли на «Спитфайре» Mk.XIVE SM825 «MN-M» сбил над Германией два FW-190. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, четыре поврежденных самолета, а также два самолета, уничтоженные на земле в ходе штурмовых атак.

Weaver, Claude Plt Off 412, 185, 403 Sqdn. 11

В т.ч. девять побед одержал летом — осенью 1942 г. в боях над Мальтой в составе 185 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету была одна групповая и три вероятные победы. 09.09.1942 г. в бою над побережьем Сицилии он сбил один С.202, но затем его «Спитфайр» Mk.VC BR112/X получил попадание в радиатор. Совершив вынужденную посадку «на живот» на пляже в районе местечка Скоглитти (Scoglitti), пайлэт-офицер Клод Уивер попал в плен к итальянцам. После того, как 08.09.1943 г. Италия вышла из Второй мировой войны, Уивер смог бежать и, совершив многокилометровый пеший переход, вышел в расположение союзных войск. Вернувшись в Англию, он служил в 403 Sqdn. RAF и в ходе боевых вылетов над Францией сбил еще два FW-190. 28.01.1944 г. его «Спитфайр» Mk.IXВ юго-западнее французского г. Альбер в 15.37 был сбит «Фокке-Вульфom» фельдфебеля Герхарда Фогта (Gerhard Vogt) из 6./JG26. Уивер успел выпрыгнуть на парашюте, но при этом ударился о хвостовое оперение своего «Спитфайра». Получив тяжелейшие травмы, он спустя несколько часов умер в немецком госпитале. Был награжден DFC и DFM. Канадец.

Wells, Edward Preston Wg Cdr 266, 41, 485 Sqdn. 11

Все победы одержал в ходе боевых вылетов над Англией и Францией: три — в октябре — ноябре 1940 г. на «Спитфайре» Mk.IIA из 41 Sqdn. RAF и восемь — с 05.07.1941 г. по 24.04.1942 г. на «Спитфайре» Mk.VB из 485 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и три поврежденных самолета, а также один самолет, уничтоженный на земле. Новозеландец.

Westlake, G. H. Plt Off 213, 43 Sqdn. 11*



**Эдвард Престон Уэллс
(Edward Preston Wells)**



**Оуэн Винцент Трейси
(Owen Vincent Tracey)**



**Хуго Трасселл Армстронг
(Hugo Trossell Armstrong)**

Wright, Allan Robert Flg Off 92, 29 Sqdn. 11
Десять побед одержал на «Спитфайрах» из 92 Sqdn. RAF и одну — на «Бьюфайтере» из 29 Sqdn. RAF. В т.ч. ночью 29.08.1940 г. он на «Спитфайре» Mk.I R6596 «QJ-S» сбил один He-111. Кроме того, на его счету были три групповые и пять вероятных побед, а также семь поврежденных самолетов.

Armstrong, Hugo Trossell Sqn Ldr 129, 72, 611 Sqdn. 10
Кроме того, на его счету были одна групповая и три вероятные победы, а также два поврежденных самолета. Командир 611 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Хуго Армстронг погиб 05.02.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.IX BS435 «FY-F» в бою над Ла-Маншем в 12.11 был сбит FW-190А-4 унтер-офицера Хейнца Гоманна (Heinz Gomann) из 5./JG26 и упал в 8 км северо-западнее Булони. Был награжден DFC and Bar. Австралиец.

Barton, Anthony R. H. Plt Off 32, 253, 124, 10
126 Sqdn.
Пять побед одержал в ходе «битвы за Англию». 20.09.1940 г. Бартон получил тяжелое ранение, когда его «Харрикейн» Mk.I R2686 из 253 Sqdn. RAF в бою с Bf-109E в 11.30 был сбит над Кентом. Он продолжил летать только в феврале 1941 г. и затем в боях над Мальтой одержал еще пять побед. Погиб 04.04.1943 г. в возрасте 29 лет в авиакатастрофе, когда уже служил в качестве инструктора. Был награжден DFC and Bar.

Benson, James Ghillies Flt Lt 141, 157 Sqdn. 10
Все победы одержал ночью: две — в составе 141 Sqdn. RAF (одну — на «Дефайенте» Mk.I и одну — на «Бьюфайтере» Mk.IF) и восемь — на «Москито» из 157 Sqdn. RAF. Последние девять побед одержал вместе со штурманом-оператором РЛС флаинг-офицером Льюисом Брэндоном (Lewis Brandon). Кроме того, на его счету были четыре поврежденных самолета и шесть сбитых ракет V-1.

Bowker, Neville Flt Lt 112 Sqdn. 10
Две победы одержал на «Гладиаторе» Mk.II в боях над Грецией и над о. Крит и восемь — на «Томагавке» Mk.IIB в боях в Северной Африке, в т.ч. 05.12.1941 г. южнее Эль-Адема он сбил три Ju-87R. Кроме того, на его счету были одна групповая и три вероятные по-

беды, а также два поврежденных самолета. 27.12.1941 г. во время штурмовки позиций немецких частей его «Томагавк» Mk.IIb AN283 был сбит зенитным огнем из стрелкового оружия и флайт-лейтенант Невилл Боукер попал в плен. Южноафриканец.

Boyd, Archibald Flt Off 600, 219 Sqdn. 10
Douglas McNeill

Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере» вместе со штурманом-радиооператором пайлэт-офицером Глетгом (A. J. Glegg). Был награжден DSO и DFC.

Brennan, Paul Virgil Flt Lt 64, 249, 79, 10
452 Sqdn.

Погиб в авиакатастрофе 13.06.1943 г. Был награжден DFC и DFM. Австралиец.

Buchanan, John Kenneth Wg Cdr 249, 272 Sqdn. 10

Все победы одержал на «Бьюфайтере» из 272 Sqdn. RAF в ходе боевых вылетов над Тунисом и Средиземным морем в ноябре 1942 г. — весной 1943 г. Кроме того, на его счету были три групповые победы и один самолет, уничтоженный на земле.

Chadburn, Lloyd Vernon Wg Cdr 402, 412, 19, 10
416 Sqdn., 127 Wing

Кроме того, на его счету были четыре групповые и пять вероятных побед, а также четыре поврежденных самолета и два потопленных торпедных катера. Командир 127 Wing уинг-коммендэр Ллойд Чедбарн погиб 13.06.1944 г., когда его «Спитфайр» во время патрульного полета над побережьем Нормандии, в районе Шербур — Кан, столкнулся с другим «Спитфайром» и врезался в землю. Был награжден DSO and Bar (одним из четырех канадских пилотов) и DFC, а также французскими орденом Почетного Легиона и Военным Крестом с пальмовой ветвью (Croix de Guerre Avec Palme). Канадец.

Cleveland, Howard Douglas Wg Cdr 418 Sqdn. 10

В т.ч. пять побед одержал на «Москито». На его счету была одна ночная победа. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и два поврежденных самолета, а также пять самолетов, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. 27.04.1944 г. над Германи-



Ллойд Вернон Чедбарн
(Lloyd Vernon Chadburn)



Джон Рейндольс Кок
(John Reynolds Cock)



Кристофер Фредерик Каррэнт
(Christopher Frederick Currant)

ей его «Москито» Mk.II был подбит зенитной артиллерией. Кливленду удалось на одном двигателе дотянуть до территории Швеции и совершить вынужденную посадку, однако его штурман флайт-сержант Дэй (F. Day) был смертельно ранен. Кливленд был первоначально интернирован шведскими властями, но уже в июне 1944 г. его репатриировали в Англию. Был награжден DFC. Канадец.

Cock, John Reynolds	Sqn Ldr	87, 54, 453, 3 Sqn.	10
---------------------	---------	------------------------	----

Кроме того, на его счету были одна групповая и четыре вероятные победы, а также пять поврежденных самолетов. 11.08.1940 г. «Харрикейн» Mk.I V7233 пайлэт-офицера Джона Кока из 87 Sqn. RAF в 10.50 в районе Портленда был сбит Vf-109E командира 3/JG2 оберлейтенанта Гельмута Вика. Кок получил легкое ранение и, успев выпрыгнуть на парашюте, смог затем вплавь добраться до берега. Он стал первым австралийским пилотом, сбитым в ходе Второй мировой войны. Был награжден DFC.

Cooke, Nicholas Gresham		294, 256 Sqn.	10*
-------------------------	--	---------------	-----

В т.ч. в течение 29.05.1940 г. он одержал восемь личных и две групповые победы. Это было наибольшее число побед, одержанных в течение одного дня пилотом британской авиации.

Currant, Chistopher Frederick	Sqn Ldr	151, 501, 605, 118 Sqn.	10
-------------------------------	---------	----------------------------	----

Все победы одержал на «Харрикейнах» Mk.I из 151, 501 и 605 Sqn. RAF в ходе «битвы за Англию» в сентябре — октябре 1940 г. Кроме того, на его счету были пять групповых и две вероятные победы, а также двенадцать поврежденных самолетов. Был награжден DFC.

Dewar, John S.	Wg Cdr	87, 213 Sqn.	10*
----------------	--------	--------------	-----

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I, в т.ч. 11 — 12.05.1940 г. командир 87 Sqn. RAF сквадрэн-лидер Джон Дивор сбил над Бельгией три Ju-87. Погиб в октябре 1940 г.

Doleman, Robert Daniel		157 Sqn.	10
------------------------	--	----------	----

Все победы одержал на «Москито», из них восемь — ночью. Кроме того, на его счету были две групповые победы и три сбитые ракеты V-1.

Driver, Kenneth Weekes Cpt 274 Sqdn., 10
I Sqdn. SAAF

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: девять — в Восточной Африке в составе I Sqdn. SAAF и одну — в Северной Африке в составе 274 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были три самолета, уничтоженные на земле в ходе штурмовых атак. Утром 14.06.1941 г. над аэродромом Эйн-эль-Газала «Харрикейн» Mk.I V7818 капитана Кеннета Драйвера в ходе лобовой атаки столкнулся с Bf-109F оберлейтенанта Людвиг Францискета (Ludwig Franzisket) из 3./JG27. «Мессершмитт» потерял законцовку правой плоскости, но смог продолжить бой и затем благополучно приземлился. У «Харрикейна» же оторвало часть правой плоскости, он загорелся и резко пошел вниз. Драйвер получил легкое ранение и, выпрыгнув на парашюте, попал в плен. Капитан Драйвер пережил войну, но затем 03.02.1947 г. погиб в авиакатастрофе над Англией. Южноафриканец.

Dymond, William Laurence Sgt 111 Sqdn. 10
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы и шесть поврежденных самолетов. Погиб 02.09.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P3875 в бою над устьем Темзы в 12.50 был сбит Bf-109E. Был награжден DFM.

Fraser, Joseph Frederick Wg Cdr 112 Sqdn. 10
Все победы одержал на «Гладиаторе» с 28.02 по 14.03.1941 г. в ходе боев над Грецией и Албанией. Кроме того, на его счету были одна групповая победа, два поврежденных самолета, а также один самолет, поврежденный на земле в ходе штурмовой атаки. С июня 1941 г. флайт-лейтенант Фрезер служил в качестве инструктора и непосредственного участия в боях не принимал.

Gibbes, Robert Wg Cdr 112, 450 Sqdn., 10
Henry Maxwell 3 Sqdn. RAAF
Все победы одержал в Северной Африке в составе 3 Sqdn. RAAF на истребителях «Томагавк» и «Киттихаук». Кроме того, на его счету были две групповые и пять вероятных побед, шестнадцать поврежденных самолетов, а также два самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. 21.12.1942 г. командир 3 Sqdn. RAAF сквадран-лидер Роберт Гиббес вывез на своем истребителе из-за линии



**Джон Дивор
(John S. Dewar)**



**Справа — Роберт Генри Максвелл Гиббес
(Robert Henry Maxwell Gibbes)**

фронта пайлэт-офицера Бэйли (Bailey), чей «Томагавк» был сбит немецкой зенитной артиллерией. Был награжден DSO и DFC and Bar. Австралиец.

Gooodman, George Ernest Plt Off 1, 73, 274 Sqdn. 10
Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I: шесть — в 1 Sqdn. RAF в боях над Францией и Англией в мае — сентябре 1940 г. и четыре — в 274 Sqdn. RAF в Северной Африке в феврале — апреле 1941 г. Кроме того, на его счету были семь групповых побед и три поврежденных самолета. 20-летний пайлэт-офицер Джордж Гудман погиб 14.06.1941 г., когда во время штурмовки аэродрома Эйн-эль-Газала, приблизительно в 43 км западнее Тобрука, его «Харрикейн» Mk.I был сбит немецкой зенитной артиллерией. Был награжден DFC.

Grant, Stanley B. Wg Cdr 249 Sqdn., 10*
Takali Wing

Был награжден DFC.

Gray, Ross Garstang Wg Cdr 418, 406 Sqdn. 10*
Кроме того, на его счету были двенадцать поврежденных самолетов и одна сбитая ракета V-1. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Hanbury, Osgood V. Plt Off 602, 260 Sqdn. 10
Кроме того, на его счету были две групповые и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета. Погиб в июле 1943 г.

Hards, Maurice S. Flt Lt 250, 92, 111, 10
601 Sqdn.

Все победы одержал в Северной Африке. Был награжден DFM.

Joyce, Ernest Leslie Sqn Ldr 3, 73, 122 Sqdn. 10
В феврале — августе 1942 г. в Северной Африке сержант Эрнест Джойс на «Харрикейн» Mk.II из 73 Sqdn. RAF одержал восемь побед, из них пять — ночью. Затем ночью 02.12.1942 г. он на самолете из 243 Training Flight сбил Ju-88A, а потом 05.05.1944 г. на «Мустанге» Mk.III из 122 Sqdn. RAF — He-111. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и три поврежденных самолета. Командир 122 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Эрнест Лесли Джойс погиб 18.06.1944 г., когда его «Мустанг» Mk.III был сбит в районе французского г. Эврё. Был награжден DFM. Новозеландец.

Kennedy, Irving Farmer Sqn Ldr 249, 421, 111, 10
93, 401 Sqdn.

Все победы одержал на «Спитфайре». Кроме того, на его счету были пять групповых побед и один поврежденный самолет. 26.07.1944 г. над Францией его истребитель был сбит зенитной артиллерией. Кеннеди выпрыгнул на парашюте и, избежав плена, спустя месяц вышел в расположение союзных войск. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

MacKenzie, Kenneth William Plt Off 43, 501, 247 Sqdn. 10
В боях над Англией с 04.10 по 15.11.1940 г. он одержал в составе 501 Sqdn. RAF восемь побед. 25.10.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I V6806 в ходе боя с Bf-109E в 15.25 над местечком Тентерден (Tenterden), в 15 км юго-западнее г. Ашфорд, столкнулся с «Харрикейном» Mk.I P2903 пайлэт-офицера Гота (V. Goth). МакКензи не пострадал и смог выпрыгнуть на парашюте, а Гот погиб. Затем он одержал еще две ночные победы на «Харрикейне» Mk.IIC из 247 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были три групповые победы и три поврежденных самолета. 29.09.1941 г. его истребитель был сбит над Францией и МакКензи попал в плен. Ирландец.

McElroy, John Frederick Sqn Ldr 54, 249, 421 10*
416 Sqdn.

В т.ч. 12.10.1942 г. он сбил над Мальтой два Bf-109G. Кроме того, на его счету были три групповые и одна вероятная победы, а также двенадцать поврежденных самолетов. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Meagher, Patrick Edward Wg Cdr 41, 602, 211 Sqdn., 10
169 Wing

В т.ч. пять побед одержал на «Бьюфайтере» из 211 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и один поврежденный самолет. Был награжден DSO и DFC.

Mitchner, John Davidson Wg Cdr 263, 247, 402, 10*
421, 416 Sqdn.

Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также три поврежденных самолета. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Morris, Edward J. Wg Cdr 79, 250, 238 Sqdn. 10*
31.08.1940 г. «Харрикейн» Mk.I P3877 пайлэт-офицера Эдварда Морриса из 79 Sqdn. RAF был подбит над Англией во время атаки группы Do-17. Моррис получил ранение, но все же смог совершить вынужденную посадку. Южноафриканец.

Mortimer-Rose, Edward B. Flt Lt 234, 111 Sqdn. 10*
Погиб 26.01.1943 г.

Norris, Stanley Charles Flt Lt 610, 29 Sqdn. 10
В т.ч. семь побед одержал на «Спитфайре» Mk.I из 610 Sqdn. RAF: одну — 29.05.1940 г. в бою над Дюнкерком и шесть — в ходе «битвы за Англию». Был награжден DFC and Bar.

Page, Alan Geoffrey Wg Cdr 56, 132 Sqdn. 10
Кроме того, на его счету были пять групповых побед и три поврежденных самолета. 12.08.1940 г. во время атаки группы из двадцати семи Do-17Z из I./KG2 его «Харрикейн» Mk.I P2970 «US-X» «Little Willie» в районе г. Мейдстон был сбит ответным огнем бортстрелков. На истребителе был пробит топливный бак и кабина была мгновенно охвачена пламенем. В результате пайлэт-офицер Пейдж в дополнение к осколочному ранению ноги получил тяжелейшие ожоги рук и лица, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Проведя два года в госпиталях, он снова начал участвовать в боях. В сентябре 1944 г. его истребитель был подбит и во время вынужденной посадки уинг-коммендэр Алан Пейдж повредил спину, а также разбил лицо, ударившись о прицел. Был награжден DSO и DFC.

Parkinson, Colin Henry Flg Off 56, 19, 603, 249, 10
229, 457 Sqdn.
Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле. Был награжден DFC. Австралиец.

Read, James Alfred Avory 89, 46, 108 Sqdn. 10*
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Richey, Paul H. M. Wg Cdr 1, 609, 74 Sqdn. 10
В т.ч. четыре победы одержал в I Sqdn. RAF в мае 1940 г. над Францией, но при этом сам трижды был сбит. Утром 19.05.1940 г. он на

«Харрикейне» Mk.I P2805 в районе г. Шато-Тьери сбил три He-111P из III./KG27, но ответным огнем бортстрелков был подбит и его самолет. Флаинг-офицер Ричи получил ранение в шею и, совершив вынужденную посадку «на живот», затем три недели провел в госпитале в Париже. Также одержал одну групповую и одну вероятную победы и повредил шесть самолетов. Был награжден DFC.

Rolls, William T. E. Flg Off 72, 126 Sqdn. 10
В т.ч. семь побед одержал в ходе «битвы за Англию» на «Спитфайре» Mk.I из 72 Sqdn. RAF.

Russell, Ian B. N. Flg Off 245, 607 Sqdn. 10*
Все победы одержал в 607 Sqdn. RAF в мае 1940 г. над Францией. 15.05.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I P2619 «AF-D» в районе Реймса был сбит бортстрелками He-111H из 9./KG51. Рассел получил легкое ранение и совершил вынужденную посадку. Погиб 01.06.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I был сбит в районе Дюнкерка. Был награжден DFC. Австралиец.

Sinclair, Gordon Leonard Sqn Ldr 19, 310, 56 Sqdn. 10
Шесть побед одержал на «Спитфайре» Mk.I из 19 Sqdn. RAF в боях в районе Дюнкерка с 28.05 по 03.06.1940 г. и четыре — на «Харрикейне» Mk.I из 310 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию».

Soper, Francis J. Plt Off 1 Sqdn. 10
В т.ч. шесть побед одержал над Францией 11 — 19.05.1940 г.

Stephenson, Leslie 153, 219 Sqdn. 10*
Все победы одержал ночью: шесть — на «Бьюфайтере» из 153 Sqdn. RAF и четыре — на «Москито» из 219 Sqdn. RAF.

Talbot, Robert Henry Lt 13, 274 Sqdn., 10
1 Sqdn. SAAF
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I, из них восемь — в 274 Sqdn. RAF и две — в 1 Sqdn. SAAF. Погиб 03.06.1941 г., когда его «Харрикейн» Mk.I из 1 Sqdn. SAAF во время налета на ливийский аэродром Гамбут (Gambut) был сначала подбит зенитной артиллерией, а затем на обратном пути неожиданно взорвался в воздухе и упал в Средиземное море. Южноафриканец.



Ирвинг Фармер Кеннеди
(Irving Farmer Kennedy)



Пол Ричи
(Paul H. M. Richey)



Персиваль Стенли Тарнер
(Percival Stanley Turner)

Thompson, John M. Wg Cdr 111, 151 Sqdn., 10
Luga Wing

В т.ч. пять побед одержал в ходе «битвы за Англию» на «Харрикейне» Mk.I из 111 Sqdn. RAF. Был награжден DFC.

Turnbull, Peter Sqn Ldr 3, 75, 10
St. George Bruce 76 Sqdn. RAAF

Девять побед одержал в боях над Северной Африкой в период с 03.04. по 10.07.1941 г. и одну — 22.03.1942 г. над Новой Гвинеей. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета. Командир 76 Sqdn. RAAF сквадрэн-лидер Питер Тернбэлл погиб 27.08.1942 г., когда его «Киттихаук» во время штурмовки японских позиций неожиданно потерял управление и врезался в землю. По одной версии, он был сбит зенитным огнем, а по другой — задел за высокую пальму. Был награжден DFC. Австралиец.

Turner, Percival Stanley Gr Cpt 219, 242, 607, 145, 10
411, 249, 417 Sqdn.

Все победы одержал летом — осенью 1940 г. в боях над Англией и Ла-Маншем. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также восемь поврежденных самолетов. Был награжден DSO, DFC and Bar, а также чехословацкими Военным Крестом и Медалью за военную доблесть.

Upton, Hamilton Charles Flt Lt 43, 607, 145 Sqdn. 10

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию» на «Харрикейне» Mk.I из 43 Sqdn. RAF, в т.ч. 08.08.1940 г. он сбил два Ju-87В. Кроме того, на его счету была одна групповая и одна вероятная победы. Затем служил в качестве инструктора и получил смертельные ранения, когда его истребитель во время учебного боя столкнулся с самолетом курсанта. Был награжден DFC.

Walker, James Elmslie Flt Lt 243, 81 Sqdn. 10

В ходе боев над Алжиром и Тунисом в ноябре 1942 г. — мае 1943 г. он на «Спитфайре» Mk.V из 81 Sqdn. RAF одержал восемь побед, в т.ч. 01.01.1943 г. в районе алжирского порта Боне (ныне Аннаба) он

Aikman, Alan Frederick Flt Lt 134, 154, 436 Sqdn. 9
Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета. Некоторое время он летал в качестве ведомого известного аса уинг-коммандэра Брендэна Финукейна, в т.ч. и в том вылете, когда последний был сбит над Францией зенитным огнем. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Allen, Percy Frank 68 Sqdn. 9*
В т.ч. пять побед одержал ночью на «Бьюфайтерах» Mk.IF/VI.

Atkinson, Harold David Plt Off 213 Sqdn. 9
Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I: три — в боях над Францией в мае — июне 1940 г. и шесть — в августе 1940 г. в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были три групповые и две вероятные победы, а также четыре поврежденных самолета. Погиб 25.08.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P3200 в 18.00 был сбит в бою в районе Портленда.

Banks, Wilfred John Flt Lt 412 Sqdn. 9
В т.ч. в сентябре 1944 г. он дважды в одном бою сбивал по два немецких самолета. В ходе одного из вылетов на его «Спитфайре» Mk.IXV зенитным огнем была отсечена половина одной лопасти винта, но, несмотря на это, Бэнксу все же удалось благополучно дотянуть до своего аэродрома. Кроме того, на его счету были три вероятные победы и один поврежденный самолет. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Bannock, Russell Wg Cdr 112, 418, 406 Sqdn. 9
Все победы одержал на «Москито». Кроме того, на его счету были четыре поврежденных самолета, а также четыре паровоза и одиннадцать грузовиков, уничтоженных в ходе штурмовых атак. В период с 19.06 по 13.08.1944 г. он вместе со штурманом флайт-офицером Бобом Брюсом (Bob Bruce) на «Москито» Mk.II из 418 Sqdn. RAF сбил девятнадцать ракет V-1. Был награжден DSO, DFC and Bar. Канадец.

Barthrop, P. P. C. Flg Off 602 Sqdn. 9*



Питер Реджинальд Уолли Уикэм
(Peter Reginald Walley Wickham)



Расселл Беннокк
(Russell Bannock)



Эрик Гордон Беруэлл
(Eric Gordon Barwell)



Ролан Бюмон
(Roland P. Beaumont)

Barwell, Eric Gordon Wg Cdr 264, 242, 9*
125 Sqdn., FIU

В т.ч. три победы одержал ночью, из них две — на «Москито» NF Mk.XII из 125 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету была одна групповая победа и одна сбитая ракета V-1.

Beaumont, Roland P. Wg Cdr 87, 79, 609 Sqdn., 9
150 Wing

Семь побед одержал на «Харрикейне» Mk.I из 87 Sqdn. RAF в боях над Францией и Англией с 15.05 по 25.08.1940 г. и две — на «Темпесте» Mk.V в июне — октябре 1944 г. в боях над Францией и Бельгией. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и один поврежденный самолет. 12.10.1944 г. его «Темпест» Mk.V EJ710 «JF-L» был сбит зенитной артиллерией в 14 км юго-восточнее немецкого г. Бохольт. Уинг-коммендэр Ролан Бюмон попал в плен и до конца войны содержался в лагере Stalag Luft III. Был награжден DSO и DFC.

Bowes, Roderick Flt Lt 79 Sqdn. 9*
Russell Herbert

Погиб 21.05.1943 г. в бою над Бирмой. Был награжден DFC. Австралиец.

Bunting, Edward Nigel 85, 488 Sqdn. 9*
Все победы одержал ночью на «Москито».

Carpenter, John M. V. Plt Off 22, 126, 72 Sqdn. 9

В ходе «битвы за Англию» он дважды был сбит, в т.ч. 04.09.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I P9378 попал под огонь собственной зенитной артиллерии. В результате прямого попадания Карпентера выбросило из кабины, но он отделался лишь легким ранением, а истребитель рухнул около Боугтона (Boughton), Кент.

Chisholm, Roderick Aeneas Wg Cdr 604 Sqdn. 9

Все победы одержал ночью: семь — на «Бьюфайтере» и две — на «Москито».

Clowes, Arthur Victor Wg Cdr 1, 601 Sqdn. 9

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 1 Sqdn. RAF: четыре—

в боях над Францией в мае — июне 1940 г. и пять — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая и три вероятные победы, а также два поврежденных самолета. Был награжден DSO и DFM.

Clyde, William Pancoast Flt Lt 601 Sqdn. 9
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: одну — 19.05.1940 г., сбив в районе французского г. Лилль He-111P из KG54, и восемь — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также один поврежденный самолет.

Coate, Edward Ernest Flt Lt 272 Sqdn. 9
Все победы одержал на «Бьюфайтере» в ходе боевых вылетов над Тунисом и Средиземным морем. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один самолет, уничтоженный на земле. Был награжден DFC and Bar. Австралиец.

Cooper-Slipper, Thomas P. M. Plt Off 605 Sqdn. 9
В т.ч. 15.09.1940 г. он на «Харрикейне» Mk.I L2012 над г. Марден в 14.30 протаранил Do-17Z из KG3. Истребитель потерял управление, но пайлэт-офицер Томас Купер-Слиппер смог благополучно выпрыгнуть на парашюте.

Cork, Richard John Lt Cdr 242 Sqdn., 9
880 Sqdn. FAA,
15 Naval Wing
Пять побед одержал на «Харрикейне» Mk.I из 242 Sqdn. RAF в июне — декабре 1940 г. в ходе «битвы за Англию». Затем 12.08.1942 г. он на «Си Харрикейне» Mk.I из 880 Sqdn. FAA в ходе операции «Пьедестал», включавшей проводку конвоя из Гибралтара на о. Мальта, сбил два SM.79, Ju-88 и Bf-110. Кроме того, на его счету были две групповые и одна вероятная победы, четыре поврежденных самолета. В мае 1943 г. в ходе налетов на аэродромы вишистской авиации на о. Мадагаскар он уничтожил на земле три истребителя MS.406 и четыре бомбардировщика Potez 63. Командир 15 Naval Wing, базировавшегося на авианосце «Илластриес», лейтенант-коммендэр Ричард Корк погиб 04.04.1944 г., когда его истребитель потерпел катастрофу в заливе Чина-Бей, на о. Цейлон. Был награжден DSO.



**Чарльз Гарольд Дайсон
(Charles Harold Dyson)**



**Рональд Фокес
(Ronald H. Fokes)**



**Лесли Церил Гослинг
(Leslie Cyril Gosling)**

Gosling, Leslie Cyril Flt Lt 222, 229 Sqdn. 9
Все победы одержал в ходе боев над Мальтой и Сицилией. Погиб 19.07.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.IX LZ808 «X-D» недалеко от восточного побережья Сицилии, был сбит бортстрелком с Bf-110 из II./ZG1. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Greaves, Douglas Haig 25, 616 Sqdn. 9
Все победы одержал ночью, из них четыре — на «Москито» из 25 Sqdn. RAF.

Hancock, Allan John Plt Off 213, 129 Sqdn. 9
Кроме того, на его счету были два самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак.

Hayter, James Chilton Francis Sqn Ldr 98, 103, 615, 605, 9*
611, 33, 274, 74 Sqdn.
Был награжден DFC and Bar. Новозеландец.

Hoare, Berty Rex O'Bryen 23, 605 Sqdn. 9
Все победы одержал ночью, из них шесть — на «Москито».

Honor, Dudley Sandy Garton Flt Lt 88, 274, 145 Sqdn. 9*
Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле.

Hunter, Philip Algernon Sqn Ldr 264 Sqdn. 9
Все победы одержал на тяжелом истребителе «Дефайенте» Mk.I вместе с бортстрелком сержантом Фредриком Харри Кингом (Fredrick Harry King). Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Командир 264 Sqdn. RAF свадэрэн-лидер Филип Хантер и его бортстрелок пропали без вести (погибли) 24.08.1940 г., когда их «Дефайент» Mk.I N1935 не вернулся обратно после преследования над Северным морем Ju-88A.

Jameson, Patrick Geraint Wg Cdr 46, 266 Sqdn., 9
122 Wing
В т.ч. ночью 09/10.04.1941 г. он на «Спитфайре» Mk.IIA из 266 Sqdn. RAF сбил над Ковентри бомбардировщик He-111. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета. Был награжден DFC. Новозеландец.



**Джеймс Чилтон Френсис
Хайтер**
(James Chilton Francis Hayter)



Филип Элгернон Хантер
(Philip Algernon Hunter)



Патрик Джераинт Джеймсон
(Patrick Geraint Jameson)



Ричард Хью Энтони Ли
(Richard Hugh Anthony Lee)

Johnson, Georg William Wg Cdr 411, 401 Sqdn. 9*
Кроме того, на его счету были четыре поврежденных самолета. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Kearney, James Timothy Flt Lt 30 Sqdn. 9*
Был награжден DFC. Австралиец.

Kelsey, Howard Charles 141, 169, 515 Sqdn. 9
Все победы одержал ночью: пять — на «Москито» и четыре — на «Бьюфайтере» из 141 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были три самолета, уничтоженные на земле в ходе штурмовых атак.

Kendall, Philipp Stanley 255, 85 Sqdn. 9
Все победы одержал ночью: пять — на «Бьюфайтере» из 255 Sqdn. RAF и две — на «Москито» из 85 Sqdn. RAF.

Kilner, Joseph R. Sgt 65, 21 Sqdn. 9*

Kipp, Robert Allan Sqn Ldr 418 Sqdn. 9
Все победы одержал ночью на «Москито» вместе со штурманом-оператором РЛС флайнг-офицером Питером Налетски (Peter V. Haletsky). Кроме того, на его счету были одна групповая победа, одна групповая вероятная победа и три поврежденных самолета, а также семь самолетов, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. Был награжден DSO и DFC. Погиб 25.07.1949 г., когда реактивный истребитель «Вампир», который он пилотировал, потерпел катастрофу в районе местечка Сент-Хуберт (St. Hubert), в канадской провинции Квебек. Канадец.

Lee, Richard Hugh Anthony Flt Lt 85 Sqdn. 9
Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I, при этом первую из них — 21.11.1939 г., сбив в районе Булони He-111P W.Nr.1567 из Stab./KG4, выполнявший разведывательный полет. Затем в боях над Францией и Бельгией он 10 — 16.05.1940 г. одержал еще шесть побед. 11.05.1940 г. в районе Маастрихта флайт-лейтенант Ричард Ли сбил Do-17Z из I./KG76, но в ходе дальнейшего полета его «Харрикейн» Mk.I N2388 «VY-R» недалеко от французско-бельгийской границы был подбит немецкой зенитной артиллерией. Получив легкое ранение, Ли выпрыгнул на парашюте и опустился в поле недалеко

ко от нескольких танков. Оказавшийся поблизости местный житель сказал, что это бельгийские танки, и Ли, взяв у него старое пальто, чтобы прикрыть свою форму, пошел к ним. Только подойдя вплотную, Ли понял, что это танки вермахта. По счастью, немецкие солдаты первоначально приняли его за гражданское лицо и вместе с еще несколькими бельгийцами до выяснения обстоятельств заперли в небольшом сарае. Вскоре Ли через окно смог выбраться наружу и затем вернулся в свою эскадрилью. В ходе «битвы за Англию» он успел одержать еще две победы. Командир звена «В» 85 Sqdn. RAF 23-летний флайт-лейтенант Ричард Ли погиб 18.08.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P2923 в бою с Bf-109E из III./JG3 и I.(J)/LG2, в 17.50 был сбит над Ла-Маншем, приблизительно в 16 км от побережья Эссекса. Был награжден DSO и DFC.

MacDonnell, Aeneas	Sqn Ldr	64 Sqdn.	9
Ronald Donald			

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также семь поврежденных самолетов. 13.03.1941 г. «Спитфайр» Mk.IIA P7555 командира 64 Sqdn. RAF сквадрэн-лидера МакДоннелла в бою юго-западнее Булони в 15.22 был сбит Bf-109F-2 командира JG51 оберстлейтенанта Вернера Мельдерса. Дотянув до Ла-Манша, МакДоннелл выпрыгнул на парашюте, но был подобран немецким спасательным катером и до окончания войны находился в плену.

MacFayden, Donald Aikins	Sqn Ldr	418, 406 Sqdn.	9
--------------------------	---------	----------------	---

Две победы одержал на «Бьюфайтере» и семь побед — на «Москито» вместе со штурманом флайинг-офицером Уайтом (J. Wright), в т.ч. пять самолетов сбил ночью. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и семнадцать поврежденных самолетов, пять сбитых ракет V-1, а также пять самолетов, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. Был награжден DSO и DFC and Bar. Канадец.

Mathews, John Owen		157 Sqdn.	9*
--------------------	--	-----------	----

Все победы одержал ночью на «Москито». Кроме того, сбил пять ракет V-1.

Millington, William Henry	Plt Off	79, 249 Sqdn.	9
---------------------------	---------	---------------	---

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его

счету были две групповые победы. Погиб 30.10.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I V7536 из 249 Sqdn. RAF в 13.00 был сбит в бою над Ла-Маншем. Австралиец.

Niven, John B. Flg Off 602, 485 Sqdn. 9
В т.ч. 19.08.1942 г. он сбил в районе Дьеппа один Do-217, но при этом был подбит и его «Спитфайр» Mk.VB VM451, а сам фланг-офицер Джон Нивен был ранен. Был награжден DFC.

Parker, Gartrell Richard Ian 219 Sqdn. 9
Все победы одержал ночью на «Москито». Кроме того, сбил шесть ракет V-1.

Payne, W. J. 610, 92 Sqdn. 9*

Pinches, Maurice Henry Flg Off 122 Sqdn. 9*
Кроме того, на его счету были три самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак.

Proctor, John E. Plt Off 501, 32 Sqdn. 9
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: семь — над Францией в мае — июне 1940 г. в 501 Sqdn. RAF и две — в ходе «битвы за Англию» в 32 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы. Был награжден DFC and Bar.

Rabone, Paul Watling Sqn Ldr 88, 145, 96, 488, 9
23, 515 Sqdn.

Три победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: первую — 12.10.1940 г. в составе 145 Sqdn. RAF, но при этом его истребитель (V752) тоже был поврежден, вторую — 06.11.1940 г. в составе 422 Flight и третью — ночью 22.12.1940 г. в составе 96 Sqdn. RAF. В ходе вылетов над Италией в августе — сентябре 1943 г. он на «Москито» Mk.II из 23 Sqdn. RAF сбил еще три самолета, в т.ч. один — ночью. Затем он на «Москито» Mk.VI из 515 Sqdn. RAF в июне 1944 г. одержал над Францией последние три победы. Погиб 24.07.1944 г., когда его «Москито» был сбит во время атаки целей в северо-западной Германии и упал в Северное море. Только спустя три месяца тело сквадрэн-лидера Пола Робоне было выброшено на берег о. Гельголанд. Новозеландец.



**Азнеас Рональд Дональд
МакДоннелл
(Aeneas Ronald Donald MacDonnell)**



**Джон Проктор
(John E. Proctor)**



**Джон Нивен
(John B. Niven)**



**Пол Уотлинг Робоне
(Paul Watling Rabone)**



Джон Симпсон
(John W. C. Simpson)



Уильям Гектор Стреттон
(William Hector Stratton)

- Tull, Desmond Trevor 219 Sqdn., FIU 9
 Все победы одержал ночью: восемь — на «Москито» и одну — на «Бьюфайтере» из Fighter Interception Unit (FIU).
- Turkington, Robert Wilkinson Flt Lt 43, 241, 601 Sqdn., 9*
 1 Sqdn. SAAF
 Все победы одержал в боях над Италией в 1943—44 гг. Кроме того, на его счету были три групповые и одна вероятная победы, а также четыре поврежденных самолета.
- Urwin-Mann, John R. Sqn Ldr 238, 126 Sqdn. 9
 Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были четыре вероятные победы и один поврежденный самолет. 13.04.1943 г. в «Спитфайр» Mk.IX EN146 «МК-Х» командира 126 Sqdn. RAF сквадрэн-лидера Джона Урвин-Мэна, собиравшийся взлететь с аэродрома Лука, на о. Мальта, врезался только что приземлившийся «Спитфайр» PR Mk.IV пайлэт-офицера Гилхирста (L. M. Gilhirst) из 683 Sqdn. RAF. Самолеты загорелись и оба пилота с сильными ожогами были отправлены в госпиталь. Был награжден DSO и DFC and Bar. Канадец.
- Vigors, Timothy A. Flt Lt 222, 453 Sqdn. 9*
 В т.ч. пять побед одержал в ходе «битвы за Англию» на «Спитфайре» Mk.I из 222 Sqdn. RAF.
- West, Ronald 249, 185 Sqdn. 9*
- Whitmore, W. M. Sqn Ldr 601, 81 Sqdn. 9*
 Был награжден DFC.
- Williams, John William 249 Sqdn. 9*
 Погиб в авиакатастрофе в октябре 1942 г.
- Williamson, Peter Grewille Kayne 153, 141, 219 Sqdn. 9
 Все победы одержал ночью: пять — на «Бьюфайтере» из 153 Sqdn. RAF и четыре — на «Москито» из 219 Sqdn. RAF. Австралиец.

Winskill, Archie Little	Flt Lt	72, 603, 41, 54, 232 Sqdn.	9
-------------------------	--------	-------------------------------	---

Кроме того, на его счету были два самолета, уничтоженные на земле в ходе штурмовых атак. В августе 1941 г. «Спитфайр» Mk.VB командира звена 41 Sqdn. RAF флайт-лейтенанта Арчи Уинскилла был сбит в бою в районе Кале. Уинскиллу удалось избежать плена, при помощи французского Сопротивления он смог через Испанию добраться до Гибралтара и в декабре 1941 г. вернулся в Англию. Был награжден DFC.

Young, Michael Hugh	Plt Off	264 Sqdn.	9*
---------------------	---------	-----------	----

Все победы одержал на «Дефайенте» Mk.I, в т.ч. 29.05.1940 г. он сбил два самолета и одержал четыре групповые победы.

Ambrose, H.	Plt Off	46 Sqdn.	8*
-------------	---------	----------	----

Arthur, Wilfred Stanley	Flt Lt	22, 3, 76, 75 Sqdn. RAAF	8
-------------------------	--------	-----------------------------	---

Семь побед одержал в составе 3 Sqdn. RAF в Северной Африке, в т.ч. четыре из них — 30.11.1941 г. в ходе одного вылета на «Томагавке» Mk.IIb, и одну победу — в составе 75 Sqdn. RAAF в боях над о. Новая Гвинея. Был награжден DSO и DFC. Австралиец.

Badger, John V. C. W.	Sqn Cdr	43 Sqdn.	8
-----------------------	---------	----------	---

Все победы одержал в период с 14.08 по 30.08.1940 г. в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые и одна вероятная победы, а также два поврежденных самолета. 30.08.1940 г. «Харрикейн» Mk.I командира 41 Sqdn. RAF сквадрэн-лидера Джона Бэджера в бою с Bf-109E в 17.35 был сбит в районе Вудчурча (Woodchurch), графство Кент. Бэджер получил тяжелейшие ранения, от которых он уже не смог оправиться, и 30.06.1941 г. в возрасте 29 лет умер. Был награжден DFC.

Bisdee, John D.	Sqn Ldr	609, 249, 601 Sqdn.	8
-----------------	---------	---------------------	---

Кроме того, на его счету были две групповые и четыре вероятные победы, а также три поврежденных самолета.

Blake, Minden Vaughan	Wg Cdr	17, 238, 234 Sqdn.	8
-----------------------	--------	--------------------	---

Кроме того, на его счету были три групповые победы. 19.08.1942 г. в бою в районе Дьеппа командир Portreath Wing уинг-коммендэр

Минден Блейк сбил FW-190А, однако в следующий момент был подбит и его «Спитфайр» Mk. VB W3561 «М-В». Один из 20-мм снарядов, выпущенных с другого «Фокке-Вульфа», попал в фонарь кабины с левой стороны. Глаза Блейка были сильно повреждены осколками разлетевшегося стекла, но он «вслепую» все же успел на малой высоте выпрыгнуть на парашюте. Он провел в резиновой спасательной шлюпке весь день, и в ночь на 20.08.1942 г. всего в 8 км от Дувра был подобран немецким спасательным катером. Блейк провел три недели в немецком военном госпитале в Париже, после чего был отправлен в Германию в лагерь для военнопленных. Был награжден DSO и DFC. Новозеландец.

Boitel-Gill, Derek Pierre A. Sqn Ldr 152 Sqdn. 8
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.I в ходе «битвы за Англию», из них три — 15.08.1940 г. в бою в районе Портленда. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Погиб в авиакатастрофе в августе 1941 г.

Bosman, Andrew Christian Cpt 3, 2 Sqdn. SAAF, 8*
7 Wing
Все победы одержал в Северной Африке, в т.ч. 12.12.1941 г. он сбил два Bf-109E. Кроме того, на его счету были два самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. Южноафриканец.

Cartridge, David Leslie 248, 254 Sqdn. 8
В т.ч. одержал три победы на «Бьюфайтере» из 248 Sqdn. RAF.

Charnock, Harry Walpole Plt Off 41, 64, 19, 72 8
222 Sqdn.

Chisholm, William Lawrence Sqn Ldr 92 Sqdn. 8
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk. VB в боях в Северной Африке. Кроме того, на его счету были четыре вероятные победы и четыре поврежденных самолета. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Churchill, Walter M. Sqn Ldr 3, 605, 71 Sqdn. 8
В составе 3 Sqdn. RAF он в течение 12 — 15.05.1940 г. в боях над Францией одержал четыре личные, одну групповую и две вероят-

ные победы, в т.ч. 14.05.1940 г. на «Харрикейне» Mk.I N2825 сбил северо-западнее Седана три Ju-87В из I.(St)/Гг.Gr.186. Кроме того, на его счету были три групповые победы. Погиб в августе 1942 г.

Cox, David George Samuel Richardson	Flg Off	19, 72 Sqdn.	8*
--	---------	--------------	----

Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле.

Craig, John T.	Sgt	111 Sqdn.	8*
----------------	-----	-----------	----

Cross, R. W. G.		136 Sqdn.	8*
-----------------	--	-----------	----

Curchin, John	Flt Lt	600, 609 Sqdn.	8
---------------	--------	----------------	---

Все победы одержал на «Спитфайре» из 609 Sqdn. RAF, из них семь — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были четыре групповые и одна вероятная победы, а также один поврежденный самолет. Командир звена «В» 609 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Джон Карчин погиб 04.06.1941 г., когда его «Спитфайр» Mk.II P4272 в бою в районе Дувра столкнулся с Bf-109F-2 W.Nr.6707 фельдфебеля Генриха Рюхла (Heinrich Rühl) из Stab/JG53. Австралиец.

Daniel, Stephen W.	Sqn Ldr	72, 145 Sqdn.	8
--------------------	---------	---------------	---

В т.ч. в боях над Тунисом в ноябре 1942 г. — апреле 1943 г. одержал семь побед на «Спитфайре» Mk.VB из 72 Sqdn. RAF. Был награжден DFC. Канадец.

Drummond, J. F.	Flt Off	46, 92 Sqdn.	8*
-----------------	---------	--------------	----

Погиб 10.10.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I R6616 над аэродромом Тангмер, севернее г. Литтемpton, во время атаки одиночного Do-17 из I./KG2 в 18.15 столкнулся со «Спитфайром» Mk.I X4038 флайнг-офицера Дэсмонта Уильямса (Desmond G. Williams) из 92 Sqdn. RAF. Последний пилот, имевший на своем счету пять личных побед, также погиб.

Eagle, William Geoffrey	Flt Lt	274, 198 Sqdn.	8
-------------------------	--------	----------------	---

Три победы одержал на «Харрикейне» из 274 Sqdn. RAF и пять — на «Тайфуне» из 198 Sqdn. RAF, в т.ч. 24.01.1943 г. он сбил сразу три Bf-109G. Погиб вскоре после окончания Второй мировой войны, ког-

да его «Тайфун» во время испытательного полета с новым винтом разбился около местечка Брокенхерст (Brockenhurst), в 17 км юго-западнее г. Саутгемптон.

Eckford, Alan F. Flg Off 32, 242 Sqdn. 8

Кроме того, на его счету были три групповые и две или три вероятные победы, а также пять поврежденных самолетов. Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: одну — в составе 242 Sqdn. RAF над Францией (19.05.1940 г. сбил Bf-109E), а остальные — в составе 32 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию». 24.12.1940 г. был награжден DFC.

Elsdon, Thomas Flg Off 72 Sqdn. 8*
Arthur Francis

В ходе «битвы за Англию» он одержал шесть побед, но при этом 07.09.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I X4254 был подбит в бою. Флаингофицер Томас Элсдон был ранен, но все же смог дотянуть до аэродрома Биггин Хилл (Biggin Hill), в нескольких километрах южнее Лондона, и совершить вынужденную посадку.

Eyre, Anthony Wg Cdr 615 Sqdn. 8

Кроме того, на его счету были две групповые и две вероятные победы, а также шесть поврежденных самолетов. В т.ч. в период 20 — 28.08.1940 г. он на «Харрикейне» Mk.I R4194 «KW-P» одержал четыре личные и две вероятные победы, а также повредил один самолет. 09.03.1942 г. его истребитель был сбит и уинг-коммендэр Энтони Эйр попал в плен.

Foster, Reginald John 108, 604 Sqdn. 8

Все победы одержал ночью в составе 604 Sqdn. RAF: четыре — на «Бьюфайтере» и четыре — на «Москито».

Foster, Robert W. Plt Off 605, 54 Sqdn. 8*

Gardner, Peter M. Plt Off 3, 32 Sqdn. 8

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: три — в составе 3 Sqdn. RAF в мае — июне 1940 г. в боях во Франции и пять — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые победы и один поврежденный самолет. 11.07.1941 г. его «Харрикейн» был



**Минден Воугэн Блейк
(Minden Vaughan Blake)**



**Дерек Пьер Бойтель-Гилл
(Derek Pierre A. Boitel-Gill)**



**Уильям Джеффри Игл
(William Geoffrey Eagle)**



**Ричард Глайд
(Richard L. Glyde)**

сбит над Северной Францией и все оставшееся до окончания Второй мировой войны время он провел в лагере для военнопленных. Был награжден DFC.

Genders, George Eric C. Flg Off 33 Sqdn., 103 MU 8
Все победы одержал в Северной Африке: семь — на «Харрикейне» Mk.I из 33 Sqdn. RAF, в т.ч. 17.06.1941 г. в районе Тобрук — Сиди-Омар он сбил два G.50bis, и одну — на «Спитфайре» Mk.VI BR234 из 103 MU, сбив над Средиземным морем, приблизительно в 130 км севернее Александрии, высотный самолет-разведчик Ju-86P. Однако при этом на его истребителе закончилось топливо и, немного не дотянув до побережья, Гендерс выпрыгнул на парашюте. Он провел в воде 21 час, прежде чем смог доплыть до берега. Кроме того, на его счету были две групповые и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета.

Glyde, Richard L. Flg Off 87 Sqdn. 8
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: две — в боях над Францией 12—19.05.1940 г. и шесть — над Ла-Маншем и Англией в июне — августе 1940 г. Кроме того, на его счету были две групповые победы. Погиб 14.08.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P3387 во время атаки группы Ju-88A в 08.00 был сбит над мысом Силси Билл (Selsey Bill), в 21 км юго-восточнее Портсмута. Австралиец.

Grant, Reginald Wg Cdr 145, 485, 65 Sqdn., . 8
Joseph Cowan 122 Wing
Четыре победы одержал в июне — июле 1941 г. на «Спитфайре» Mk.IIB из 145 Sqdn. RAF и четыре — в феврале — ноябре 1942 г. на «Спитфайре» Mk.VB из 485 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы. Командир 122 Wing уинг-коммендэр Реджинальд Грант погиб 28.02.1944 г. Вскоре после взлета у его «Мустанга» Mk.III неожиданно отказал двигатель и Грант начал разворот, чтобы вернуться на аэродром. Самолет быстро терял высоту и на высоте около 300 м Грант выпрыгнул на парашюте, однако купол раскрылся не полностью и он разбился. Был награжден DFC and Bar. Новозеландец. Его младший брат Ян Аллан Чарльз Грант (Ian Allan Charles Grant) тоже служил в 485 Sqdn. RAF и погиб 13.02.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.VB в бою над французским побережьем Ла-Манша был сбит FW-190A.

Gregory, Donald Swift Plt Off 33, 80, 205 Sqdn. 8
Все победы одержал на «Гладиаторе» из 80 Sqdn. RAF, сбив в боях над Грецией и Албанией с 27.11.1940 г. по 09.02.1941 г. восемь итальянских истребителей CR.42.

Grice, Douglas H. Plt Off 32 Sqdn. 8*
Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета. 15.08.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I P3109 в бою с Bf-109E в 15.25 был сбит над Северным морем, южнее г. Харидж. Грис получил тяжелые ожоги, но смог выпрыгнуть на парашюте и был подобран английским торпедным катером. Был награжден DFC.

Grier, Thomas Sqd Ldr 601, 32 Sqdn. 8
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 601 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию», из них четыре — в течение 13.08.1940 г. Кроме того, на его счету были четыре групповые и одна вероятная победы, а также один поврежденный самолет. Сквэдэрн-лидер Томас Грир погиб 05.12.1941 г., когда его «Харрикейн» Mk.IIC Z3237 из 32 Sqdn. RAF был сбит во время атаки немецких кораблей в районе Гавра. Был награжден DFC.

Haines, Leonard Archibald Flg Off 19 Sqdn. 8
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.I, в т.ч. в ходе «битвы за Англию» одержал пять личных и две групповые победы. Кроме того, на его счету были четыре групповые и две вероятные победы. Погиб в 1941 г. Был награжден DFC.

Hall, John Anthony Sanderson 488 Sqdn. 8*
Все победы одержал ночью на «Москито».

Hall, Peter Francis Locker Flt Lt 488 Sqdn. RZNAF 8
Все победы одержал ночью на «Москито» Mk.XIII вместе со штурманом-оператором РЛС пайлэт-офицером Мариотти (R. D. Mariotti) в ходе боевых вылетов над юго-восточной Англией и Францией в период с 26.11.1943 г. по 06.08.1944 г. Новозеландец.

Harket, Alan Stuart Sgt 234 Sqdn. 8
В т.ч. семь побед одержал на «Спитфайре» Mk.I в ходе «битвы за Англию».



**Реджинальд Джозеф Ковен Грант
(Reginald Joseph Cowan Grant)**



**Томас Грир
(Thomas Grier)**



**Леонард Арчибальд Хейнес
(Leonard Archibald Haines)**



**Питер Френсис Локер Холл
(Peter Francis Locker Hall)**

Hart, K. G. Plt Off 65, 250 Sqdn. 8*
Погиб.

Hedgecoe, Edward Richard Flt Lt 85, 151 Sqdn., FIU 8
Все победы одержал ночью на «Москито». Ночью 06/07.12.1944 г. он на «Москито» Mk.XVII из 85 Sqdn. RAF сбил в районе Мюнстера Bf-110G-4 «G9+HZ» W.Nr. 140078, принадлежавший командиру 7./NJG1 гауптману Хансу-Хейнцу Аугенштейну (Hans-Heinz Augenstein), на счету которого были 46 ночных побед. Из всего экипажа «Мессершмитта» спасся только бортстрелок унтер-офицер Курт Шмидт (Kurt Schmidt), успевший выпрыгнуть на парашюте.

Inniss, Aubrey Flg Off 236 Sqdn. 8
Richard De Lisle
Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Уроженец Британской Вест-Индии.

Jackson, John Francis Sqn Ldr 3, 4, 8
75 Sqdn. RAAF
Командир 75 Sqdn. RAAF сквадрэн-лидер Джон Джексон погиб 28.04.1942 г., когда его «Киттихаук» в бою над о. Новая Гвинея был сбит японским истребителем А6М2 «Зеро». Был награжден DFC. Австралиец.

Jamieson, David Flg Off 412 Sqdn. 8
Robert Charles
Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет.

Kingcome, Charles Wg Cdr 92 Sqdn., 8
Brian Fabris 244 Wing
В т.ч. в ходе «битвы за Англию» он до 13.11.1940 г. одержал на «Спитфайре» Mk.I семь побед. Кроме того, на его счету были три групповые и пять вероятных побед, а также тринадцать поврежденных самолетов. Был награжден DSO и DFC.

Leathart, James Anthony Sqn Ldr 54, 89 Sqdn. 8
Семь побед одержал в мае — октябре 1940 г. на «Спитфайре» Mk.I из 54 Sqdn. RAF и одну — ночью на «Бьюфайтере» из 89 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета.

MacKenzie, Andrew Robert Sqn Ldr 421, 403, 133, 8
135 Sqdn.

Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один поврежденный самолет. Сбит и попал в плен. Был награжден DFC. Затем в составе USAAF МакКензи участвовал в боях в Корее и 05.12.1952 г. был случайно сбит собственным ведомым. Катапультировавшись, он попал в плен и был освобожден только 05.12.1954 г. Канадец.

MacQueen, Norman C. 249, 485 Sqdn. 8*
Погиб 04.05.1942 г.

McArthur, James Flt Lt 609, 239 Sqdn. 8
Henry Gordon
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию».

McDonald, Kenneth Neal Flt Lt 31 Sqdn. 8*
Был награжден DFC. Австралиец.

Mellersh, Francis Richrad Lee 600, 96 Sqdn., FIDS 8
Все победы одержал ночью: семь — на «Бьюфайтере» из 600 Sqdn. RAF и одну — на «Москито». Кроме того, он сбил 39 ракет V-1, при этом семь из них в течение 28.06.1944 г.

Mould, Peter William Olbert Sqn Ldr 1, 261, 185 Sqdn. 8
В т.ч. семь побед одержал на «Харрикейне» Mk.I из 1 Sqdn. RAF в 1939 — 40 гг. в боях над Францией. 30.10.1939 г. он сбил Do-17P из 2.(F)/Aufkl.Gr.123 — это была первая победа RAF над Францией с 1918 г. и Моулд был награжден DFC. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также пять поврежденных самолетов. Командир 185 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Питер Моулд погиб 01.10.1940 г. в бою над о. Мальта.

Northcott, Geoffrey Wilson Gr Cpt 401, 603, 229 8
402 Sqdn., 126 Wing
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.V, в т.ч. в составе 402 Sqdn. RAF он 27.06 — 03.11.1943 г. в боях над Францией и Голландией сбил четыре Bf-109 и три FW-190. Кроме того, на его счету были



Чарлз Брайан Фабрис Кингком
(Charles Brian Fabris Kingcome)



Питер Уильям Олберт Моулд
(Peter William Olbert Mould)



Джеффри Уилсон Норткотт
(Geoffrey Wilson Northcott)



Найджел Манфред Парк
(Nigel Manfred Park)

одна групповая и одна вероятная победы, а также семь поврежденных самолетов. Был награжден DSO и DFC and Bar. Канадец.

Oliver, John O. W. Sqn Ldr 85 Sqdn. 8*

Park, Nigel Manfred Plt Off 126 Sqdn. 8
Все победы одержал в июле — октябре 1942 г. в боях над о. Мальта. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и два поврежденных самолета. 21-летний пайлэт-офицер Найджел Парк погиб 25.10.1942 г., когда его «Спитфайр» был сбит над Мальтой. В апреле 1945 г. он был посмертно награжден DFM. Новозеландец.

Pegge, Constantine Oliver J. Sqn Ldr 610, 607 Sqdn. 8
Все победы одержал в августе 1940 г. в ходе «битвы за Англию» на «Спитфайре» Mk.I из 610 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и три поврежденных самолета. Был награжден DFC.

Ramsey, Charles Maurice 153, 264 Sqdn. 8*
Все победы одержал ночью: шесть — на «Москито» из 264 Sqdn. RAF и две — на «Бьюфайтере» из 153 Sqdn. RAF.

Rawlinson, Alan Charles Wg Cdr 3, 79 Sqdn. RAAF, 8
78 Wing RAAF
Все победы одержал в составе 3 Sqdn. RAAF в боях в Северной Африке и Сирии с 03.04 по 30.11.1941 г.: две — на «Харрикейне» Mk.I и шесть — на «Томагавке» Mk.IIB. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и девять поврежденных самолетов. Был награжден DFC and Bar. Австралиец.

Rayner, Roddy M. S. Plt Off 87 Sqdn. 8
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: шесть — в боях над Францией 15—20.05.1940 г. и две — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые и одна вероятная победы.

Rigler, Thomas C. Sgt 609, 603 Sqdn. 8
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.V из 609 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета.

Robillard, Joseph Flt Lt 145, 72, 442, 8
Guillaume Laurent 443 Sqdn.

02.07.1941 г. «Спитфайр» Mk.IVB сержанта Джозефа Робилларда из 145 Sqdn. RAF в районе французского г. Лилль был сбит Bf-109F из I./JG26. Робиллард выпрыгнул на парашюте и, сумев избежать плена, в октябре 1941 г. через Испанию и Гибралтар вернулся в Англию. Был награжден DFM. Канадец.

Ryder, Edgar Norman Sqn Ldr 41, 566 485 Sqdn. 8

31.10.1941 г. его «Спитфайр» Mk.VB в ходе боевого вылета над Францией был подбит зенитной артиллерией. Совершив вынужденную посадку на пляже в районе Кале, командир 485 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Эдгар Ридер попал в плен. Был награжден DFC.

Saville, Eric Cowley 112, 260 Sqdn., 8
2 Sqdn. SAAF

В т.ч. пять побед одержал в составе 2 Sqdn. SAAF. Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле. Южноафриканец. Погиб 19.09.1943 г.

Schultz, Rayne Dennis Gr Cpt 410 Sqdn. 8

Все победы одержал ночью на «Москито» Mk.XIII вместе со штурманом флайинг-офицером Уильямсом (V. A. Williams), в т.ч. в ночь на 10.12.1943 г. он сбил сразу три Do-217. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Shepherd, John Bean Sqn Ldr 234, 118, 610, 8
41 Sqdn.

Кроме того, на его счету были пять групповых и одна вероятная победы, а также два поврежденных самолета и пять сбитых ракет V-1. Был награжден DFC and Bar. Командир 41 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Джон Шепард погиб 22.01.1946 г., когда его «Спитфайр» Mk.XIV разбился во время тренировочного полета над Германией.

Smith, Irving Stanley Sqn Ldr 151, 488 Sqdn. 8

Все победы одержал в составе 151 Sqdn. RAF. В ходе «битвы за Англию» он на «Харрикейне» Mk.I сбил пять самолетов, в т.ч.

15.08.1940 г. — два Bf-109E. Затем он одержал три ночные победы: сначала ночью 10.05.1942 г. он на «Дефайенте» Mk.I сбил над Лондоном He-111, а затем ночью 24.06.1942 г. на «Москито» Mk.II — один Do-217 и один He-111. Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета. Новозеландец.

Smith, Robert Rutherford Flt Lt 229, 112 Sqdn. 8
Вечером 10.03.1943 г. в бою в районе г. Фум-Татавин, Тунис, его «Киттихаук» из 112 Sqdn. RAF был сбит Bf-109G командира JG77 майора Йоахима Мюнхенберга. Флайт-лейтенант Смит выпрыгнул на парашюте и попал в плен. Был награжден DFC. Канадец.

Spurdle, Robert Lawrence Sqn Ldr 74, 91, 116, 8
130, 80 Sqdn.,
16 Sqdn. RNZAF

С сентября 1940 г. до середины 1941 г. в боях над Англией и Францией он на «Спитфайрах» Mk.I/IIA/Mk.VB из 74 Sqdn. RAF одержал пять личных и четыре вероятные победы и повредил четыре самолета. Затем в мае — августе 1942 г. также над Францией он на «Спитфайре» Mk.VB из 91 Sqdn. RAF сбил два и повредил еще два самолета. В августе 1943 г. в боях в районе о. Гуадалканал, на Тихом океане, командир звена «А» 16 Sqdn. RNZAF флайт-лейтенант Роберт Спардл на «Киттихауке» Mk.IA сбил один A6M2, а также одержал одну групповую победу и повредил один японский самолет. Кроме того, он вместе с другими пилотами потопил три японских торпедных катера. Затем в декабре 1944 г. в ходе боевых вылетов над Германией командир 80 Sqdn. RAF сквадран-лидер Спардл на «Темпесте» Mk.V повредил два Ju-188. Новозеландец.

Steege, Gordon Henry Wg Cdr 3, 11, 8
450 Sqdn. RAAF,
73, 81 Wing RAAF

Все победы одержал в боях в Северной Африке: три — на «Гладиаторе» Mk.II, четыре — на «Харрикейне» Mk.I и одну — на «Киттихауке» Mk.IA. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и пять поврежденных самолетов. Австралиец.



Ирвинг Стенли Смит
(Irving Stanley Smith)



Роберт Лоуренс Спардл
(Robert Lawrence Spurdle)



Виктор Босанкуэ Стрэхэн Верити
(Victor Bosanquet Strachan Verity)

- Stevenson, Peter C. P. Plt Off 74 Sqdn. 8
 В т.ч. в ходе «битвы за Англию» одержал пять личных и одну групповую победы. 28.07.1940 г. его «Спитфайр» был подбит Vf-109Е оберлейтенанта Рихарда Лепплы (Richard Leppla) из JG51. Несмотря на сильные повреждения, Стевенсон все же смог дотянуть до аэродрома в Мейдстоне и совершить там посадку. Затем 11.08.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I P9393 в бою с Vf-109Е в 08.10 был сбит над Ла-Маншем в районе Дувра. Стевенсон успел выпрыгнуть на парашюте и вскоре был подобран английским торпедным катером.
- Storey, William John Sqn Ldr 135 Sqdn. 8*
 Был награжден DFC. Австралиец.
- Thompson, Peter Douglas 185, 605, 32 Sqdn. 8
 Кроме того, на его счету были пять сбитых ракет V-1, а также два самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак.
- Trainor, Hugh Charles Sqn Ldr 401, 411 Sqdn. 8
 19.09.1944 г. в ходе боевого вылета на «Спитфайре» Mk.IXB командира 411 Sqdn. RAF сквадрэн-лидера Хью Трейнора неожиданно отказал двигатель. Трейнор пытался, планируя, дотянуть до линии фронта, но у него это не получилось, и, выпрыгнув на парашюте, он попал в плен. Был награжден DSO и DFC and Bar. Канадец.
- Tuckwell, George Arthur 272 Sqdn. 8*
 В т.ч. пять побед одержал на «Бьюфайтере». Кроме того, на его счету были четыре самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак.
- Vassiliades, Basilios Michael Flg Off 19, 3 Sqdn. 8
 В т.ч. две победы одержал на «Темпесте» Mk. V из 3 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле.
- Verity, Victor Sqn Ldr 229, 96, 73, 89, 108 8
 Bosanquet Strachan 605 Sqdn., 422 Flight
 Три победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 229 Sqdn. RAF: одну — 31.05.1940 г. над Дюнкерком и две — в ходе «битвы за Англию». Затем в мае — июле 1941 г. в ходе ночных вылетов в районе Бирмингем — Ливерпуль — Манчестер он на «Дефайенте» Mk.I из

Acworth, Richard Alvin Sqn Ldr 112, 80, 118 Sqn. 7
Четыре победы одержал на «Гладиаторе» из 112 Sqn. RAF и три победы — на «Харрикейне» Mk.I из 80 Sqn. RAF. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также два поврежденных самолета.

Agazarian, N. le C. Flg Off 609, 274 Sqn. 7*
Погиб.

Allen, James A. S. Flg Off 323, 56, 182 Sqn. 7
Погиб 30.06.1943 г., когда его «Тайфун» Mk.IB JP381 «ХМ-С» был над Францией сбит немецкой зенитной артиллерией.

Allen, John L. Plt Off 54 Sqn. 7
Кроме того, на его счету были одна групповая и восемь вероятных побед. Погиб 24.07.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I R6812 в 30 км севернее Маргита был подбит Bf-109E-4 командира III./JG26 майора Адольфа Галланда (Adolf Galland) и, пытаясь дотянуть до своего аэродрома в Рочфорде, в 12.30 врезался в землю и сгорел в районе местечка Клифф (Cliff), в 6 км севернее г. Рочестер. Был награжден DFC.

Babbage, Cyril Frank Flt Lt 41, 602 Sqn. 7
Шесть побед одержал в ходе «битвы за Англию», а затем 18.09.1941 г. он на «Спитфайре» Mk.VB из 41 Sqn. RAF в 30 км северо-восточнее г. Остенде, Бельгия, сбил FW-190A-1 W.Nr.28 командира II./JG26 гауптмана Вальтера Адольфа (Walter Adolph). Гауптман Адольф, имевший на своем счету 29 побед, погиб, а его самолет стал первым «Фокке-Вульфом», потерянным в бою. Кроме того, на счету флайт-лейтенанта Бэббеджа были одна групповая и две вероятные победы, а также два поврежденных самолета. Был награжден DFM.

Bayne, Alfred W. A. Sqn Cdr 17, 54, 136 Sqn. 7
В ходе «битвы за Англию», летая сначала на «Харрикейне» Mk.I из 17 Sqn. RAF, а затем на «Спитфайре» Mk.I из 54 Sqn. RAF, флайт-лейтенант Бейне одержал шесть личных, четыре групповые и одну вероятную победы, а также повредил два самолета. 25.08.1940 г. в бою в районе Портленда сбил Bf-109 и Bf-110, но при этом в 17.50 был подбит и его «Харрикейн» Mk.I V4707 и ему пришлось выпрыг-



Альфред Бейне
(Alfred W. A. Bayne)



Питер Брукер
(Peter R. E. Brooker)



Стенли Франклин Брауне
(Stanley Franklin Browne)



Гордон Кливер
(Gordon N. S. Cleaver)

над Тунисом, Сицилией и Южной Италией. Был награжден DFC and Bar. Новозеландец.

Burges, George Wg Cdr 202, 261 Sqdn. 7
Все победы одержал с 22.06.1940 г. по 19.01.1941 г. в ходе боев над о. Мальта: три — на «Си Гладияторе» и четыре — на «Харрикейне» Mk.I. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и семь поврежденных самолетов. Был награжден OBE и DFC.

Burton, Howard Frizzelle Wg Cdr 616 Sqdn., 7*
239 Wing

Погиб.

Chambers, Hansford Ward Sqn Ldr 154, 242 Sqdn. 7
Шесть побед одержал на «Спитфайре» Mk.VB из 154 Sqdn. RAF в ноябре 1942 г. в боях над Тунисом и одну — на «Спитфайре» Mk.VC из 242 Sqdn. RAF, сбив 10.07.1943 г. над Сицилией итальянский C.202. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Был награжден DFC. Новозеландец.

Christie, George Patterson Flt Lt 242, 66 Sqdn. 7
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в течение 1940 г. Погиб 06.06.1942 г. в авиакатастрофе. Канадец.

Cleaver, Gordon N. S. Flg Off 601 Sqdn. 7
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: три — в боях над Францией в мае — июне 1940 г. и четыре — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две вероятные победы. Вечером 15.08.1940 г. в бою в районе г. Винчестер (Winchester), в 14 км севернее Саутгемптона, в кабину «Харрикейна» Mk.I P3232 флайинг-оффисера Гордона Кливера попал 20-мм снаряд. Разлетающимися осколками фонаря у Кливера были серьезно повреждены оба глаза. Зрение ему удалось сохранить, но он уже больше не летал и в конце 1943 г. был уволен в отставку. Был награжден DFC.

Clouston, Wilfred Greville Flt Lt 19, 258 Sqdn., 7
488 Sqdn. RNZAF

Все победы одержал на «Спитфайрах» Mk.IIIA из 19 Sqdn. RAF в мае — октябре 1940 г. в ходе боев над Францией и Англией. Кроме

того, на его счету были две групповые и четыре вероятные победы, а также один поврежденный самолет. В феврале 1942 г. он вместе со штабом RAF в Сингапуре попал в плен к японцам. Новозеландец.

Cochrane, Arthur Charles Flt Lt 263, 257, 87 Sqdn. 7
Погиб 31.03.1943 г. Был награжден DFC. Канадец.

Cochrane, Homer Powell Sqn Ldr 112, 238, 525 Sqdn. 7
Все победы одержал на «Гладиаторе» Mk.II из 112 Sqdn. RAF в период с 18.02 по 14.03.1941 г. в боях над Албанией. Кроме того, на его счету были три вероятные победы и один поврежденный самолет. Был награжден DFC. Канадец.

Coleman, George Byrne Stanislaus 256, 46, 272, 7*
600 Sqdn., MNFU
Все победы одержал на «Бьюфайтере» в боях над Тунисом и Средиземным морем, в т.ч. 17.03.1943 г. он сбил Ju-52/3m и Bf-110.

Collyns, Basil Gordon Flt Lt 238, 1, 243, 222, 7
485, 65, 19 Sqdn.
20.08.1944 г. командир звена 19 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Бэзил Коллинс в бою в районе Шербурра сбил FW-190A, но затем был подбит и его «Мустанг» Mk.III. Коллинс попытался посадить самолет «на живот» около местечка Руврэ (Rouvres), но у него это не получилось. От удара о землю Коллинса выбросило из кабины и он погиб. Его тело было доставлено в дом мэра и спустя два дня, несмотря на протесты немецких властей, Коллинс был торжественно похоронен французами на местном кладбище. В сентябре 1944 г. он был посмертно награжден DFC. Новозеландец.

Constable-Maxwell, Michael Hugh Flg Off 56, 604, 264 Sqdn. 7
Две победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 56 Sqdn. RAF в боях над Англией и Ла-Маншем летом — осенью 1940 г. Затем в составе 604 Sqdn. RAF он вместе со штурманом-оператором РЛС сержантом Куинтоном (J. Quinton) в ходе ночных вылетов сбил пять самолетов: два — на «Бьюфайтере» и три — на «Москито». Был награжден DSO и DFC.



**Хэнсфорд Уорд Чамберс
(Hansford Ward Chambers)**



**Бэзил Гордон Коллинс
(Basil Gordon Collins)**



**Эрик Стил Даерти
(Eric Steele Doherty)**

Daniel, Edward Gough	Sqn Ldr	89 Sqdn., 1435 Flight, FIU	7
----------------------	---------	-------------------------------	---

Все победы одержал на «Бьюфайтере» из 1435 Flight в ходе ночных боевых вылетов в районе о. Мальта. Затем на «Темпесте» Mk.V из FIU он сбил четыре ракеты V-1. Погиб осенью 1944 г., когда в ходе вылета на его «Темпесте» неожиданно заглох двигатель и истребитель потерпел аварию.

Darling, Edward Vivian	Flt Lt	41, 602, 616, 403 Sqdn.	7
------------------------	--------	----------------------------	---

Погиб 02.06.1942 г., когда в районе г. Сент-Омер, Франция, его «Спитфайр» Mk.VB из 403 Sqdn. RAF был сбит FW-190A из JG26. Был награжден DFC.

Dawson-Paul, Francis	Sub Lt	64 Sqdn. RAF	7
----------------------	--------	--------------	---

Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также один поврежденный самолет. 28.07.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I L1035 в 10 км северо-восточнее Дувра был сбит Bf-109E из III./JG26. Суб-лейтенант Френсис Доусон-Пол был тяжело ранен, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Его подобрал английский спасательный катер, но, несмотря на усилия врачей, 30.07.1940 г. от полученных ранений он умер.

Doherty, Eric Steele	Plt Off	92, 242 Sqdn.	7
----------------------	---------	---------------	---

Все победы одержал в 1943—44 гг. в ходе боев над Сицилией и Италией на «Спитфайре» из 242 Sqdn. RAF, в т.ч. 25.07.1943 г. он сбил три Ju-52/3m, а 10.06.1944 г. — два Bf-109G. Был награжден DFM. Новозеландец.

Draper, Bryan V.	Plt Off	74 Sqdn.	7*
------------------	---------	----------	----

Edghill, Doudlas F. K.	Plt Off	73, 229 Sqdn.	7
------------------------	---------	---------------	---

Все победы одержал в Северной Африке, в т.ч. 17.06.1941 г. в районе Тобрук — Сиди-Омар он сбил два Ju-87.

Ellis, Richard W.	Sgt	73 Sqdn.	7*
-------------------	-----	----------	----

Farnes, Paul Caswell Powe Sgt 501, 164 Sqdn. 7
Одну победу одержал на «Харрикейне» Mk.I L2045 «SD-A» из 501 Sqdn. RAF, сбив 12.05.1940 г. над Францией He-111P из II./KG55, и еще шесть — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые и две вероятные победы, а также одиннадцать поврежденных самолетов.

Forbes, Athol Stanhope Flt Lt 303, 66 Sqdn. 7
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». 11.09.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I V7465 из 303 Sqdn. RAF в бою южнее Лондона был поврежден, а сам Форбес был ранен. Кроме того, на его счету были две групповые и одна вероятная победы.

Garton, Geoffrey William Wg Cdr 73, 43, 112 Sqdn. 7
На его счету также были три групповые и две вероятные победы и два поврежденных самолета. Был награжден DSO и DFC.

Gillam, Denys Edgar Gr Cpt 616, 316, 306, 7
615 Sqdn., 146 Wing
Все победы командир звена 616 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Дэнис Джиллэм одержал в ходе «битвы за Англию» до 02.09.1940 г. В тот день его «Спитфайр» Mk.I X4181 в бою с Bf-109E в 16.35 был сбит над г. Тонбридж и Джиллэму пришлось выпрыгнуть на парашюте. Кроме того, на его счету были одна групповая и три вероятные победы, а также шесть поврежденных самолетов в воздушных боях и два гидросамолета, уничтоженных в ходе штурмовых атак. Был награжден DSO, DFC и AFC.

Gillan, John W. 111, 616 Sqdn. 7*

Godden, Stanley Plt Off 274 Sqdn. 7
В т.ч. 09.12.1940 г. он на «Харрикейне» Mk.I N2624 сбил в районе ливийско-египетской границы два SM.79.

Godefroy, Hugh Constant Wg Cdr 401, 403 Sqdn., 7
83 Gr.
Кроме того, на его счету были пять поврежденных самолетов. Был награжден DSO, DFC and Bar и французским Военным Крестом. Канадец.

Grassick, Robert Davidson Plt Off 242 Sqdn. 7
Кроме того, на его счету были одна групповая и три вероятные победы, а также два поврежденных самолета. Был награжден DFC.

Haggar, R. A. Flt Lt 56 Sqdn. 7*

Hall, Douglas Irving Flt Lt 400, 414, 411 Sqdn. 7
В т.ч. в декабре 1944 г. он в одном бою сбил два Bf-109, а затем в начале мая 1945 г. тоже в одном бою — три FW-190 и один Bf-109. Кроме того, на его счету были два поврежденных самолета. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Hampshire, Keith MacDermott Gr Cpt 456 Sqdn. 7
Все победы одержал ночью на «Москито». Был награжден DSO and Bar и DFC. Австралиец.

Hardy, Owen Leslie Flt Lt 72, 485 Sqdn. 7
Кроме того, на его счету были две групповые и одна вероятная победы, а также три поврежденных самолета и один самолет, уничтоженный на земле. Новозеландец.

Harrington, Archibald Allan Flt Lt 410 Sqdn. 7
Все победы одержал ночью на «Москито» вместе со штурманом фланг-офицером Тонгу (D. G. Tongue).

Herrick, Michael James Flt Lt 25, 305 Sqdn., 7
15 Sqdn. RNZAF

В т.ч. одержал четыре ночные победы в составе 25 Sqdn. RAF: три — на «Бленхейме» Mk.IF и одну — на «Бьюфайтере» Mk.IF. Затем в мае — июне 1943 г. на «Киттихауке» из 15 Sqdn. RNZAF в боях на Тихом океане, в районе Соломоновых островов, он сбил три японских самолета. Командир звена 305 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Майкл Джеймс Херрик погиб утром 16.06.1944 г., когда его «Москито» южнее датского г. Хадсунн был перехвачен и сбит FW-190А фельдфебеля Роберта Шпрекедьса из JG11. Херрик и его штурман (поляк) фланг-офицер Турский (Turski) успели покинуть самолет, но высота была уже слишком маленькой и купола парашютов не успели раскрыться. Тело Турского было затем обнаружено среди деревьев, недалеко от обломков «Москито», а Херрик упал в пролив



**Пол Кесуэлл Пауэ Фернес
(Paul Caswell Powe Farnes)**



**Дэнис Эдгар Джиллэм
(Denys Edgar Gillam)**



**Оуэн Лесли Харди
(Owen Leslie Hardy)**



**Мервин Роберт Брюс Ингрэм
(Mervin Robert Bruce Ingram)**

Каттегат и его тело было выброшено на берег только 04.07.1944 г. Был награжден DFC и AM (US). Новозеландец.

Holden, Eustace J. Flg Off 56, 501 Sqdn. 7
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I, в т.ч. две — 12.05.1940 г. в бою над Францией. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и три поврежденных самолета.

Horne, Angus William 219, 600 Sqdn. 7
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Howell, Frank Jonathan Sqn Ldr 609, 243 Sqdn. 7
Пять побед одержал на «Спитфайре» Mk.I в ходе «битвы за Англию» и две — на «Буффало» Mk.I из 243 Sqdn. RAF в боях в районе Сингапура в декабре 1941 г. — январе 1942 г. Кроме того, на его счету были три групповые и две вероятные победы, а также два поврежденных самолета. Погиб.

Howitt, Geoffrey Leonard 85, 456 Sqdn. 7
Все победы одержал ночью, из них четыре — на «Москито». Кроме того, на его счету были две сбитые ракеты V-1.

Humphrey, Andrew Henry Flg Off 266, 452, 41, 7
6, 175 Sqdn.
В т.ч. три победы одержал ночью в составе 266 Sqdn. RAF.

Ingram, Mervin Robert Bruce Sqn Ldr 66, 611, 486, 601, 7
152 Sqdn.

В июне — декабре 1942 г. в боях над Мальтой и Северной Африкой в составе 601 Sqdn. RAF одержал шесть личных и четыре групповые победы и повредил три самолета, после чего был награжден DFC. Затем в боях над Южной Италией командир 152 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Ингрэм на «Спитфайре» Mk.VC сбил один и повредил второй FW-190A, а также одержал одну групповую победу. Летом 1944 г. после одного из боевых вылетов над Бирмой его «Спитфайр» во время посадки на аэродроме Чаттагонг (Chattagong) потерпел аварию, выскочив за пределы короткой взлетно-посадочной полосы. Ингрэм получил тяжелые травмы лица, в т.ч. у него был сломан нос, и его доставили в полевой госпиталь в индийском г. Импхал. Там

он заболел малярией и у него началось заражение крови. 11.07.1944 г., несмотря на все усилия врачей, 22-летний сквадрэн-лидер Мервин Ингрэм умер. Был награжден DFC. Новозеландец.

Jay, Dudley Trevor Flg Off 607, 87 Sqdn. 7
Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I: одну — в 607 Sqdn. RAF, сбив 10.05.1940 г. над Бельгией He-111H, и шесть — в 87 Sqdn. RAF, из них пять — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один поврежденный самолет. Погиб 24.10.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I столкнулся с истребителем пайлэт-офицера Джона Кока (John Reynolds Cock) также из 87 Sqdn. RAF.

Johnston, George Robert Lt 73 Sqdn. 7*
Arthur McGarel
Южноафриканец.

Johnstone, Alexander Wg Cdr 602 Sqdn. 7
Vallace Ridell
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.I, в т.ч. одну из них — ночью 25/26.06.1940 г., сбив в районе г. Данбар He-111H-3 из 3./KG26, и шесть — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые и одна вероятная победы, а также шесть поврежденных самолетов. Был награжден DFC.

Keith, George Noel Flg Off 402, 72 Sqdn. 7
Кроме того, на его счету были два поврежденных самолета. 04.08.1943 г. во время штурмовки целей в районе порта Катания, на о. Сицилия, его «Спитфайр» Mk.V JR637 из 72 Sqdn. RAF был подбит немецкой зенитной артиллерией. Над Средиземным морем, приблизительно в 5 км восточнее Катании, флайт-офицер Джордж Кейт выпрыгнул на парашюте, но при этом ударился о хвостовое оперение самолета и получил тяжелейшие травмы ног. Он был подобран летающей лодкой «Валрис» Mk.II X9506 из 284 Sqdn RAF и доставлен в госпиталь на о. Мальта, где на следующий день, несмотря на усилия врачей, умер. Был награжден DFC. Канадец.

Kinmonth, Michael William 89 Sqdn. 7
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере». Погиб.

Lardner-Burke, Henry Patrick 19, 46, 126, 7*
222, 1 Sqdn.

Южноафриканец.

Latta, John Blandford Flg Off 242 Sqdn. 7

Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один поврежденный самолет. Погиб 12.01.1941 г., когда его «Харрикейн» Mk.I был сбит зенитным огнем в районе Дюнкерка. Был награжден DFC. Канадец.

Lee, Kenneth N. T. Sqn Ldr 501 Sqdn. 7

Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I: две — 12—13.05.1940 г. в боях над Францией и пять — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. 18.08.1940 г. «Харрикейн» Mk.I P3059 «SD-N» пайлэт-офицера Кеннета Ли над г. Кентербери был сбит Bf-109E командира 9./JG26 обер-лейтенанта Герхарда Шёпфеля. В том бою Шёпфель в течение двух минут сбил четыре «Харрикейна» из 501 Sqdn. RAF, один английский летчик погиб, а остальные три получили ранения. Ли был ранен, но все же смог выпрыгнуть на парашюте из горящего истребителя. Был награжден DFC.

Lelong, Roy Emile Flg Off 605 Sqdn. 7

Все победы одержал на «Москито» FB Mk.VI в июле — декабре 1944 г. в ходе ночных боевых вылетов над Западной Европой. Кроме того, он повредил один самолет и сбил три ракеты V-1, а также уничтожил на земле и на воде еще восемь самолетов. Был награжден DFC. Новозеландец.

Leu, Rudolph Maurice Flt Lt 112, 450 Sqdn. 7

В т.ч. 14.02.1942 г. он на «Киттихауке» Mk.IA юго-западнее ливийского г. Акрома сбил два С.200. Был награжден DFM. Австралиец.

MacDonald, Harry Deane Sqn Ldr 401, 403 Sqdn. 7

Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также пять поврежденных самолетов. Погиб 30.11.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.IXE был сбит над Северной Францией. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Norwell John K. Sgt 74, 54, 41, 261 Sqdn. 7
 Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.I из 54 Sqdn. RAF: две — в боях над Дюнкерком в конце мая — начале июня 1940 г., одну — над Англией в июне того же года и четыре — в ходе «битвы за Англию». Был награжден AFC.

Pain, John Francis Plt Off 7*
 Австралиец.

Patterson, Thomas Lawrence Flg Off 274 Sqdn. 7
 Все победы одержал в боях в Ливии, в т. ч. 05.12.1940 г. он на «Харрикейне» Mk.I P2544 «УК-Т» сбил в районе г. Бардия два SM.79. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и один поврежденный самолет. Погиб 25.04.1941 г., когда в ходе боя в 20 км западнее г. Бардия его «Харрикейн» Mk.I в 12.20 столкнулся в воздухе с Bf-110D из 8./ZG26. Экипаж «Мессершмитта» — лейтенант Оскар Лемке (Oskar Lemcke) и унтер-офицер Руди Реттерс (Rudi Retters) — также погиб. Канадец.

Pike, Thomas Geoffrey Flt Lt 219 Sqdn. 7
 Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Pinckney, D. J. Colin Flt Lt 603, 67 Sqdn. 7
 В т. ч. четыре победы одержал в составе 603 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию». 29.08.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I R6753 в бою с Bf-109E в 18.40 был сбит над побережьем Ла-Манша, в районе местечка Димчурч (Dymchurch), в 12 км юго-западнее г. Фолкстон. Флайт-лейтенант Колин Пинкни был ранен и получил легкие ожоги.

Plinston, G. H. F. Flt Lt 242, 250 Sqdn. 7
 Кроме того, на его счету была одна групповая победа.

Ponsford, Ian R. 130 Sqdn. 7

Powell, Robin Peter Reginald Gr Cpt 111, 121 Sqdn., 7
 121 Wing

Кроме того, на его счету были две групповые и три вероятные победы, а также четыре поврежденных самолета и две сбитые ракеты V-1.

Raphael, Gordon Learmont Gr Cpt 77, 85 Sqdn. 7
 Все победы одержал ночью на «Москито» из 85 Sqdn. RAF. Кроме того, сбил две ракеты V-1. Первоначально он летал на бомбардировщиках «Уитли» Mk.III/V из 77 Sqdn. RAF и осенью 1939 г. участвовал в первых полетах над Германией, когда вместо бомб еще сбрасывались пропагандистские листовки, затем в апреле 1940 г. — в налетах на немецкие аэродромы в Осло и Тронхейме и лишь весной 1941 г. был переведен в 85 Sqdn. RAF. Погиб 10.04.1945 г., когда «Спитфайр», который он пилотировал, столкнулся в воздухе с транспортным самолетом DC-3. Был награжден DSO и DFC and two Bar. Канадец.

Reid, Leonard Stanley Flt Lt 504, 130, 185, 79, 452 Sqdn. 7

Был награжден DFC. Австралиец.

Ruchwalty, Desmond F. 603, 129 Sqdn. 7
 Кроме того, сбил десять V-1.

Rudland, Clifford Persival Sgt 263 Sqdn. 7
 Кроме того, на его счету были семь самолетов, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак.

Sanders, Philip J. Flt Lt 92 Sqdn. 7

Scott, Desmond James Gr Cpt 3, 486 Sqdn., 123 Wing 7

С января 1941 г. — до весны 1942 г. он на «Харрикейне» Mk.II из 3 Sqdn. RAF сбил пять самолетов, из них три — ночью, а также одержал четыре вероятные победы. Затем в апреле — июле 1943 г. в ходе боевых вылетов над Францией командир 486 Sqdn. RNZAF сквадран-лидер Десмонт Скотт на «Тайфуне» Mk.IB сбил два FW-190A, а также одержал две групповые и одну вероятную победы. Был награжден DFC. Новозеландец.

Sheen, Desmond Wg Cdr 72, 212 Sqdn. 7
 Frederick Burt

Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.I из 72 Sqdn. RAF, в т.ч. последнюю — ночью 13/14.03.1941 г., сбив в районе Глазго Ju-88A-5



**Рой Эмиль Лелонг
(Roy Emile Lelong)**



**Дэсмонд Фредерик Барт Шин
(Desmond Frederick Burt Sheen)**



**Дэсмонд Джеймс Скотт
(Desmond James Scott)**

W.Nr.2234 из 3./KuGr.106. В сентябре 1940 г., в ходе «битвы за Англию», флайт-офицер Дэсмонд Шин был дважды сбит в бою с Bf-109E и оба раза выпрыгивал на парашюте. Был награжден DFC and Bar. Австралиец.

Singleton, Joseph S. 25, 605 Sqdn. 7
Все победы одержал ночью: шесть — на «Москито» и одну — на «Бьюфайтере» из 25 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету была одна сбитая ракета V-1.

Smith, James Duncan Flt Lt 73, 603, 145 Sqdn. 7
Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также два поврежденных самолета. Погиб 14.04.1941 г., когда его «Харрикейн» Mk.I над Ливией был сбит Bf-110 из 7./ZG26.

Somerville, James Dean Gr Cpt 409, 410 Sqdn. 7
Все победы одержал ночью на «Москито». Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. В разное время летал вместе со штурманами Робинсоном (G. D. Robinson) и Харди (A. Hardy). Был награжден DSO и DFC. Канадец.

Stansfield, Noel Karl Flt Lt 242, 229 Sqdn. 7
Все победы одержал в 1940 г. в боях в районе Дюнкерка и в ходе «битвы за Англию». 30.09.1940 г. в бою с Bf-109E его «Харрикейн» Mk.I N2652 в 10.40 был сбит над графством Кент. Стенсфилд получил ранение, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Stokoe, Jack Plt Off 603, 54 Sqdn. 7
Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также четыре поврежденных самолета.

Taylor, Frederick F. Flg Off 216 Sqdn. 7
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в боях над о. Мальта. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и один поврежденный самолет. Погиб 26.02.1941 г., когда его истребитель был над Мальтой сбит Bf-109E из 7./JG26.

Thorold-Smith, Sqn Ldr 452 Sqdn. 7*
Raymond Edward

Погиб 15.03.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.VC был сбит в бою с японцами над северным побережьем Австралии, в районе г. Дарвин. Был награжден DFC. Австралиец.

Trousdale, Richard Mackie Wg Cdr 266, 255, 409, 7
488 Sqdn.

В ходе «битвы за Англию» он на «Спитфайрах» Mk.I/IIA из 266 Sqdn. RAF одержал две победы. Затем на его счету были пять ночных побед. Сначала он вместе с бортстрелком сержантом Чанном (Chunn) на «Дефайенте» Mk.I из 255 Sqdn. RAF сбил три He-111: один — ночью 10/11.02.1941 г. и два — ночью 08/09.05.1941 г. Потом на «Бьюфайтере» Mk.IIF из 409 Sqdn. RAF он 08.05.1942 г. сбил еще один He-111, а в июне 1942 г. — Do-217. С лета 1943 г. Ричард Трасдейл служил в испытательном центре RAF на аэродроме Боском-Даун (Boscombe Down), около поселка Апауэн (Urapon), в 50 км северо-западнее Саутгемптона, и в боях больше не участвовал. Был награжден DFC and Bar. 16.05.1947 г. уинг-коммендэр Трасдейл в качестве второго пилота выполнял тренировочный полет на «Москито», который он затем должен был затем перегнать в Новую Зеландию. Когда инструктор демонстрировал ему полет на малой высоте на одном двигателе, самолет, неожиданно потеряв скорость, врезался в землю и оба пилота погибли. Новозеландец.

Tweeddale, Gordon Russell Plt Off 43, 126, 185 Sqdn. 7
Погиб 09.05.1942 г. Был награжден DFM. Австралиец.

van Mentz, Brian Flg Off 213, 504, 22 Sqdn. 7*
Погиб 26.04.1941 г. Южноафриканец.

Wagner, Alan Derek Sqn Ldr 605, 151 Sqdn., 7
FIU

Все победы одержал ночью на «Москито». Кроме того, сбил две ракеты V-1.

Walton, W. C. Flt Lt 1435 Sqdn. 7*

Weaver, Percy S. Flt Lt 610, 56 Sqdn. 7
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию» с 20.07 по 28.08.1940 г. Кроме того, на его счету были две групповые победы. Флайт-лейтенант Перси Уивер погиб 31.08.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I V3778 в 08.45 был сбит в бою с Bf-109E. Был награжден DFC.

Welfare, Denis Flg Off 239, 272 Sqdn. 7
Все победы одержал ночью: шесть — на «Москито» из 239 Sqdn. RAF и одну — на «Бьюфайтере» из 272 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету была одна групповая победа.

Whall, Basil Ewald Patrick Sgt 263, 602 Sqdn. 7
Одну победу одержал на «Гладиаторе» Mk.II из 263 Sqdn. RAF в боях в Норвегии, а все остальные — на «Спитфайре» Mk.I из 602 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые и одна вероятная победы. 07.10.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I X4160 в ходе атаки Ju-88A из II./KG51 над мысом Бичи-Хед был сбит огнем бортстрелков. Сержант Безил Уолл смог совершить вынужденную посадку, но спустя некоторое время умер от полученных тяжелых ранений.

Whittle, Robert Sqn Ldr 250, 42, 86 Sqdn. 7
James Clarendon
Был награжден DFM. Австралиец.

Wilkinson, Royce L. Wg Cdr 3, 71, 1 Sqdn. 7
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 3 Sqdn. RAF в боях над Францией и Бельгией в период 13—20.05.1940 г. Кроме того, на его счету были две групповые победы и один поврежденный самолет.

Williams, Ernest Leopold Flt Lt 23, 605, 501 Sqdn., 7
FIU, FEF, NFD Wing
Все победы одержал ночью на «Москито». Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета, а также одиннадцать сбитых ракет V-1 и три самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. Родился в Родезии.



**Ричард Мэки Трасдейл
(Richard Mackie Trousdale)**



**Безил Эвальд Патрик Уолл
(Basil Ewald Patrick Whall)**



**Джордж Эрик Болл
(George Eric Ball)**



**Ричард Джордж Бэрклай
(Richard George A. Barclay)**

Woods-Scawen, Plt Off 43 Sqn. 7
Charles Anthony

Все победы одержал в августе 1940 г. в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были пять вероятных побед и один поврежденный самолет. 02.09.1940 г. в бою с Bf-109E из JG2 его «Харрикейн» Mk.I V7420 в 14.15 был сбит в районе Мейдстона. Вудс-Скавен смог покинуть кабину горящего истребителя, но из-за слишком малой высоты купол парашюта не успел раскрыться и он погиб. Накануне в бою с «Мессершмиттами» при схожих обстоятельствах погиб его старший брат — 24-летний Патрик, летавший на «Харрикейне» из 85 Sqn. RAF.

Zary, Henry Paul Michael Sqn Ldr 421, 403 Sqn. 7

Andrew, James R. Sgt 93 Sqn. 6
В т.ч. 13.07.1943 г. он на «Спитфайре» Mk. VB JK603 сбил над Сицилией He-111 и Bf-109G.

Ball, George Eric Flt Lt 242, 19 Sqn. 6
Все победы одержал в 1940 г. на «Харрикейне» Mk.I из 19 Sqn. RAF, в т.ч. одну из них — ночью. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и три поврежденных самолета. Был награжден DSO и DFC.

Bamberger, Cyril Stanley Sqn Ldr 41, 610, 93 Sqn. 6
В т.ч. пять побед одержал в боях над Мальтой и Сицилией. Кроме того, на его счету был один поврежденный C.200. Был награжден DFC and Bar.

Banner, F. S. Flg Off 243, 145 Sqn. 6
В т.ч. на «Спитфайре» из 243 Sqn. RAF он 04.07—02.08.1943 г. в боях над Сицилией сбил три Bf-109G.

Barclay, Richard George A. Plt Off 249, 145 Sqn. 6
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 249 Sqn. RAF в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые и шесть вероятных побед, а также четыре поврежденных самолета. Погиб 17.07.1942 г. Был награжден DFC.

Barnes, William Lawrence	Lt	806 Sqdn. FAA	6*
Кроме того, на его счету были две групповые победы и шесть поврежденных самолетов. Погиб.			
Bartle, John Philipp	Flt Lt		6
Был награжден DFC. Австралиец.			
Baynham, Geoffrey T.	Flt Lt	234, 152 Sqdn.	6
Beaumont, Walter	Plt Off	152 Sqdn.	6
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые победы. Погиб 23.09.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I R 7016 был сбит и упал в Ла-Манш.			
Blair, Kenneth H.	Sqn Ldr	85, 151, 613 Sqdn.	6
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: одну — в 85 Sqdn. RAF, сбив 10.05.1940 г. над Францией He-111, и пять — в 151 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые и пять вероятных побед, а также три поврежденных самолета. Был награжден DFC and Bar.			
Blake, Arthur Giles	Sub Lt	19 Sqdn.	6*
В июле 1940 г. он в числе двадцати четырех пилотов FAA был временно переведен в RAF. Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету была одна групповая победа и два поврежденных самолета. Погиб 29.10.1940 г., когда в бою с Bf-109E из III./JG3 его «Спитфайр» Mk.II P 7423 в 17.15 был сбит и упал около г. Челмсфорд, северо-восточнее Лондона.			
Blatchford, Howard Peter	Wg Cdr	41, 212, 17, 257 Sqdn.	6
В т.ч. в составе 257 Sqdn. RAF одержал одну ночную победу. В ноябре 1940 г. он, израсходовав в ходе боя весь боекомплект, протаранил немецкий самолет и был затем награжден DFC. Кроме того, на его счету были три вероятные победы и два поврежденных самолета. Уинг-коммандэр Говард Питер Блатчфорд погиб 03.05.1943 г., когда его «Спитфайр» в районе Амстердама был сбит FW-190A из II./JG1. Был награжден DFC. Канадец.			

Boot, Peter V.	Plt Off	1 Sqdn.	6*
----------------	---------	---------	----

Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет.

Boulter, John C.	Flg Off	603 Sqdn.	6*
------------------	---------	-----------	----

Погиб.

Boyd, Alan Hill	Sqn Ldr	3, 75, 76, 84, 67 Sqdn. RAAF	6
-----------------	---------	---------------------------------	---

Все победы одержал на «Гладиаторе» Mk.II из 3 Sqdn. RAF в боях в Северной Африке, сбив с 19.11 по 13.12.1940 г. шесть итальянских CR.42. Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета. Австралиец.

Brannagan, Thomas Anthony	Sqn Ldr	403, 411 Sqdn.	6
---------------------------	---------	----------------	---

Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет, а также два самолета и несколько паровозов, уничтоженных в ходе штурмовых атак. 15.08.1944 г. его «Спитфайр» Mk.IXB был сбит зенитным огнем и, попав в плен, сквадрэн-лидер Томас Бреннегэн до конца войны содержался в лагере Stalag Luft III.

Browne, Allen Edward	Sqn Ldr	488, 89 Sqdn.	6
----------------------	---------	---------------	---

Все победы одержал ночью. Вместе со штурманом-оператором РЛС Томасом Тейлором (Tomas Taylor) он на «Москито» Mk.XIII из 488 Sqdn. RNZAF сбил над Францией, в районе Авранш — Рен, четыре самолета: ночью 02/03.08.1944 г. — один Do-127 и ночью 06/07.08.1944 г. — три Ju-188. Затем в ходе боевых вылетов над Бирмой он на «Бьюфайтере» из 89 Sqdn. RAF сбил еще два японских самолета. Новозеландец.

Bruce, David C.	Flt Lt	111 Sqdn.	6
-----------------	--------	-----------	---

Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета. Погиб 04.09.1940 г., когда в бою с Bf-109E его «Харрикейн» Mk.I R4172 в 13.40 был сбит над Ла-Маншем.

Buchanan, George Andrew Forsyth		41, 249 Sqdn.	6*
------------------------------------	--	---------------	----

Кроме того, на его счету были три вероятные победы и пять поврежденных самолетов. Родился в Родезии.



**Говард Питер Благчфорд
(Howard Peter Blatchford)**



**Аллен Эдвард Брауне
(Allen Edward Browne)**



**Дональд Карлсон
(Donald C. Carlson)**



**Роберт Тремейн Пиллсбьюри
Дэвидсон
(Robert Tremayne Pillsbury Davidson)**

Cowper, Robert Barson	Sqn Ldr	153, 89, 108, 456 Sqn.	6
-----------------------	---------	---------------------------	---

Все победы одержал ночью: четыре — на «Москито» из 456 Sqn. RAF и две — на «Бьюфайтере» из 108 Sqn. RAF. Кроме того, сбил одну ракету V-1. Был награжден DFC and Bar. Австралиец.

Dafforn, R. C.	Flg Off	249, 501 Sqn.	6*
----------------	---------	---------------	----

18.08.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I R4219 из 501 Sqn. RAF в 12.05 был сбит в бою над аэродромом Биггин Хилл и Даффорну пришлось выпрыгнуть на парашюте. Погиб, когда его истребитель был сбит в ходе одного из последующих боевых вылетов.

Davidson, Robert Tremayne Pillsbury	Wg Cdr	30, 175 Sqn., 143 Wing	6
--	--------	---------------------------	---

В т.ч. одержал одну ночную победу. Он был единственным канадским пилотом, имевшим на счету сбитые итальянские, немецкие и японские самолеты. 08.05.1944 г. «Тайфун» командира 143 (RCAF) Wing уинг-коммендэра Роберта Дэвидсона был подбит и совершил вынужденную посадку на территории Франции. Однако Дэвидсон смог избежать плена и, присоединившись к отряду Соппротивления, участвовал в диверсиях в тылу немецких войск, за что затем в 1947 г. был награжден французским орденом Почетного Легиона.

Davies, James W. E.	Flg Off	79 Sqn.	6
---------------------	---------	---------	---

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в 1939 — 40 гг. в ходе боев над Францией. Погиб 27.06.1940 г., когда в бою с Bf-109Е его истребитель был сбит над Ла-Маншем.

Davis, Charles T.	Plt Off	238 Sqn.	6
-------------------	---------	----------	---

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в ходе «битвы за Англию» с 13.07 по 21.09.1940 г. По другим данным, на его счету были четыре личные, шесть групповых и одна вероятная победы, а также один поврежденный самолет. Погиб 26.03.1941 г., когда его «Харрикейн» Mk.IIA в условиях плотной низкой облачности врезался в холм около г. Винчестер, в 14 км севернее Саутгемптона.

Daw, Victor G.	Plt Off	32 Sqn.	6
----------------	---------	---------	---

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в мае 1940 г. над Францией: одну — 19.05.1940 г., сбив Bf-110С обер-лейтенанта Артура

Нибура (Artur Niebuhr) из 5./ZG26, и пять — в конце мая — начале июня в боях над Дюнкерком. Погиб в авиакатастрофе 24.03.1943 г.

Donaldson, George Millar	Flt Lt	113, 6, 112, 501 Sqdn.	6
--------------------------	--------	---------------------------	---

Все победы одержал на «Гладиаторе» Mk.II из 112 Sqdn. RAF: одну — в Северной Африке и пять — с 28.02 по 14.03.1941 г. в боях над Албанией.

Dovell, R. L.		242 Sqdn.	6*
---------------	--	-----------	----

Dowding, Harry James	Sqn Ldr	403, 442 Sqdn.	6
----------------------	---------	----------------	---

Кроме того, на его счету были три поврежденных самолета, а также несколько автомобилей, уничтоженных в ходе штурмовых атак. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Dunn, Patrick Hunter	Gr Cpt	201, 500, 80, 274 Sqdn., 12 Gr.	6
----------------------	--------	------------------------------------	---

Все победы одержал с 08.08.1940 г. по 05.01.1941 г. в боях в Северной Африке: две — на «Гладиаторе» Mk.I из 80 Sqdn. RAF и четыре — на «Харрикейне» Mk.I из 274 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были две групповые и две вероятные победы, а также два самолета, уничтоженных на земле. Был награжден DFC.

Edgar, A. H.		89 Sqdn.	6*
--------------	--	----------	----

Edinger, Charles Emanuel		410 Sqdn.	6
--------------------------	--	-----------	---

Все победы одержал на «Москито».

Edwards, Henry Grahame		89 Sqdn.	6
------------------------	--	----------	---

Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Ekbery, Joseph Scarisbrick	Plt Off	145, 232 Sqdn.	6
----------------------------	---------	----------------	---

В т.ч. на «Спитфайре» из 232 Sqdn. RAF в июле 1943 г. в ходе боев над Сицилией сбил два Bf-109G. Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле.

Etherton, John Hill		89 Sqdn.	6
---------------------	--	----------	---

Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Farquhar, Andrew D. Wg Cdr 257, 602 Sqdn. 6
С 16.10.1939 г. по 22.02.1940 г. командир 602 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Эндрю Фаркуар на «Спитфайре» Mk.I K9962 сбил над заливом Ферт-оф-Форт два He-111 и один Ju-88A, и был награжден DFC.

Fitzgerald, Thomas Bernard Wg Cdr 103, 141, 23, 6
607, 41 Sqdn.
14 Sqdn. RNZAF

В т.ч. 14.05.1940 г. флаинг-офицер Томас Фитцджеральд на «Баттле» Mk.I из 103 Sqdn. RAF сбил над Францией два Bf-109E. В том же бою Фитцджеральд был ранен в плечо и левую руку, но все же смог совершить вынужденную посадку в расположении французских войск. В начале августа 1940 г. он в числе двадцати пилотов Bomber Command добровольно перешел в истребительную авиацию. Флайт-лейтенант Фитцджеральд был назначен командиром звена «В» 141 Sqdn. RAF и на истребителе «Дефайенте» Mk.I выполнял ночные вылеты в районе Лондона. Новозеландец.

Ford, Leslie Sydney Wg Cdr 402, 175, 412, 6
403 Sqdn.

В т.ч. 19.08.1942 г. командир 403 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Лесли Форд на «Спитфайре» Mk.VB в районе Дьеппа сбил два FW-190A. Кроме того, на его счету были два поврежденных самолета. Погиб 04.06.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.V был сбит зенитным огнем с нескольких немецких торпедных катеров. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Forster, Anthony D. Plt Off 607, 151 Sqdn. 6
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: четыре — в 607 Sqdn. RAF в мае 1940 г. в боях над Францией и две — в 151 Sqdn. RAF в июне 1940 г. Был награжден DFC.

Foskett, Russell George Sqn Ldr 80, 94 Sqdn. 6
Последнюю победу одержал 06.06.1944 г., сбив в районе о. Крит транспортный Ju-52/3m. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Командир 94 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Расселл Фоскетт пропал без вести (погиб) 31.10.1944 г., когда в ходе патрульного полета над Эгейским морем у его «Спитфайра» Mk.V неожиданно отказал двигатель. Фоскетт успел покинуть падающий самолет, но

его парашют по какой-то причине не открылся. Тело Фоскетта затем так и не было найдено. Был награжден ОВЕ и DFC. Австралиец.

Francis, John Philip Wiseman Flg Off 442, 401 Sqdn. 6
Кроме того, на его счету были три поврежденных самолета. Был награжден DFC. Канадец.

Friendship, Alfred H. Basil Sgt 3 Sqdn. 6
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в мае 1940 г. в боях над Францией, в т.ч. 14.05.1940 г. он сбил Bf-109E и Ju-87B. Кроме того, на его счету были две групповые победы и один поврежденный самолет.

Gardner, Richard Exton Cdr 242 Sqdn., 807 Sqdn. FAA 6
Кроме того, на его счету были четыре групповые и одна вероятная победы.

Gleave, Thomas Sqn Ldr 253 Sqdn. 6
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в ходе «битвы за Англию», в т.ч. 30.08.1940 г. он сбил сразу четыре Bf-109E.

Gordon, Reginald Lloyd Sqn Ldr 3, 31 Sqdn. RAAF 6
В т.ч. пять побед одержал на «Бьюфайтере». Погиб 27.02.1944 г. Был награжден DFC and Bar. Австралиец.

Gregory, William Sgt 29 Sqdn. 6*

Groves, Jack Lawson Flt Lt 112 Sqdn., 59 OTU 6
Все победы одержал в 112 Sqdn. RAF: четыре — на «Гладиаторе» Mk.II в боях над Албанией и две — на «Томагавке» Mk.IIB в Северной Африке. Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета. Погиб 21.06.1942 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P3170 из 59 OTU в условиях плохой погоды упал в залив Солуэй-Ферт, в районе шотландского г. Керкубри.

Hagger, Ronald Arthur 81, 72 Sqdn. 6
Кроме того, на его счету были два самолета, уничтоженных на земле.

Namar, Jack R.	Plt Off	151 Sqdn.	6
----------------	---------	-----------	---

В т.ч. две победы не были официально подтверждены. Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. Погиб в 1941 г., когда он, вернувшись из боевого вылета, перед посадкой на аэродроме Норт Вилд, в нескольких километрах севернее Лондона, попытался на высоте около 30 м выполнить восходящую бочку. Видимо, Хэмер не справился с управлением и его «Харрикейн» Mk.I P3316, потеряв скорость, врезался в землю.

Holden, Kenneth	Flg Off	616, 610 Sqdn.	6*
-----------------	---------	----------------	----

Holman, Frank	Flg Off	33 Sqdn.	6
---------------	---------	----------	---

Все победы одержал в боях над Северной Африкой и Грецией. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. 19.04.1941 г. его «Харрикейн» Mk.I был подбит в бою с Bf-109E из III./JG77 и Холман попытался совершить вынужденную посадку в районе греческого г. Мегара, в 17 км западнее Элефсиса. Однако при этом он выпустил шасси и колеса мгновенно увязли в болотистой почве. Истребитель перевернулся и флайинг-офицер Фрэнк Холман погиб, сломав при ударе о землю себе шею.

Howard, Donald Ridgwell		239, BSDU	6
-------------------------	--	-----------	---

Все победы одержал ночью на «Москито».

Hull, Caesar Barrant	Sqn Ldr	43, 263 Sqdn.	6
----------------------	---------	---------------	---

Пять побед одержал на «Гладиаторе» Mk.II из 263 Sqdn. RAF и одну — на «Харрикейне» Mk.I из 43 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были четыре групповые и две вероятные победы и один поврежденный самолет. Командир 43 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Халл погиб 07.09.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I V6641 в бою с Bf-109E в 16.45 был сбит в районе г. Ашфорд. Был награжден DFC. Родезиец.

Jeffrey, Alistair John Oswald	Flg Off	64 Sqdn.	6
-------------------------------	---------	----------	---

Кроме того, на его счету были четыре самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак. Погиб 25.07.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I P9369 в 14.55 был сбит в бою над Ла-Маншем, в районе Дувра. Затем тело флайинг-офицера Элистера Джеффри выбросило на голландское побережье и он был похоронен на кладбище г. Флиссинген.

Jones, Norman G. Flt Lt 152 Sqn., FIU 6
В т.ч. пять побед одержал на «Спитфайре» Mk.VC JK829 из 152 Sqn. RAF в боях над Сицилией: 19.07.1943 г. он сбил три Re.2002, а 25.07.1943 г. — два Bf-109G. Кроме того, на его счету была одна групповая победа.

Josling, N. H. 6*

Keele, Brian Rushworth 604, 85 Sqn. 6
Все победы одержал ночью: пять — на «Бьюфайтере» из 604 Sqn. RAF и одну — на «Москито» из 85 Sqn. RAF.

Kilburn Michael P. Flt Lt 124, 80, 56 Sqn. 6
В т.ч. 16.04.1945 г. он на «Темпесте» Mk.V NV991 из 56 Sqn. RAF в районе немецкого г. Прицвальк сбил FW-190A. Был награжден DFC.

Kimball, Donald Harold Flt Lt 125, 441 Sqn. 6
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.IX из 441 Sqn. RAF. Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. Был награжден DFC. Канадец.

King, G. J. Flt Lt 609 Sqn. 6

Knight, Roland A. L. Flt Lt 23, 610, 91, 6*
403 Sqn.

Погиб.

Lane, Brian J. E. Sqn Ldr 19, 213 Sqn. 6
Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также один поврежденный самолет. Погиб в 1941 г.

Laricheliere, Joseph Plt Off 504, 213 Sqn. 6
Emile Paul

Все победы одержал в составе 213 Sqn. RAF в ходе «битвы за Англию». Погиб 16.08.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I в 13.00 был сбит в бою над о. Уайт. Был награжден DFC. Канадец.

Latimer J. 17, 310 Sqn. 6



Альфред Бэзил Фрэндишип
(Alfred H. Basil Friendship)



Норман Джонес
(Norman G. Jones)



Бриан Лэне
(Brian J. E. Lane)



Сидней Линнард
(Sidney Linnard)

Lawson, Walter J.	Sqn Ldr	19 Sqdn.	6
-------------------	---------	----------	---

Кроме того, на его счету были одна групповая и три вероятные победы и один поврежденный самолет. Командир 19 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Уолтер Лоусон пропал без вести (погиб) 28.08.1941 г., когда его «Спитфайр» Mk.VB не вернулся из боевого вылета в район Роттердама.

Le Cheminant, J.	Flt Sgt	616, 72, 92 Sqdn.	6*
------------------	---------	-------------------	----

Lindsay, James Douglas	Wg Cdr	403, 416 Sqdn.	6
------------------------	--------	----------------	---

Кроме того, на его счету была одна вероятная победа и шесть поврежденных самолетов. Был награжден DFC. Канадец. Затем в составе 51 FIW USAAF он участвовал в боях в Корее. Там Линдсей сбил два и повредил два МиГ-15, и был награжден DFC (US).

Linnard, Sidney	Wg Cdr	80, 274 Sqdn.	6
-----------------	--------	---------------	---

Все победы одержал в Северной Африке: две — на «Гладиаторе» Mk.I из 80 Sqdn. RAF и четыре — на «Харрикейне» Mk.IIB из 274 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна групповая и три вероятные победы, а также пять поврежденных самолетов.

Livingstone, David Franklin	Flt Lt	154, 112, 111 Sqdn.	6
-----------------------------	--------	---------------------	---

Одну победу одержал на «Киттихауке» Mk.IA из 112 Sqdn. RAF, сбив 10.03.1943 г. в районе тунисского г. Фум-Татавин Ju-87D из III./StG3 и пять побед — на «Спитфайре» из 111 Sqdn. RAF в ходе боев над Италией в феврале — мае 1944 г. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один поврежденный самолет. Новозеландец.

Lofts, Keith T.	Flg Off	615, 249, 66 340 Sqdn.	6
-----------------	---------	---------------------------	---

Кроме того, на его счету были три групповые и одна вероятная победы, а также пять поврежденных самолетов. В ходе «битвы за Англию» в составе 249 Sqdn. RAF он был дважды сбит и совершал вынужденную посадку.

MacKenzie, John Noble	Sqn Ldr	41, 64, 488 Sqdn., 14 Sqdn. RNZAF	6
-----------------------	---------	--------------------------------------	---

Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.I из 41 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были четыре вероят-



**Дэвид Франклин Ливингстон
(David Franklin Livingstone)**



**Джон Нобл МакКензи
(John Noble MacKenzie)**



**Персиваль Морфилл
(Percival F. Morfill)**



**Гарольд Лесли Норт
(Harold Leslie North)**

ные победы и шесть поврежденных самолетов. Был награжден DFC. Новозеландец.

Magurie, William Hudson Flt Lt 418 Sqdn., FIU 6
Все победы одержал ночью на «Москито».

Mailey, Walter Henry Arthur Sgt 3 Sqdn. RAAF 6
Все победы одержал в Северной Африке, в т.ч. 14.02.1942 г. юго-западнее ливийского г. Акрома он сбил два С.200. Австралиец.

Matthews, Peter Gerald H. Sqn Cdr 1, 145, 111 Sqdn. 6
Кроме того, на его счету были три групповые и четыре вероятные победы, а также четыре поврежденных самолета.

Mitchell, Harry Thorpe Flt Lt 87 Sqdn. 6
Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один поврежденный самолет. Был награжден DFC. Канадец.

Moore, L. A. 6*

Morfill, Percival F. Sgt 501 Sqdn. 6
Кроме того, на его счету были одна групповая победа и четыре поврежденных самолета.

Nicholls, H. T. Plt Off 137 Sqdn. 6

North, Harold Leslie Flt Lt 43, 457 Sqdn. 6
Четыре победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 43 Sqdn. RAF в августе 1940 г. и две — на «Спитфайре» Mk.VB из 457 Sqdn. RAF в ходе вылетов над Францией в марте — апреле 1942 г. Пропал без вести (погиб) 01.05.1942 г., когда его «Спитфайр» не вернулся после боя над французским побережьем Ла-Манша. 15.06.1942 г. был посмертно награжден DFC. Новозеландец.

Ogilvie, Alfred Keith Sqn Ldr 609 Sqdn. 6
Кроме того, на его счету были три вероятные победы и четыре поврежденных самолета. 04.07.1941 г. северо-западнее французского г. Бетюн «Спитфайр» Mk.VB командира 609 Sqdn. RAF Альфреда

Огилви был сбит в бою с Bf-109F из JG26 и JG2. Огилви получил тяжелые ранения в руку и плечо, но все же смог выпрыгнуть на парашюте и попал в плен. Сначала он девять месяцев провел в госпиталях в Лилле и Брюсселе, а затем был направлен в лагерь Stalag Luft III. 11.07.1941 г. он был награжден DFC. В ночь на 24.03.1944 г. Огилви участвовал в т.н. «Большом побеге», когда из лагеря через прорытый в земле туннель бежали сразу 75 чел. В течение нескольких дней гестапо поймало 72 чел. и затем первые пятьдесят из них были расстреляны. Огилви оказался в числе последних 22 чел., которых снова поместили в лагерь. Канадец.

Olive, Charles	Flt Lt	65, 456 Sqdn.	6
Gordon Chaloner			
Австралиец.			

Orr, Stanley Gordon	Lt Cdr	806, 804 Sqdn. FAA	6
---------------------	--------	--------------------	---

Все победы одержал на палубном истребителе Фейри «Фулмар» Mk.I из 806 Sqdn. FAA. Кроме того, на его счету были шесть групповых побед и два гидросамолета, уничтоженных на воде.

Pare, Robin	Capt	1, 5 Sqdn. SAAF	6
-------------	------	-----------------	---

Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I из 1 Sqdn. SAAF в Восточной Африке с 01.11.1940 г. по 25.03.1941 г. Кроме того, на его счету были одна вероятная и одна групповая победы, а также один самолет, уничтоженный на земле. Командир звена «В» 5 Sqdn. SAAF капитан Робин Паре погиб 03.06.1942 г., когда в районе местечка Бир-Хахейм, в 50 км юго-западнее Тобрука его «Томагавк» Mk.IIB AN384 «V», был сбит Bf-109F обер-лейтенанта Ханса-Йоахима Марселля из 3./JG27. Был награжден DFC. Южноафриканец.

Parsons, Claude A.	Sgt	66, 610 Sqdn.	6*
--------------------	-----	---------------	----

В т.ч. три победы одержал в ходе «битвы за Англию» на «Спитфайре» Mk.I из 610 Sqdn. RAF. Погиб 08.11.1941 г. в возрасте 27 лет.

Paul, Francis D.	Sub Lt	64 Sqdn.	6
------------------	--------	----------	---

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». 25.07.1940 г. в бою с Bf-109E над Ла-Маншем его «Спитфайр» Mk.I P9369 в 17.45 был сбит в районе Фолкстона. Суб-лейтенанта Френсиса Пола подобрал не-



Альфред Кейт Огилви
(Alfred Keith Ogilvie)



Джеймс Джозеф Пайтон
(James Joseph Payton)



Джон Говард Плејер
(John Howard Player)

Rees, Stewart William	Flt Lt	600 Sqdn.	6
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере» в ходе боевых вылетов над Италией. Был награжден DFC. Австралиец.			
Robertson, Ronald J. H.		72 Sqdn.	6*
Rook, Michael	Sqn Ldr	504, 134, 43 Sqdn.	6*
Погиб. Был награжден DFC.			
Sabourin, Joseph Jean Paul		615, 112 Sqdn.	6*
Погиб 16.09.1942 г.			
Sampson, Ralph	Flg Off	602, 131 Sqdn.	6
William Fraser			
В т.ч. 19.08.1942 г. в районе Дьеппа он на «Спитфайре» Mk. VB из 602 Sqdn. RAF сбил один FW-190A. Кроме того, на его счету были два самолета, поврежденных в воздушных боях, и один самолет, уничтоженный на земле.			
Satchell, William Arthur J.	Gr Cpt	302, 141 Sqdn.	6*
Был награжден DSO.			
Saunders, John Henry William	Flt Lt	3 Sqdn. RAAF	6
Кроме того, на его счету были две вероятные победы. Погиб 22.11.1941 г., когда его «Томагавк» Mk.IIB AN416 в районе Акрома — Эль-Адем был сбит Bf-109F из I/JG27. Австралиец.			
Schwab, Lloyd Gilbert	Wg Cdr	17, 80, 112 Sqdn.	6
Все победы одержал на «Гладиаторе» из 112 Sqdn. RAF: четыре — в Северной Африке и две — в боях над Албанией и Грецией. Кроме того, на его счету была одна вероятная победа. Канадец.			
Scott, D. S.	Plt Off	73 Sqdn.	6*
Sewell, Alfred Jack	Lt Cdr	806, 804, 1837 Sqdn. FAA	6
Все победы одержал в составе 806 Sqdn. FAA с 02.09.1940 г. по 26.04.1941 г.: пять — на «Фулмаре» Mk.I и одну — на «Си Гладиаторе». Кроме того, на его счету были семь групповых побед и три по-			

врежденных самолета. Командир 1837 Sqdn. FAA лейтенант-командэр Альфред Сивэл погиб 03.10.1943 г., когда его «Корсар» Mk.I JT190 во время тренировочного полета над заливом Мэн, в районе канадского г. Ярмут, столкнулся с истребителем своего ведомого.

Simes, Ronald Henry Sgt 3 Sqdn. RAAF 6
09.01.1942 г. в бою в районе местечка Мерса-Брега (Mersa Brega), приблизительно в 140 км юго-восточнее ливийского г. Адждабия, он сбил три итальянских истребителя. Однако затем уже его «Киттихаук» Mk.I АК610 был сбит Bf-109F командира 3./JG27 обер-лейтенанта Герхарда Хомута (Gerhard Homuth) и сержант Рональд Симс погиб. Был награжден DFM. Австралиец.

Smart, Thomas Sqn Ldr 65, 229 Sqdn. 6*
В т.ч. одержал одну ночную победу. Командир 229 Sqdn. RAF сквад-рэн-лидер Томас Смарт погиб 12.04.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.VB EP716 «Х-А» над Мальтийским проливом, недалеко от побережья Сицилии, вероятно, был подбит Bf-109G командира 7./JG27 обер-лейтенанта Гюнтера Ханнака (Günther Hannak). Смарт передал по радио, что собирается выпрыгнуть на парашюте и через несколько секунд другие пилоты увидели, как он на высоте около 250 м покинул кабину. Однако купол парашюта по какой-то причине полностью не раскрылся и Смарт разбился. Был награжден DFC.

Smith, Alan 610, 616, 93 Sqdn. 6
Кроме того, на его счету были два самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак.

Smith, E. B. B. Flt Lt 610 Sqdn. 6*
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». 12.08.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I K9818 «Н» был сбит в бою над Ла-Маншем, в районе г. Нью-Ромни. Флайт-лейтенант Смит получил ожоги, но успел выпрыгнуть на парашюте и был затем подобран спасательным катером. Был награжден DFC.

Smith, Len A. Sgt 152, 80 Sqdn. 6*

Smith, W. A. Sqn Ldr 229, 1435 Sqdn. 6
Был награжден DFC.



Ральф Уильям Фрезер Сэмпсон
(Ralph William Fraser Sampson)



Бэзил Джеральд Степлетон
(Basil H. Gerald Stapleton)



Томас Смарт
(Thomas Smart)

Tillard, Ruppert Claude Lt Cdr 808 Sqdn. FAA 6
Все победы одержал на «Фулмар» Mk.I, т.ч. 09.01.1941 г. западное о. Мальта он сбил два SM.79. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Командир 808 Sqdn. FAA лейтенант-коммендэр Рупперт Тиллард погиб 08.05.1941 г., когда его «Фулмар» Mk.I недалеко от побережья Туниса был сбит итальянским CR.42. Вместе с ним погиб и его штурман лейтенант Сомервилль (M. F. Somerville).

Tincey, Thomas D. 111 Sqdn. 6*

Wade, Trevor S. Flt Lt 92 Sqdn. 6
Кроме того, на его счету были четыре групповые и шесть вероятных побед. 19.08.1940 г. во время атаки Ju-88А над аэродромом Ли-он-Солент (Lee-on-Solent), в нескольких километрах северо-западнее г. Госпорт, его «Спитфайр» Mk.I R6703 из 92 Sqdn. RAF был подбит ответным огнем бортстрелков. Во время вынужденной посадки на побережье Ла-Манша, в районе местечка Силси, в 21 км юго-восточнее Портсмута, истребитель взорвался, но сам пайлэт-офицер Тревор Уэйд при этом практически не пострадал.

Ward, Derek Harland Sqn Ldr 151, 87, 73 Sqdn. 6
Две победы одержал на «Харрикейн» Mk.I из 87 Sqdn. RAF: одну — в мае 1940 г. над Францией и одну — в ходе «битвы за Англию», а остальные четыре — на «Харрикейн» Mk.II из 73 Sqdn. RAF в Северной Африке, в т.ч. две из них — ночью. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также четыре поврежденных самолета. Командир 73 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Дерек Харланд Уард погиб 17.06.1942 г., когда его «Харрикейн» Mk.II в районе ливийского аэродрома Гамбут был сбит Vf-109F командира 3/JG27 обер-лейтенанта Ханса-Йоахима Марселля. Был награжден DFC. Новозеландец.

Walker, James Arthur Flt Lt 111, 31 Sqdn. 6*
Погиб 08.12.1944 г. в Бирме, когда уже летал на DC-3 «Дакота» в составе 31 Sqdn. RAF. Был награжден DFC. Канадец.

Wallace, Thomas Young Sqn Ldr 610, 111, 609 Sqdn. 6
Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Командир 609 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Томас Уоллэс погиб 11.11.1944 г.,

когда его «Тайфун» Mk.IB был сбит немецкой зенитной артиллерией. Южноафриканец.

Watts, L. W. 249, 616 Sqdn. 6*

Waugh, Lawrence Lt 5, 1 Sqdn. SAAF, 6
Robertson Stuart 601 Sqdn.

Кроме того, на его счету были две вероятные победы и четыре поврежденных самолета. 04.07.1942 г. в районе Эль-Аламейна он на «Харрикейн» Mk.IIC из 1 Sqdn. SAAF сбил Bf-109F-4/Trop W.Nr.8696 лейтенанта Фридриха Кёрнера (Friedrich Körner) из 2./JG27. Кёрнер, на счету которого были 36 побед, выпрыгнул на парашюте и попал в плен. 31.12.1943 г. уже сам лейтенант Лоуренс Уог был сбит над Италией и попал в плен. Южноафриканец.

Way, Basil H. Flt Lt 54 Sqdn. 6

Командир звена «В» 54 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Бэзил Вэй погиб 29.07.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I R6707 в районе Дувра был сбит Bf-109E, вероятно, принадлежавшим командиру III./JG26 майору Адольфу Галланду. Его тело позднее было выброшено на бельгийское побережье и он был похоронен на коммунальном кладбище в г. Остенде.

Wells, John Christopher Wg Cdr 609 Sqdn., 6*
149 Wing

Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле.

Whalen, James Henry Flt Lt 411, 30, 129 Sqdn. 6

17.09.1941 г. в ходе одного вылета он сбил два Bf-109E. После вступления во Вторую мировую войну Японии он в составе 30 Sqdn. RAF прибыл на о. Цейлон и 05.04.1942 г. во время налета японской авиации на г. Коломбо сбил три пикирующих бомбардировщика D-3A1. Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. Погиб в бою 18.04.1944 г. Был награжден DFC. Канадец.

Whitby, Alfred W. Sgt 79 Sqdn. 6*

Whitehead, Clifford Flg Sgt 56 Sqdn. 6

Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I: две — в боях над Дюнкерком в конце мая — начале июня 1940 г. и четыре — в ходе



**Гарри Стир
(Harry Steere)**



**Дерек Харленд Уард
(Derek Harland Ward)**



**Роберт Дункан Юл
(Robert Duncan Yule)**



**Говард Бирд-Уилсон
(Howard A. C. Bird-Wilson)**

Woodward, Herbert J. Flg Off 64, 23 Sqdn. 6*
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Погиб.

Yule, Robert Duncan Wg Cdr 145, 501, 66 Sqdn. 6
Четыре победы одержал на «Харрикейн» Mk.I из 145 Sqdn. RAF: две — над Францией в мае — июне 1940 г. и две — в ходе «битвы за Англию». 15.07.1942 г. командир 66 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Юл на «Спитфайре» Mk.VC сбил в районе Шербура FW-190А, а затем 06.01.1944 г. на счету командира Detling Wing уинг-коммендэра Дункана Юла был еще один «Фокке-Вульф». Кроме того, он одержал одну вероятную и три групповые победы, а также повредил три самолета. Был награжден DSO и DFC and Bar. 11.09.1953 г. во время репетиции воздушного парада над Лондоном, посвященного очередной годовщине «битвы за Англию», реактивный истребитель уинг-коммендэра Юла неожиданно столкнулся с другим самолетом. Под ним в тот момент находился густонаселенный район Лондона и потому Юл направил падающий самолет к арсеналу Вулвич, где смог совершить аварийную посадку в промежутке между зданиями. В результате были ранены только несколько рабочих, но сам уинг-коммендэр Роберт Юл погиб. Его самоотверженные действия спасли жизни десятков людей. Новозеландец.

Allen, Hubert R. Wg Cdr 66, 1 Sqdn. 5
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию» на «Спитфайре» Mk.I N3035 из 66 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были три групповые и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета.

Angus, Allen Benjamin Flg Off 85 Sqdn. 5*
Погиб 16.05.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I L1641 в районе местечка Фретин (Fretin), юго-западнее г. Лилль, был сбит Wf-109E из 1./JG27. Канадец.

Archer, Philip Leslie Irving Sqn Ldr 92, 416, 421 Sqdn. 5
Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. Командир 421 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Филип Арчер погиб 17.06.1943 г., когда его «Спитфайр» Mk.IXB был сбит FW-190А унтер-офицера Пауля Шварца (Paul Schwarz) из 6./JG26 и упал в 10 км северо-западнее г. Сен-Омера, Франция. Истребитель ушел в мягкую землю на

пять метров и потому был найден вместе с останками Арчера только в 1996 г.

Aries, A. W.	Plt Off	602 Sqdn.	5*
Ashton, John D. Был награжден DFC.	Sqn Ldr	185, 1435 Sqdn.	5
Askey, Michael William Hamilton Погиб 28.10.1943 г., когда его «Спитфайр» был сбит над Италией. Канадец.	Plt Off	165, 412, 92 Sqdn.	5
Atcherely, David F. W.		25 Sqdn.	5
Atherton, Geoffrey Charles Был награжден DFC and Bar. Австралиец.	Sqn Ldr	75 Sqdn. RAAF	5
Bailey, James Richard Abe Все победы одержал ночью на «Бьюфайтерах» из 125 и 600 Sqdn. RAF в ходе вылетов над Италией. Южноафриканец.	Sqn Ldr	264, 85, 125, 600 Sqdn., 1452 Flight	6
Baker, Henry Collingham	Plt Off	19, 41, 306, 91, 74, 127, 229 Sqdn.	5
Ballantyne, James Hamilton Погиб 08.03.1944 г., когда его «Спитфайр» Mk.IXV был сбит зенитным огнем над Францией. Был награжден DFM. Канада	Flg Off	222, 229, 213, 603, 403 Sqdn.	5
Barber, Maurice C. H. Все победы одержал на «Киттихауке» в боях в Северной Африке, в т.ч. 01.10.1942 г. он сбил сразу три Ju-87. Южноафриканец.	Flt Lt	112 Sqdn.	5
Barnham, Dennis Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.V из 601 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также один поврежденный самолет.	Flt Lt	601, 249 Sqdn.	5

Barnwell, Davis Usher		185 Sqdn.	5
В т.ч. в ходе ночных вылетов одержал две личные и одну групповую победы. Погиб 14.10.1942 г.			
Bartle, Jack P.	Plt Off	112, 450 Sqdn.	5
Beard, Donald Ronald		73 Sqdn.	5
Все победы одержал ночью.			
Beard, John Maurice Bentley	Sgt	249 Sqdn.	5
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». 07.09.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I N2440 в ходе атаки группы Do-17 в 18.00 был сбит над северо-восточной окраиной Лондона и Беарду пришлось выпрыгнуть на парашюте. 25.10.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I P3615 в бою с Bf-109E в 12.00 был сбит над местечком Линтон (Linton), в 6 км южнее г. Мейдстон. Сержант Беард получил ранение, но все же успел выпрыгнуть на парашюте.			
Bellman, Gordon E.			5*
Berry, F. G.	Flt Sgt	1 Sqdn.	5*
Bird-Wilson, Howard A. C.	Flg Off	17 Sqdn.	5
Кроме того, на его счету были три вероятные победы и три поврежденных самолета. 24.09.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I в районе Рочестера был сбит Bf-109E-4 командира JG26 майора Адольфа Галланда. Флайт-лейтенант Говард Бирд-Уилсон получил тяжелые ожоги, но все же успел выпрыгнуть на парашюте. Был награжден DSO и DFC.			
Boardman, Hubert Stanley		153 Sqdn.	5
Все победы одержал на «Бьюфайтере».			
Восock, Eric P. W.	Flt Lt	602 Sqdn.	5
В т.ч. 19.08.1942 г. в районе Дьеппа он на «Спитфайре» Mk.VB сбил один Do-217 и повредил один FW-190A. Был награжден DFC.			
Bodie, Crelin A. W.	Plt Off	66 Sqdn.	5
Кроме того, на его счету были пять групповых и восемь вероятных побед, а также три поврежденных самолета. Погиб в авиакатастрофе в 1941 г.			



Эрик Бокко
(Eric P. W. Vosock)



Фосс Генри Боултон
(Foss Henry Boulton)



Роберт Уилтон Бангей
(Robert Wilton Bungey)



Генри Картрайт
(Henry Cartwright)

Bunting, Bob	Wt Off	93 Sqdn.	5
--------------	--------	----------	---

Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.IX над Италией в 1944 г. Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и один поврежденный самолет. Был награжден DFC и DFC (US). Австралиец.

Burke, Patrick Lampard		98, 264, 219, 600 Sqdn.	5
------------------------	--	----------------------------	---

Все победы одержал ночью, в т.ч. три — на «Москито» и одну — на «Бьюфайтере» из 600 Sqdn. RAF. Кроме того, он сбил две ракеты V-1.

Burnell-Phillips, Peter A.	Sgt	607 Sqdn.	5
----------------------------	-----	-----------	---

Погиб 28.02.1941 г., когда его «Харрикейн» Mk.I был сбит в бою над Ла-Маншем.

Burra-Robinson, Lance	Flt Lt	122, 65 Sqdn.	5
-----------------------	--------	---------------	---

Amigo Percy
24.04.1944 г. он на «Мустанге» Mk.III из 122 Sqdn. RAF сбил над Францией два He-111, а 20.08.1944 г. на «Мустанге» Mk.III из 65 Sqdn. RAF в бою в 30 км восточнее Парижа — три FW-190A. Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле в ходе штурмовой атаки.

Burton-Gyles, P. R.		418, 488, 23 Sqdn.	5
---------------------	--	--------------------	---

Погиб 10.12.1943 г.

Butterfield, Samuel L.	Sgt	213 Sqdn.	5
------------------------	-----	-----------	---

В т.ч. четыре победы он одержал 28.05.1940 г. в боях в районе Дюнкерка, но затем его «Харрикейн» тоже был подбит и он был вынужден над Ла-Маншем выпрыгнуть на парашюте. Кроме того, на его счету были четыре групповые и одна вероятная победы. Погиб 11.08.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P3789 в 11.00 был сбит в бою над Ла-Маншем, в районе Портленда. Был награжден DFM.

Caine, John Todd	Flt Lt	418, 406 Sqdn.	5
------------------	--------	----------------	---

Все победы одержал на «Москито» вместе со штурманом пайлэт-офицером Боалом (E. W. Boal), в т.ч. одну — ночью. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и семь поврежденных самолетов, а также одиннадцать самолетов, уничтоженных на земле в ходе

штурмовых атак, и четыре гидросамолета. В апреле 1945 г. в ходе боевого вылета над юго-восточной Германией его «Москито» был подбит зенитным огнем. На самолете были повреждены тяги управления, но Кейну удалось благополучно вернуться на свой аэродром. Был награжден DFC и двумя Bar. Канадец.

Cameron, Gregory Donald Flt Lt 249, 129, 401 Sqdn. 5
Angus Tunnicliffe

Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и три поврежденных самолета. Был награжден DFC. Канадец.

Cartwright, Henry Sgt 79 Sqdn. 5

Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I в боях над Францией в мае — июне 1940 г. Погиб 04.07.1940 г., когда его «Харрикейн» в бою над Ла-Маншем, в районе Дувра, был сбит Bf-109E лейтенанта Фридриха Гейссхардта (Friedrich Geißhardt) из I.(J)/LG2. Был награжден DFM.

Charron, Philip Marcel Flt Lt 412, 126, 93 Sqdn. 5

Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. Погиб 19.11.1944 г., когда его «Спитфайр» был сбит немецкими истребителями в районе г. Вее (Veen), Германия. Канадец.

Chase, Frederick John Allison 264 Sqdn. 5

Все победы одержал ночью на «Москито».

Clare, Alfred Wattle Benjamin Flt Lt 5 Sqdn. RAAF 5

Все победы одержал на истребителе Брюстер «Буффало», сбив пять японских истребителей Ki-43. Был награжден DFC. Австралиец.

Clerke, Rupert Francis Henry 125, 79, 157 Sqdn. 5

В т.ч. две ночные победы одержал на «Бьюфайтере» из 125 Sqdn. RAF и одну победу — на «Москито» из 157 Sqdn. RAF.

Coble, Peter Charles 272, 613 Sqdn. 5

Кроме того, на его счету были две групповые победы.

Coleman, Patrick Tinsley Plt Off 41 Sqdn. 5

В т.ч. вечером 01.05.1945 г. он на «Спитфайре» Mk.XIV сбил три

FW-190A. Кроме того, на его счету были две групповые победы. Был награжден DFC.

Collingwood, Robert Joseph Peter Южноафриканец.	Lt	152, 81 Sqdn., 5, 1, 10 Sqdn. SAAF	5
---	----	---------------------------------------	---

Cook, Harry	Sgt	41, 266, 66, 234 Sqdn.	5
-------------	-----	---------------------------	---

Кроме того, на его счету была одна групповая победа.

Cooke-Botha, L. C. Южноафриканец.			5*
--------------------------------------	--	--	----

Crawford, Harvey Alexander	Flt Lt	412, 403, 432, 414, 411 Sqdn.	5
----------------------------	--------	----------------------------------	---

Кроме того, уничтожил около пятидесяти различных автомобилей и три паровоза. Был награжден DFC. Канадец.

Cronin, Lawrence Francis Marshall	Flg Off	453, 81 Sqdn.	5
--------------------------------------	---------	---------------	---

Все победы одержал на «Спитфайрах». Летом 1943 г. в боях над Сицилией и Южной Италией он сбил два Vf-109G и один FW-190, а затем в марте 1944 г. в боях над Бирмой — два японских самолета: Ki-46 «Dihan» и Ki-43 «Oscar». Австралиец.

Crook, David M.	Flt Lt	609 Sqdn.	5
-----------------	--------	-----------	---

Кроме того, на его счету были две групповые и две вероятные победы, а также один поврежденный самолет. Погиб в 1944 г. в авиакатастрофе, когда служил в качестве инструктора. Был награжден DFC.

Cundy, William Ronald	Flt Lt	260, 135, 452 Sqdn.	5
-----------------------	--------	---------------------	---

Был награжден DFC. Австралиец.

Dack, David Blake	Flg Off	128, 401, 411, 416 Sqdn.	5
-------------------	---------	-----------------------------	---

Все победы одержал на «Спитфайрах» из 411 Sqdn. RAF. Канадец.



**Лоуренс Френсис Маршалл
Кронин
(Lawrence Francis Marshall
Cronin)**



**Дэвид Крук
(David M. Crook)**



**Рауль Даддо-Лангло
(Raoul Daddo-Langlois)**



**Питер Дарнфорд
(Peter E. G. Durnford)**

Daddo-Langlois Raoul Flt Lt 249 Sqdn. 5*

Все победы одержал осенью 1942 г. в ходе боев над о. Мальта. 10.07.1943 г. «Спитфайр» Mk.VB EN466 флайт-лейтенанта Рауля Даддо-Лангло был подбит над побережьем Сицилии и совершил вынужденную посадку на пляже, занятом высадившимися на острове англо-американскими войсками. Тяжелораненого пилота извлекли из кабины и погрузили на борт десантной баржи, чтобы вместе с другими ранеными переправить на госпитальное судно. Однако в этот момент начался очередной налет бомбардировщиков Люфтваффе, и баржа, получив тяжелые повреждения, затонула. Все находившиеся на ней раненые, включая флайт-лейтенанта Даддо-Лангло, погибли.

Darley, Horace S. Sqn Ldr 609 Sqdn. 5

Day, Robert William Rouviere Sqn Ldr 412, 402, 421, 5
81, 67 Sqdn.

Все победы одержал в составе 67 Sqdn. RAF в боях над Бирмой и стал единственным канадским пилотом, сбившим пять японских самолетов. В т.ч. два самолета он сбил в одном бою в январе 1945 г. Был награжден DFC.

Dean, Ernest Henry Sqn Ldr 151, 80, 33, 5
274, 335 Sqdn.

Все победы одержал в составе 33 Sqdn. RAF: две — на «Гладиаторе» Mk.I и три — на «Харрикейне» Mk.I. Кроме того, на его счету были два поврежденных самолета.

Dexter, Peter Grenfell Plt Off 616, 603, 54 Sqdn. 5

Кроме того, на его счету были две вероятные победы. 27.09.1940 г. в бою с Vf-109E над Ла-Маншем был подбит «Спитфайр» Mk.I N3244 его друга — пайлэт-офицера Карделла (P. M. Cardell). Декстер сопровождал самолет Карделла, который пытался дотянуть до английского побережья. Повреждения истребителя оказались слишком тяжелыми и поблизости от берега, в районе Фолкстона, раненый Карделл покинул кабину. Однако купол его парашюта не раскрылся и он стремительно рухнул в воду. Декстер пытался привлечь внимание находившихся на берегу людей, но те воспринимали его попытки лишь как воздушную акробатику. Тогда Декстер посадил свой

«Спитфайр» МК. I Х4250 «ХТ-Т» прямо на пляже «на живот» и на реквизированной весельной лодке поплыл к месту падения своего друга. Когда он, наконец, добрался до Карделла, тот был уже мертв. 14.07.1941 г. «Спитфайр» пайлэт-офицера Декстера в ходе боевого вылета над Францией столкнулся с другим истребителем из 54 Sqdn. RAF. Декстер смог выпрыгнуть на парашюте, но затем от полученных ранений скончался и был похоронен в г. Саме (Samer), в 13 км юго-восточнее Булони. Южноафриканец.

Dick-Sherwood, Eric Sidney	Flt Lt	266, 603, 229, 238, 94, 145, 92 Sqdn.	5
----------------------------	--------	--	---

Кроме того, на его счету были две групповые победы и пять поврежденных самолетов. 10.07.1943 г. над Средиземным морем, восточнее г. Сиракузы, его «Спитфайр» Mk. V EN440 из 92 Sqdn. RAF был сбит Vf-109G из II./JG27. Флайт-лейтенант Эрик Дик-Шервуд выпрыгнул на парашюте и был подобран рыбацкой шхуной, доставившей его на Мальту. Родился в Родезии.

Dini, Antonio Simmons	Plt Off	750 Sqdn. FAA, 607, 605 Sqdn.	5*
-----------------------	---------	----------------------------------	----

Все победы одержал на «Харрикейне» из 607 Sqdn. RAF в боях над Францией в мае 1940 г. Кроме того, на его счету были две групповые и три вероятные победы, а также два поврежденных самолета. 22-летний пайлэт-офицер Антонио Симмонс Дини погиб 31.05.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk. I из 605 Sqdn. RAF во время тренировочного вылета потерпел аварию в районе аэродрома Хоукинг, в 3 км севернее г. Фолкстон. Новозеландец.

Dodd, Wilbert George	Sqn Ldr	54, 185, 402 Sqdn.	5
----------------------	---------	--------------------	---

Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета. Был награжден DFC. Канадец.

Doll, John C. S.		91 Sqdn.	5*
------------------	--	----------	----

Donaldson, Arthur Hay		263, 249 Sqdn.	5*
-----------------------	--	----------------	----

Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле.

Donaldson, Edward Mortlock	Air Cdr	151 Sqdn.	5
----------------------------	---------	-----------	---

Все победы командир 151 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Эдвард Дональдсон одержал в июне — августе 1940 г. на «Харрикейне» Mk. I в

ходе боев над Ла-Маншем и Англией. Кроме того, на его счету была одна групповая и три вероятные победы, а также один поврежденный самолет. Был награжден СВ, СВЕ, DSO и AFC.

Downer, William Watson Plt Off 93 Sqdn. 5
Все победы одержал в 1944 г. в ходе боев над Италией. Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. Был награжден DFC. Канадец.

Downing, A. A. Flt Sgt 600 Sqdn. 5
Все победы одержал на «Бьюфайтере» Mk.VIF вместе со штурманом-оператором РЛС сержантом Лайонсом (Lyons). 01.05.1943 г. в ходе патрулирования над Средиземным морем, южнее Сардинии, они с 03.30 по 06.15 сбили сразу пять транспортных Ju-52/3m. Оба летчика были награждены DFM и DFC (US).

Duncan, Andrew Capt 1, 5 Sqdn. SAAF 5
Две победы одержал на «Гладиаторе» Mk.II, две — на «Харрикейне» Mk.I и одну — на «Томагавке» Mk.IIB. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также три самолета, уничтоженных на земле. Командир 5 Sqdn. SAAF капитан Эндрю Дункан погиб 31.05.1942 г., когда его «Томагавк» Mk.IIB AN523 «R» южнее г. Акрома был сбит Vf-109F лейтенанта Отто Шульца из II/JG27. Южноафриканец.

Dunning-White, Peter W. Plt Off 145, 615, 255 Sqdn. 5
В т.ч. четыре победы он одержал в ходе «битвы за Англию» на «Харрикейне» Mk.I из 145 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Был награжден DFC.

Durnford, Peter E. G. Sgt 111, 124 Sqdn. 5
Все победы одержал с 30.04 по 19.11.1942 г. над Францией. Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. 19.11.1942 г. его «Спитфайр» Mk.VI из 124 Sqdn. RAF был сбит зенитной артиллерией и сержант Дарнфорд попал в плен.

Edwards, Henry Davies Plt Off 92 Sqdn. 5
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Погиб 11.09.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I P9464 был сбит в бою с Vf-109E. Канадец.

Ensor, Philip	Flg Off	23 Sqdn.	5
---------------	---------	----------	---

Stephen Baddesly

Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле. Погиб.

Evans, Ken W. S.		126 Sqdn.	5*
------------------	--	-----------	----

Everard, Hedley Joseph	Flg Off	17, 417 Sqdn.	5*
------------------------	---------	---------------	----

Faure, Johannes Markel	Cpt	92, 6 Sqdn.	5
		1, 4 Sqdn. SAAF	

В т.ч. четыре победы одержал в составе 1 и 4 Sqdn. SAAF. Южноафриканец.

Feary, Alan N.	Sgt	609 Sqdn.	5
----------------	-----	-----------	---

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также четыре поврежденных самолета. Погиб 07.10.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I N3238 в бою с Vf-109E был сбит в районе г. Йовил.

Fenwick, Harry Elmore	Plt Off	81 Sqdn.	5*
-----------------------	---------	----------	----

Flinders, John L.	Plt Off	32 Sqdn.	5
-------------------	---------	----------	---

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: две — в боях над Францией и Ла-Маншем в мае — июне 1940 г. и три — в ходе «битвы за Англию».

Fry, Charles Horace	Flt Lt	32, 112 Sqdn.	5
---------------------	--------	---------------	---

Все победы одержал с 28.02 по 16.05.1941 г. в боях над Албанией, Грецией и о. Крит: четыре — на «Гладиаторе» и одну — на «Харрикейне» Mk.I. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и один поврежденный самолет. 16.06.1941 г. в бою над Критом флайт-лейтенант Чарльз Фрай сбил Vf-110 «3U+SM» из 4./ZG26, но при этом ответным огнем бортстрелка «Мессершмитта» был подбит и его «Харрикейн» Mk.I V7857. Фрай выпрыгнул на парашюте, но, ударившись о хвостовое оперение своего самолета, получил серьезную травму грудной клетки. После высадки немецкого десанта на

Giddy, Peter Radcliffe	Flg Off	3 Sqdn. RAAF	5
В т.ч. 14.02.1942 г. юго-западнее ливийского г. Акрома он сбил два С.200. Погиб 12.03.1942 г., когда его «Киттихаук» Mk.I АК830 во время взлета с аэродрома Гамбут, в Ливии, потерпел аварию. Австриец.			
Gilbert, Н. Т.	Flg Off	601, 71, 65 Sqdn.	5
Погиб.			
Gilbert, John C.		249 Sqdn.	5
Gillies, J.	Flt Sgt	602, 91, 136, 79 615 Sqdn.	5*
Glendinning, John N.	Sgt	54, 74 Sqdn.	5*
Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. Погиб 12.03.1941 г., когда его «Спитфайр» Mk.II из 74 Sqdn. RAF в бою над м. Данджнесс в 19.15 был сбит Вf-109F-2 командира JG51 оберстлейтенанта Вернера Мельдеса.			
Goold, Wilfred Arthur	Flt Lt	607 Sqdn.	5
Все победы одержал на «Спитфайре» Mk. VIII, сбив в боях над Бирмой пять японских истребителей Ki-43 «Oskar». Кроме того, на его счету были пять поврежденных самолетов. С июня 1944 г. он служил инструктором и в боях больше не участвовал. Австралиец.			
Goucher, Richard Tannatt	Flt Lt	85 Sqdn.	5
Все победы одержал ночью на «Москито». Кроме того, на его счету были две сбитые ракеты V-1.			
Gould, Derrick L.	Plt Off	33 Sqdn.	5
Graham, Michael		85 Sqdn.	5
Graham, Malcolm Grant	Flt Lt	426, 411 Sqdn.	5
Был награжден DFC. Канадец.			
Graves, Douglas Hail		255 Sqdn.	5
Все победы одержал на «Бьюфайтере».			



Джон Глендинниг
(John N. Glendinning)



Роберт Холланд
(Robert H. Holland)



Уилфред Артур Гулд
(Wilfred Arthur Goold)

Griffiths, Glyn	Sgt	17 Sqdn.	5
-----------------	-----	----------	---

Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I в 1940 г. Кроме того, на его счету были пять групповых и три вероятные победы, а также один поврежденный самолет.

Gunnis, Herbert Horatio Kitchener	Plt Off	252 Sqdn.	5
--------------------------------------	---------	-----------	---

Все победы одержал на «Бьюфайтере» в 1941—42 гг. в боях над Северной Африкой и Средиземным морем. 22.06.1942 г. он уничтожил на ливийском аэродроме Дерна два транспортных Ju-52/3m, но при этом «Бьюфайтер» был поврежден зенитным огнем и пайлэт-офицер Герберт Ганнис получил тяжелое ранение в ноги. Штурман смог наложить ему временные повязки, а затем, заняв место Ганниса, смог довести самолет до своего аэродрома и благополучно приземлиться. Был награжден DFC.

Guy, Leonard N.	Sgt	601 Sqdn.	5
-----------------	-----	-----------	---

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию» с 11.08 по 16.08.1940 г. Кроме того, на его счету были две групповые победы. Погиб 18.08.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I R4191 в бою с Bf-109E в 14.15 был сбит над побережьем Ла-Манша.

Hadden, John A. M.		604 Sqdn.	5
--------------------	--	-----------	---

Haine, Richard Cummins	Wg Cdr	600, 96, 488 Sqdn., 147 Wing	5
------------------------	--------	---------------------------------	---

В т.ч. одержал две ночные победы на «Москито» из 488 Sqdn. RAF. Во второй половине 10.05.1940 г. пайлэт-офицер Ричард Хайне на «Бленхейме» Mk.IF из 600 Sqdn. RAF сбил над Голландией один Bf-109E и повредил два Ju-52/3m, но затем сам был подбит и совершил вынужденную посадку на территории Голландии. Однако Хайне, бортстрелок пайлэт-офицер Крамер (M. Kramer) и штурман сержант Дэвис (Davis) смогли избежать плена и вернуться обратно в Англию. Был награжден DFC.

Hammond, Ronald Frank	Sqn Ldr	248 Sqdn.	5
-----------------------	---------	-----------	---

Все победы одержал ночью: две — на «Бьюфайтере» и три — на «Москито» Mk.XIX. Вечером 13.04.1945 г. в районе г. Альфосине (Alfonsine), в 55 км восточнее Болоньи, он сбил FW-190. Это был

последний самолет Люфтваффе, сбитый пилотами RAF над Италией. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один самолет, уничтоженный на земле. Австралиец.

Harten, W. J. E. 421, 415 Sqdn. 5*
Погиб 19.04.1945 г.

Haw, Charlton Plt Off 504, 81, 611 Sqdn. 5

Hayley-Bell, Dennis 93, 68 Sqdn. 5
В т.ч. три победы одержал ночью, из них две — на «Бьюфайтере» из 68 Sqdn. RAF.

Haysom, Geoffrey Wg Cdr 79, 260 Sqdn., 5
David Leyborne 239 Wing
Южноафриканец.

Hayton, Gilbert McLean 266, 66, 89 Sqdn., 5
1435 Flight

Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере» из 1435 Flight. Находился на борту транспорта «Лакония» («Laconia»), потопленной немецкой подводной лодкой 12.09.1942 г. Оставшиеся в живых были найдены только 20.10.1942 г., но Хайтона среди них не было.

Hayward, Robert Kitchener Sqn Ldr 401, 411 Sqdn. 5
Кроме того, на его счету были одна групповая победа и шесть поврежденных самолетов. Был награжден DSO и DFC. Канадец.

Heatherington, Eric L. 249 Sqdn. 5*

Heppell, Phillip W. E. Sqn Ldr 616, 249, 118, 5
1435, 229 Sqdn.

Был награжден DFC.

Hewitson, John Loch Capt 1, 5, 4 Sqdn. SAAF 5
David Leyborne

Одну победу одержал на «Гладиаторе» Mk.II из 1 Sqdn. SAAF и четыре — на «Томагавке» Mk.IVB из 5 и 4 Sqdn. SAAF. Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один самолет, уничтожен-

ный на земле. 26.06.1942 г. «Томагавк» Mk.IIB AN525 «GL-H» командира 4 Sqn. SAAF капитана Джона Хевитсона был сбит в районе египетского г. Мерса-Матрух в бою с Bf-109F. Выпрыгнув на парашюте, Хевитсон попал в плен и до мая 1945 г. содержался в лагере для военнопленных Stalag Luft III. Был награжден DFC.

Hill, Howard Perry Plt Off 92 Sqn. 5
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию», в т.ч. 15.09.1940 г. он сбил над устьем Темзы три Do-17. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Погиб 20.09.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I X4417 в районе м. Данджнесс был сбит Bf-109E командира JG51 майора Вернера Мельдерса. Самолет, упав на лес, застрял в густой кроне высоких деревьев и потому был найден только месяц спустя. Новозеландец.

Hillary, Richard H. Fig Off 603 Sqn. 5
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две вероятные победы и один поврежденный самолет. 03.09.1940 г. в бою в районе Маргита его «Спитфайр» Mk.I X4277 «ХТ-М» в 10.04 был сбит Bf-109E командира II./JG26 гауптмана Эриха Боде (Erich Bode). Хиллари получил тяжелые ожоги лица, но смог выпрыгнуть на парашюте и вскоре был подобран спасательным катером. Он провел в госпитале больше года и продолжил летать только в 1942 г. Погиб 08.01.1943 г., когда его «Бленхейм» разбился во время ночного тренировочного вылета. Австралиец.

Hodgson, William Henry Plt Off 85 Sqn. 5
Все победы одержал на «Харрикейн» Mk.I в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были три групповые и две вероятные победы, а также два поврежденных самолета. Погиб 13.03.1941 г., когда самолет «Navos» Mk.I, который пилотировал флайт-лейтенант Джеффри Эллард (Geoffrey Allard), сразу после взлета неожиданно потерял скорость и, завалившись на левое крыло, врезался в землю. Все три человека, находившиеся на борту самолета, включая пайлэт-офицера Уильяма Генри Ходжсона, погибли. Новозеландец.

Hogan, Henry Flt Lt 501 Sqn. 5
Algernon Vickers
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были две групповые победы. 18.09.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I



**Говард Перри Хилл
(Howard Perry Hill)**



**Уильям Генри Ходжсон
(William Henry Hodgson)**



**Уильям Хопкин
(William P. Hopkin)**



**Джон Артур Хоултон
(John Arthur Houlton)**

V6620 в 12.30 был сбит в бою над местечком Уэст-Маллинг (West Malling), в 8 км западне г. Мейдстон, и ему пришлось выпрыгнуть на парашюте.

Holland, Robert H. Flg Off 92 Sqdn. 5

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая и четыре вероятные победы, а также шесть поврежденных самолетов. 15.09.1940 г. он сбил один He-111H из KG53, но затем его «Спитфайр» Mk.I в 14.50 над г. Ашфорд был подбит ответным огнем бортстрелков «Хейнкелей» (по другим данным — Bf-110). Холланд был ранен в колено, но после успешной операции продолжал летать. Был награжден DFC.

Hopewell, James Sgt 616, 66 Sqdn. 5

Погиб.

Hopkin, William P. Plt Off 54, 602 Sqdn. 5

Все победы одержал на «Спитфайре» Mk.I в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая победа и один поврежденный самолет. Был награжден DFC.

Horricks, Garth Edward Flt Lt 185, 417 Sqdn. 5

Кроме того, на его счету были две вероятные победы и четыре поврежденных самолета. Был награжден DFM. Погиб 01.07.1951 г., когда самолет «Харвард», который он пилотировал, потерпел аварию около г. Кобург (Cobourg), в канадской провинции Онтарио.

Houlton, John Arthur Flt Lt 485, 185, 602, 5
274 Sqdn.

Четыре победы одержал на «Спитфайре» Mk.IXВ из 485 Sqdn. RNZAF и одну — на «Темпесте» из 274 Sqdn. RAF, сбив 03.05.1945 г. в 48 км юго-западнее Киля Do-217. Кроме того, на его счету были две групповые и одна вероятная победы. Новозеландец.

Hughes, Dennis Lawrence Flt Lt 239 Sqdn. 5

Все победы одержал на «Москито» Mk.XXX, в т.ч. поздним вечером 16.03.1945 г. он над Германией сбил Ju-88G-6 W.Nr.620046 «С9+ВВ», который пилотировал командир I./NJG5 майор Вернер Хоффманн

(Wegner Hoffmann). В тот вечер Хоффманн успел перед этим сбить в районе Ансбаха три бомбардировщика «Ланкастер», одержав свои 49-ю — 51-ю победы. Весь экипаж «Юнкерса» успел выпрыгнуть на парашютах. Флайт-лейтенант Деннис Лоуренс Хьюджес пропал без вести (погиб), когда его «Москито» не вернулся из очередного боевого вылета.

Hull, B. J.	Plt Off	124 Sqdn.	5
-------------	---------	-----------	---

В т.ч. 19.08.1942 г. в боях в районе Дьеппа он на «Спитфайре» Mk.VI сбил один и повредил второй FW-190A, а также одержал одну вероятную победу.

Human, Daniel William	Wg Cdr	4, 5, 2, 1 Sqdn. SAAF	5
-----------------------	--------	-----------------------	---

7 Wing

Южноафриканец.

Humpherson, J. B. W.	Flg Off	32, 607 Sqdn.	5
----------------------	---------	---------------	---

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 32 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию», в т.ч. 12.08.1940 г. он сбил Bf-109E и Ju-88A. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и три поврежденных самолета. Затем был переведен в бомбардировочную авиацию и погиб 22.06.1941 г. в возрасте 24 лет. Был награжден DFC.

Hurst, J.		603 Sqdn.	5
-----------	--	-----------	---

Husband, Douglas Franklin	Flt Lt	81, 41, 401 Sqdn.	5
---------------------------	--------	-------------------	---

Был награжден DFC.

Hyde, Reginald Jack	Sqn Ldr	66, 261, 197 Sqdn.	5
---------------------	---------	--------------------	---

Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и один поврежденный самолет. Новозеландец.

Ingalls, Bruce Johnston	Flt Lt	79, 417 Sqdn.	5
-------------------------	--------	---------------	---

Кроме того, на его счету был один поврежденный самолет. Погиб 16.06.1944 г., когда его «Спитфайр» был сбит над Италией зенитным огнем и упал между оз. Тразимено и г. Перуджа. Был награжден DFC. Канадец.

Jackson, Leslie Douglas	Flt Lt	3, 75 Sqdn. RAAF	5
В т.ч. на его счету были три Ju-87R, сбитых 18.02.1941 г. в районе местечка Мерса-эль-Брега, в Ливии. Австралиец.			
Jeram, Dennis Mayvore	Lt Cdr	213 Sqdn., 880 Sqdn. FAA	5
Четыре победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 213 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию» и одну — на палубном истребителе «Martlet» Mk.II из 880 Sqdn. FAA, сбив в сентябре 1942 г. над Алжиром французский MB.174 из GR III/52. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы.			
Johnston, H. A. S.		126, 165 Sqdn.	5
Joll, Ian Kenneth Sefton		604 Sqdn.	5
Все победы одержал на «Бьюфайтере».			
Jones, Edward Gordon	Wg Cdr	80 Sqdn., 121 Wing	5
Все победы одержал на «Гладиаторе» Mk.II из 80 Sqdn. RAF в боях над Албанией с 27.11.1940 г. по 28.02.1941 г. Затем занимал различные штабные должности и больше в боях не участвовал.			
Jones, Frank E.		249 Sqdn.	5*
Jowsey, Milton Eardley	Sqn Ldr	234, 33, 92, 135, 138, 442 Sqdn.	5
22.02.1945 г. во время штурмовки наземных целей его «Спитфайр» был сбит зенитным огнем. Несмотря на малую высоту, Джосей успел выпрыгнуть на парашюте и затем попал в плен. Был награжден DFC. Канадец.			
Judd, Mike T.	Wg Cdr	250 Sqdn., 143, 121 Wing	5*
Все победы одержал в Северной Африке на «Киттихауке» Mk.IA из 250 Sqdn. RAF.			
Kellett, Ronald Gustave	Sqn Ldr	303 Sqdn.	5
В т.ч. четыре победы одержал в ходе «битвы за Англию». В бою			

06.09.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I получил серию попаданий. У истребителя была оторвана часть правого элерона, а на хвостовой части фюзеляжа сорван большой кусок обшивки. В результате взрыва двух контейнеров с пулеметными лентами в правом крыле образовалась дыра, в которую мог свободно пролезть человек. Сам сквадрэн-лидер Келлетт был легко ранен, но все же смог дотянуть до аэродрома Биггин Хилл, южнее Лондона, и благополучно приземлиться. Кроме того, на его счету были две вероятные победы и один поврежденный самолет.

Kerr, James Bernard	Sqn Ldr	419 Sqdn.	5
---------------------	---------	-----------	---

Кроме того, на его счету были три поврежденных самолета. Погиб 18.07.1944 г. Канадец.

Kettlewell, George Victor Wildeman	Sqn Ldr	29, 80, 213 Sqdn.	5
---------------------------------------	---------	-------------------	---

Все победы одержал в составе 80 Sqdn. RAF в феврале — апреле 1941 г. в боях над Албанией и Грецией: три — на «Гладиаторе» Mk.II и две — на «Харрикейне» Mk.I.

Kirkwood Walter Gordon	Flg Off	409, 406 Sqdn.	5
------------------------	---------	----------------	---

Все победы одержал ночью, из них четыре — на «Москито» вместе со штурманом-оператором РЛС ворэнт-офицером Метэсоном (C. N. Matheson). Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле. Был награжден DFC. Канадец.

de L'Ara, Loius G. C.		249 Sqdn.	5
-----------------------	--	-----------	---

Lacey, Dennis Vernon Dold	Lt	2, 6 Sqdn. SAAF	5
---------------------------	----	-----------------	---

Погиб 07.08.1942 г. Южноафриканец.

Lapp, Esli Gordon	Sqn Ldr	185, 411 Sqdn.	5
-------------------	---------	----------------	---

Кроме того, на его счету были один поврежденный самолет и большое число различных автомобилей, уничтоженных в ходе штурмовых атак. Был награжден DFC. Канадец.

Laubscher, Charles James	Major	242 Sqdn.	5
--------------------------	-------	-----------	---

Южноафриканец.

Lawrence, Arthur George	406, 407, 410 Sqdn.	5
Все победы одержал ночью: четыре — на «Бьюфайтере» из 406 Sqdn. RAF и одну — на «Москито» из 410 Sqdn. RAF.		
Laws, Adrian F.	Plt Off 64 Sqdn.	5
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Погиб 30.09.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I P9564 в ходе патрульного полета в 10.30 столкнулся в воздухе с другим «Спитфайром».		
Leary, David C.	Plt Off 17 Sqdn.	5
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были три групповые и три вероятные победы, а также один поврежденный самолет. Погиб 29.12.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.IIA разбился, попав в полосу плохой погоды.		
Leather, William J.	Flt Lt 611, 145 Sqdn.	5*
Lefevre, P. W.	Sqn Ldr 46, 126, 266 Sqdn.	5
Кроме того, на его счету были пять групповых побед и один поврежденный самолет. Командир 266 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Лефевр погиб 06.02.1944 г., когда его «Тайфун» Mk.IB JP846 был подбит немецкой зенитной артиллерией во время штурмовки береговых оборонительных сооружений на побережье Бретани. Лефевр смог покинуть падающий самолет, но из-за слишком малой высоты купол его парашюта не успел раскрыться.		
Levesque, Joseph Augustine Omer	Sqn Ldr 401 Sqdn.	5
12.02.1942 г. его «Спитфайр» Mk.VB был сбит над Францией. Попав в плен, сквадрэн-лидер Джозеф Левеску содержался в лагере Stalag Luft III. В 1950 г. уже в составе USAAF он отправился в Корею. Он стал первым канадским пилотом, сбившим МиГ-15, и затем был награжден DFC (US) и Air Medal (US). Канадец.		
Lindsay, Vernon Mearns Lill	Lt 2 Sqdn. SAAF	5
Lockwood, G.	264 Sqdn.	5*
Lord, Geoffrey	130 Sqdn.	5*

MacKenzie, Russell Merriman Sqn Ldr 89, 46, 227 Sqdn. 5

Все победы одержал на «Бьюфайтере» в ходе боевых вылетов над Египтом и Средиземным морем. В т.ч. он вместе со штурманом пайлэт-офицером Элом Крейгом (Al Craig) на «Бьюфайтере» Mk.IF из 46 Sqdn. RAF одержал три ночные победы, сбив 08.07, 31.07 и 07.09.1942 г. в районе Александрия — Абу-Кир три He-111. Кроме того, на его счету была одна групповая победа. Был награжден DSO, DFC и AFC. Новозеландец.

Magwood, Charles Sqn Ldr 403, 421 Sqdn. 5
McLaughlin

В т.ч. в апреле 1943 г. он сбил один FW-190, а на следующий день — два бомбардировщика. Кроме того, на его счету были три поврежденных самолета. Был награжден DFC. Канадец.

Malfroy, Camille Enright Wg Cdr 501, 417, 66 Sqdn., 5
61 OTU

Был награжден DFC и DFC (US). Новозеландец.

Manger, Kenneth Plt Off 17 Sqdn. 5

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: одну — 17.05.1940 г., сбив над Францией Ju-87B из IV.(St)/LG1, и четыре — в июне — августе 1940 г. в боях над Англией. Кроме того, на его счету были две групповые победы и три поврежденных самолета. Погиб 11.08.1940 г., когда в бою с Bf-110 его «Харрикейн» Mk.I в 11.50 был сбит над побережьем Ла-Манша.

Mann, Jackie H. Sgt 64, 91 Sqdn. 5

Вечером 04.04.1941 г. в районе Дувр — Кентербери его «Спитфайр» Mk.II P7783, вероятно, был сбит Bf-109E-4/N W.Nr.5819 командира JG26 оберст-лейтенанта Адольфа Галланда. Сержант Джеки Мэн был тяжело ранен в руку, но все же смог выпрыгнуть на парашюте.

Marland, R. G. Sgt 222 Sqdn. 5*

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию».

Mason, F. 80 Sqdn. 5*



**Реджинальд Джек Хайд
(Reginald Jack Hyde)**



**Расселл Мёрриман МакКензи
(Russell Merriman MacKenzie)**



**Камилл Энрайт Мэлфрой
(Camille Enright Malfroy)**



**Дэвид Эдвард Несс
(David Edward Ness)**

McBurnie, Donald Hindle Flt Lt 229, 450, 451, 5*
238 Sqdn.

Был награжден DFC и DFM. Австралиец.

McGregor, G. R. Flt Lt 1 Sqdn. RCAF 5

Кроме того, на его счету были две вероятные победы и пять поврежденных самолетов.

McNab, Ernest Archibald Gr Cpt 401, 111 Sqdn. 5

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 1 Sqdn. RCAF в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также три поврежденных самолета. Был награжден OBE и DFC, а также чехословацким Военным Крестом (War Cross). С ноября 1940 г. служил в Канаде в качестве инструктора и в боях больше не участвовал. Канадец.

Meaker, James Reginald Bryan Plt Off 46, 263, 249 Sqdn. 5

Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету были три групповые и две вероятные победы, а также три поврежденных самолета. 27.09.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I P3834 из 249 Sqdn. RAF во время атаки группы Ju-88А был сбит в бою южнее Лондона. Пайлэт-офицер Джеймс Меакер смог выпрыгнуть на парашюте, но, ударившись о хвостовое оперение истребителя, получил тяжелейшие травмы. Он скончался вскоре после приземления, еще до того, как к нему подоспела помощь. Ирландец.

Metelkamp, Peter Carel Rex Major 1 Sqdn. SAAF 5

Все победы одержал в Северной Африке. Погиб 13.12.1942 г., когда его «Спитфайр» Mk.VC во время атаки Ju-88А был сбит ответным огнем бортстрелков. Южноафриканец.

Mott, Guy Elwood Flt Lt 441 Sqdn. 5

Кроме того, на его счету была одна групповая победа. 23.08.1944 г. его «Спитфайр» Mk.IX был сбит на Францией за линией фронта. Мотт выпрыгнул на парашюте, но сумел избежать плена и при помощи французского Сопротивления скрывался до прихода американских войск. Был награжден DFC. Канадец.

Muirhead, Ian J. Flt Lt 605 Sqdn. 5
Все победы одержал в конце мая 1940 г. в боях в районе Дюнкерка. Кроме того, на его счету были две групповые победы и три поврежденных самолета. Погиб 15.10.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I N2546 в бою с Bf-109E в 11.45 был сбит над Мейдстоном. Флайт-лейтенант Ян Мьюред успел покинуть падающий самолет, но из-за слишком малой высоты купол его парашюта не успел раскрыться и он разбился. Был награжден DFC.

Mulliner, Reginald W. L. 183 Sqdn. 5

Murray, Frederick Thomas Flt Lt 412, 401 Sqdn. 5
Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета. 22.02.1945 г. его «Спитфайр» во время штурмовки наземных целей был сбит зенитным огнем и Мюррей попал в плен. Был награжден DFC. Канадец.

Neil, John William Flt Lt 124, 54, 274, 5
421 Sqdn.

23.08.1944 г. его «Спитфайр» Mk.IX был сбит зенитным огнем. Флайт-лейтенант Нил был ранен, но все же смог выпрыгнуть на парашюте и попал в плен. Был награжден DFC. Канадец.

Nelson, Willian Henry Flt Lt 10, 74 Sqdn. 5
Первоначально он летал на бомбардировщике «Уитли» Mk.V из 10 Sqdn. RAF и за боевые вылеты над Францией был награжден DFC. Затем перешел в истребительную авиацию и на «Спитфайре» Mk.I из 74 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию» одержал пять побед. Кроме того, на его счету были два поврежденных самолета. Флайт-лейтенант Уильям Нельсон погиб 01.11.1940 г., когда в бою в районе Ашфорд — Мейдстон его «Спитфайр» был сбит Bf-109E из JG26. Канадец.

Ness, David Edward Flg Off 56 Sqdn. 5
Все победы одержал на «Темпесте» Mk.V, сбив с 29.09.1944 г. по 12.04.1945 г. три FW-190 и два Bf-109. Кроме того, на его счету была одна групповая победа и пять сбитых ракет V-1. Был награжден DFC. Канадец.

Newhouse, Peter Saxton 600 Sqdn. 5

Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Newling, Michael A. Flg Off 145 Sqdn. 5

В т.ч. две победы одержал в конце мая — начале июня 1940 г. в боях над Дюнкерком. Погиб 06.07.1941 г., когда его «Спитфайр» Mk. VA W3366 был сбит в бою в районе французского г. Лилль. Был награжден DFC.

Newton, Percival Guy Haig Wg Cdr. 17 Sqdn. RNZAF 5

Все победы командир 17 Sqdn. RNZAF сквадрэн-лидер Персиваль Ньютон одержал на «Киттихауке» Mk. IA, сбив в боях над Соломоновыми островами пять японских истребителей А6М2 «Зеро»: один — 11.10.1943 г., два — 24.12.1943 г. и еще два — 09.01.1944 г. Кроме того, на его счету была одна вероятная победа. Новозеландец.

Niblett, John 198 Sqdn. 5

Кроме того, на его счету был один самолет, уничтоженный на земле.

Nicholas, J. H. 601, 92 Sqdn. 5*

Nitschke, Richard Hastings 5
Австралиец.

Noonan, Daniel Edward Flt Lt 416 Sqdn. 5

Был награжден DFC. Канадец.

O'Neil, John Anthony Sqn Ldr 601, 238, 89, 5
176 Sqdn.

В т.ч. одержал одну ночную победу в составе 89 Sqdn. RAF.

Oldham, Ronald Flt Lt 441 Sqdn. 5

Кроме того, на его счету были пять поврежденных самолетов, а также четыре уничтоженных паровоза и большое количество автомобилей. В ходе одного из вылетов его «Спитфайр» был поврежден зенитным огнем, при этом флайт-лейтенант Рональд Олдэм был ранен в обе ноги, но все же смог благополучно дотянуть до своего аэродрома. Был награжден DFC. Канадец.



**Персиваль Гай Хейг Ньютон
(Percival Guy Haig Newton)**



**Питер Олвер
(Peter Olver)**



**Питер Лоуренс Пэрротт
(Peter Lawrence Parrott)**



**Алан МакГрегор Перт
(Alan McGregor Peart)**

за Англию» пайлэт-офицер Питер Пэрротт на «Харрикейнах» Mk.I из 145 и 605 Sqdn. RAF одержал три личные и одну групповую победы. Был награжден DFC и AFC.

Paton, Donald Pearson 600 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Pattulo, W. B. Plt Off 151, 249, 46 Sqdn. 5
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Погиб.

Paul, Harold Ginger Flg Off 73 Sqdn. 5
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в 1940 г. в боях над Францией, из них четыре — в течение 10—19.05.1940 г. Кроме того, на его счету была одна групповая победа.

Paxton, Thomas G. Flt Sgt 30 Sqdn. 5*
Погиб 05.04.1942 г., когда его «Харрикейн» Mk.II был сбит японским А6М2 «Зеро» в бою над г. Коломбо, о. Цейлон. Австралиец.

Payne, Alec D. Flt Sgt 501 Sqdn. 5
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I, в т.ч. 11—14.05.1940 г. сбил над Францией и Бельгией три He-111.

Peart, Alan McGregor Flt Lt 81 Sqdn. 5
В декабре 1942 г. — апреле 1943 г. в боях над Тунисом он одержал три победы: одну — на «Спитфайре» Mk.VC и две — на «Спитфайре» Mk.IXЕ. Затем весной 1944 г. над Бирмой он на «Спитфайре» Mk.VII сбил два японских истребителя А6М2. Также одержал одну групповую победу и повредил два самолета. Новозеландец.

Pleassance, Harold Percival 25 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Plumer, B. E. 5

Powell-Sheddon, George F. Flt Lt 242 Sqdn. 5*
15.09.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I P2884 в 10.40 был сбит Bf-109Е над Ла-Маншем. Повелл-Шеддон успел выпрыгнуть на парашюте, а его самолет упал в районе Лидмора (Lidmore), Эссекс.

Provan, William Wright Flt Lt 29 Sqdn. 5

Все победы одержал ночью на «Москито».

Ranger, Geoffrey Plt Off 250 Sqdn. 5

Все победы одержал на «Томагавке» Mk.IIB в Северной Африке. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также один поврежденный самолет. Погиб 15.12.1941 г., когда его истребитель был сбит Bf-109F обер-фельдфебеля Отто Шульца из II./JG27.

Rankin, Ronald Sqn Ldr 236, 227, 272, 5
30 Sqdn.

Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере» из 272 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были три групповые победы, а также три самолета, уничтоженные на земле в ходе штурмовых атак. Был награжден DFC. Австралиец.

Reeves, M. Plt Off 403 Sqdn. 5

Кроме того, на его счету были два поврежденных самолета. Погиб 28.03.1945 г., когда его «Спитфайр» Mk.XVI был сбит в бою. Канадец.

Reid, Donald George Flg Off 85 Sqdn. 5

Кроме того, на его счету были два поврежденных самолета. Пропал без вести (погиб) 22.07.1942 г. после того, как его «Москито» NF Mk.II был сбит в бою в районе о. Мальта. Был награжден DFM. Канадец.

Reynolds, Robert Edward Flg Off 255 Sqdn. 5

Все победы одержал на «Бьюфайтере».

Rippon, A. J. Plt Off 601 Sqdn. 5*

Погиб.

Ritchie, Blyth Lt 800 Sqdn. FAA 5

Все победы одержал на «Си Харрикейне» Mk.IIB, в т.ч. 08.11.1942 г. в районе алжирского порта Оран он сбил два D.520 из GC III/3. Кроме того, на его счету были две групповые победы и один поврежденный самолет. Погиб.

Rhodes-Moorhouse, Flg Off 601 Sqdn. 5
William H.

Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I: две — в боях над Францией в мае — июне 1940 г. и три — в ходе «битвы за Англию», в т.ч. 11.08.1940 г. он сбил два Bf-109E. Кроме того, на его счету были четыре групповые и четыре вероятные победы. Погиб 06.09.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P3363 «W» в бою с Bf-109E в 09.30 был сбит над местечком Танбридж Уэллс (Tunbridge Wells). Был награжден DFC. Его отец также был летчиком-истребителем, в ходе Первой мировой войны он одержал девять побед и стал первым английским пилотом, награжденным посмертно Крестом Виктории.

Robinson, McClelland Lt 1 Sqdn. SAAF 5*
Eric Sutton
Погиб в авиакатастрофе 14.11.1944 г. Южноафриканец.

Russell, Noel 272, 235 Sqdn. 5
В т.ч. две победы одержал на «Москито» из 235 Sqdn. RAF и одну — на «Бьюфайтере» из 272 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были два самолета, уничтоженных на земле в ходе штурмовых атак.

Sage, Paul Chistopher Wendover 46 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью.

Sager, Arthur Hazplton Sqn Ldr 421, 403, 416, 5
443 Sqdn.
Был награжден DFC. Канадец.

Saunders, C. H. Plt Off 92, 74 Sqdn. 5
Кроме того, на его счету была одна групповая победа. 09.09.1940 г. его «Спитфайр» Mk.I L1077 из 92 Sqdn. RAF в районе местечка Рие (Rye), в 13 км северо-восточнее г. Гастингс, в 17.30 был сбит Bf-109E. Саундерс получил ранение, но все же смог совершить вынужденную посадку.

Schmidt, Dallas Wilbur Flg Off 235, 227 Sqdn. 5
Все победы одержал на «Бьюфайтере» из 227 Sqdn. RAF в ходе боевых вылетов над Средиземным морем в районе Мальта — Сицилия —

Тунис. Уже в ходе первого же вылета он сбил над Мальтой итальянский самолет. В ноябре 1942 г. в ходе одного вылета флайт-офицер Даллас Шмидт сбил два Ju-52/3m и совместно с другим пилотом — один Do-24, но при этом его «Бьюфайтер» получил около тридцати попаданий. Правый двигатель самолета загорелся, однако Шмидт в пикировании сумел сбить пламя и затем благополучно вернулся на аэродром. Был награжден DFC and Bar. Канадец.

Scott, A. H. 616 Sqdn. 5

Scott, Ernest Sgt 222 Sqdn. 5
 Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». Погиб 27.09.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.I P9364 в бою над Мейдстоном в 17.00 был сбит Bf-109E командира JG51 майора Вернера Мельдеса.

Scott-Malden, F. Davis S. Gp Cpt 611, 603, 54 Sqdn. 5
 Был награжден DSO и DFC.

Selby, John Beauchamp 73, 23 Sqdn. 5
 В т.ч. три победы одержал ночью. Одну победу он одержал на «Москито» из 23 Sqdn. RAF.

Sewell, Herbert S. 54 Sqdn. 5

Shaw, John Thornhill 3, 32 Sqdn. 5
 Все победы одержал ночью.

Shead, Harold Frederick William 89 Sqdn. 5
 Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Sheppard, Donald John Lt 1836 Sqdn. FAA 5
 Все победы одержал на палубном истребителе «Корсар» Mk.II, базировавшемся на авианосце «Викторис» («Victorius»), в январе — мае 1945 г. в боях в районе о. Суматра. По некоторым данным, на его счету были только три или четыре личные победы, а также две групповые и одна вероятная победы. Канадец.

Sheppard, Jackson Eddie Sqn Ldr 401, 412 Sqdn. 5
 Был награжден DFC. Канадец.

Sinclair, George Leslie	Flg Off	26 Sqdn.	5
Кроме того, на его счету были одна вероятная победа и два поврежденных самолета. Был награжден DFC.			
Smith, Albert Ivan		252 Sqdn.	5*
Все победы одержал на «Бьюфайтере».			
Smith, Donald Hamilton	Wg Cdr	126, 41, 453 Sqdn.	5
Все победы одержал на «Спитфайре». Кроме того, на его счету были одна групповая и две вероятные победы, а также два поврежденных самолета. Австралиец.			
Smith, Forgrave Marshall	Wg Cdr	72, 603, 145 Sqdn.	5
Был награжден DFC. Канадец.			
Snowden, E. G.	Sgt	213 Sqdn.	5
Погиб.			
Soden, Ian S.	Flt Lt	213, 56 Sqdn.	5
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I в течение двух дней мая 1940 г. в боях в районе французского аэродрома Витри, в 6 км северо-восточнее г. Реймс: 17 мая он сбил Do-17 и He-111, а 18 мая в ходе трех вылетов — Do-17, Vf-109 и He-111. Командир звена «В» 56 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Ян Соден погиб вечером 18.05.1940 г., когда сразу после взлета из Витри его «Харрикейн» Mk.I N2437 был перехвачен и сбит Vf-110C из II./ZG76.			
Sowrey, J. A.	Flt Lt	131 Sqdn.	5
Spurgin, Arthur Leslie Mervyn		89, 68, 69, 87 Sqdn.	5
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере» из 89 Sqdn. RAF.			
St.John, Peter	Flg Off	74 Sqdn.	5
Cape Beauchamp Погиб 22.10.1940 г., когда его «Спитфайр» Mk.II P7431 в бою с Vf-109E в 15.30 был сбит над местечком Саут-Натфилд (South Nutfield), графство Сюррей.			

Staples, Michael E. Plt Off 609 Sqdn. 5
Все победы одержал в ходе «битвы за Англию». 07.10.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I N3238 в бою с Vf-109E в 16.30 был сбит над г. Йовил. Степлес был ранен, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Пайлэт-офицер Майкл Стэплес погиб, когда его истребитель был сбит в ходе одного из последующих боевых вылетов.

Stark, Lawrence Plt Off 609, 263 Sqdn. 5
William Fraser
Все победы одержал на «Тайфуне» Mk.IB. Кроме того, на его счету была одна групповая победа, а также один самолет, уничтоженный на земле.

Starr, Norman John 23, 605 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью на «Москито». Кроме того, на его счету была одна сбитая ракета V-1 и два самолета, уничтоженных на земле.

Stewart, Charles L. W. Plt Off 54, 485 Sqdn. 5
Погиб 11.07.1941 г., когда его «Спитфайр» Mk.VB из 485 Sqdn. RNZAF был сбит над Северной Францией. Новозеландец.

Stewart, Kenneth William Flt Lt 488 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью на «Москито» Mk. XXX вместе со штурманом-оператором РЛС флайнг-офицером Брамби (Н. Е. Grumby). В т.ч. ночью 23/24.12.1944 г. они сбили два Ju-88, одержав первые победы. 28.12.1944 г. их «Москито» во время патрульного полета был поврежден зенитным огнем и затем перевернулся во время посадки на аэродроме Мелсброк (Melsbroek), около Брюсселя, однако оба летчика при этом не пострадали. Новозеландец.

Stone, Cedric Arthur Cuthbert Flg Off 3, 17 Sqdn. 5
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 3 Sqdn. RAF в мае — июне 1940 г. над Францией, в т.ч. 14 мая сбил Ju-87B и Vf-109E. Кроме того, он одержал две групповые победы и в ходе штурмовых атак уничтожил на земле два самолета. Был награжден DFC.

Stuckey, Vincent Flg Off 80 Sqdn. 5
Alan Jackson
Все победы одержал на «Гладиаторе»: три — в Северной Африке и две — в боях над Албанией. 20.01.1941 г. во время атаки «четверки»



Уильям Родес-Мурхауз
(William H. Rhodes-Moorhouse)



Дэвис Скотт-Мальден
(F. Davis S. Scott-Malden)



Лоуренс Уильям Фрезер Старк
(Lawrence William Fraser Stark)



Бэрри Саттон
(F. Barry Sutton)

бомбардировщиков Cant Z.1007bis из 47° Stormo В.Т. его «Гладиатор» Mk.II К7902 над Афинами был подбит ответным огнем борт-стрелков. Стакей пошел на посадку на аэродром Хассани, южнее Афин, но ему путь преградил взлетающий оттуда «Гладиатор». Когда истребитель выполнял повторный заход на посадку, неожиданно взорвался топливный бак. Горящий «Гладиатор» врезался в землю и флайинг-офицер Стакей погиб.

Styles, Lawrence Hilton 219, 153, 600 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Surman, John Clarke 604 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью: четыре — на «Москито» и одну — на «Бьюфайтере».

Sutton, F. Barry Flg Off 56, 135 Sqdn. 5*
Все победы одержал на «Харрикейне» Mk.I из 56 Sqdn. RAF в ходе «битвы за Англию». 28.08.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I R4198 в бою над устьем Темзы в 17.00 был сбит Vf-109E командира JG51 майора Вернера Мельдерса. Саттон получил тяжелейшие ожоги, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. После года, проведенного в госпитале, он снова начал летать и был направлен в 135 Sqdn. RAF, действовавшую в Юго-Восточной Азии. Был награжден DFC.

Tait, Kenneth William Flt Lt 87, 257 Sqdn. 5
В т.ч. три победы одержал в ходе «битвы за Англию», сбив два Vf-110 и один Vf-109E. Кроме того, на его счету была одна групповая победа и два поврежденных самолета. Командир звена 257 Sqdn. RAF флайт-лейтенант Кеннет Уильям Тэйт пропал без вести (погиб) 04.08.1941 г. после того, как его «Харрикейн» Mk.IIC был подбит над Северным морем во время атаки немецкого торпедного катера. Был награжден DFC. Новозеландец.

Tamblyn, Hugh Norman Flt Lt 141, 242 Sqdn. 5
Одну победу одержал на тяжелом истребителе «Дефайент» Mk.I из 141 Sqdn. RAF, сбив 19.07.1940 г. Vf-109E, и четыре — на «Харрикейне» Mk.I из 242 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также два поврежденных са-

молета. 03.04.1941 г. во время атаки группы Do-17 его «Харрикейн» Mk.II Z2692 над побережьем Северного моря, в районе г. Филикстоу, был подбит ответным огнем бортстрелков. Флайт-лейтенант Хью Тэмблин, успев выпрыгнуть на парашюте, опустился в Ламанш, но когда спасательный катер, наконец, смог обнаружить его, он уже умер от переохлаждения. Был награжден DFC. Канадец.

Theron, Servas van Breda Lt 1, 3, 2, Sqdn. SAAF 5
Погиб 11.11.1942 г., когда южнее Эс-Саллума его «Киттихаук» Mk.IA из 2 Sqdn. SAAF был сбит Bf-109 из I./JG77. Южноафриканец.

Thomas, Hugh Brian 85 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью на «Москито».

Thomas, Rhys H. Sqn Ldr 219, 129 Sqdn. 5
Был награжден DSO и DFC.

Thompson, Dennis Alfred 600 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью на «Бьюфайтере».

Thwaites, Bernard John 604, 85 Sqdn. 5
Все победы одержал ночью на «Москито» из 85 Sqdn. RAF.

Townsend, Kenneth N. V. 5

Troke, Gordon William Flt Lt 250, 443 Sqdn. 5
Все победы одержал на «Спитфайре» из 443 Sqdn. RAF. Кроме того, на его счету были одна групповая победа, а также два самолета, уничтоженные на земле в ходе штурмовых атак. Был награжден DFC. Он получил смертельные травмы, когда 24.06.1952 г. его F-86 из 430 Sqdn. RCAF потерпел аварию в районе авиабазы Норт Бэй (Nort Bay), в провинции Онтарио. Канадец.

Usher, Dennis C. Plt Off 74, 145 Sqdn. 5

Vanderfield, Richard Douglas Sqn Ldr 453 Sqdn. 5
В т.ч. четыре победы одержал на «Буффало» Mk.I в боях в районе Сингапура в конце 1941 г. — начале 1942 г. Был награжден DFC. Австралиец.



Кеннет Уильям Тайт
(Kenneth William Tait)



Хью Норман Тэмблин
(Hugh Norman Tamblyn)



Арчибальд Найджел Уэйр
(Archibald Nigel C. Weir)



Эрик Уильям Уитли
(Eric William Whitley)

Varey, A. W. 126 Sqdn. 5*

Wakeham, E. J. C. Plt Off 145 Sqdn., 5
421 Flight

Две победы одержал в боях над Дюнкерком в конце мая — начале июня 1940 г. и три — в ходе «битвы за Англию». Кроме того, на его счету была одна групповая победа. 19-летний пайлэт-офицер Уайкэм пропал без вести (погиб) 08.08.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I P3163 не вернулся после боя с Vf-110 и Ju-87 в районе о. Уайт. Был награжден DFC.

Walker, Derek C. 30 Sqdn. 5

Warnes, G. B. 263 Sqdn. 5
Погиб.

Watkins, Douglas H. Sqn Ldr 611 Sqdn. 5
В т.ч. 19.08.1942 г. над Дьеппом командир 613 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Дуглас Уоткинс сбил один FW-190A. Был награжден DFC.

Weir, Archibald Nigel C. Plt Off 145 Sqdn. 5
Две победы он одержал в боях над Дюнкерком и три — в ходе «битвы за Англию», сбив 08.08.1940 г. два Vf-109E и один Ju-87. Кроме того, на его счету были две групповые победы. 21-летний пайлэт-офицер Арчибальд Уэйр пропал без вести (погиб) 07.11.1940 г. после того, как его «Харрикейн» Mk.I P2770 в районе о. Уайт около 14.30 был сбит Vf-109E командира JG2 майора Гельмута Вика. Был награжден DFC.

Welsh, Terence Deane Plt Off 264 Sqdn. 5*
В т.ч. одержал одну ночную победу.

White, Derek 39 Sqdn. 5
Все победы одержал на «Бьюфайтере».

White, John Sgt 72, 73 Sqdn. 5
Погиб 14.06.1941 г., когда его «Харрикейн» Mk.I во время штурмовки аэродрома Эйн-эль-Газала, в 43 км западнее Тобрука, был сбит немецкой зенитной артиллерией. Был награжден DFM.

450 Sqdn. RAF сквадрэн-лидера Джона Уильямса был подбит и совершил вынужденную посадку за линией фронта. Уильямс попал в плен и был отправлен в Германию. В ночь на 24.03.1944 г. он участвовал в т.н. «Большом побеге» из Stalag Luft III, когда через прорытый в земле туннель бежали 75 чел. Уильямс оказался среди первых пятидесяти человек, пойманных гестапо, и 29.03.1944 г. был расстрелян. Был награжден DFC. Новозеландец.

Wilson, Alistair F.	154 Sqdn.	5
Wonnacott, Gordon Был награжден DFC and Bar. Канада.	Sqn Ldr 414 Sqdn.	5
Wooten, Ernest W. Погиб.	234, 118 Sqdn.	5*
Yates, Jack N.	607 Sqdn.	5
Yaxley, Robert G. Пропал без вести 29.07.1943 г.	252 Sqdn.	5



**Джон Эдвин Эшли Уильямс
(John Edwin Ashley Williams)**

Лучшие летчики-истребители военно-воздушных сил Британской империи

Мармадюк Томас Сент-Джон Пэттл (Marmaduke Thomas St. John Pattle)



Это был самый результативный летчик-истребитель как в составе RAF, так и в целом в авиации Британской империи периода Второй мировой войны, но истинное число его побед до сих пор является предметом споров. Дело в том, что длительное время после окончания Второй мировой войны считалось, что лучшим асом RAF является Джеймс Эдгар Джонсон (James Edgar Johnson), который одержал тридцать четыре личные победы. На счету же Мармадюка Пэттла, согласно официальным данным министерства обороны Великобритании, числились только двадцать четыре победы.

Затем в 60-х годах XX века в руки исследователей попал дневник Рингроза (W. J. Ringrose), который весной 1941 г. служил в 33 Sqdn. RAF в качестве механика истребителя Пэттла. Из записей Рингроза следовало, что его командир одержал, по меньшей мере, пятьдесят побед. Однако подтвердить или опровергнуть их оказалось чрезвычайно сложно, поскольку документация 33 и 80 Sqdn. RAF, в которых служил Пэттл, была практически полностью уничтожена во время эвакуации английского экспедиционного корпуса из Греции в конце апреля 1941 г.

После того, как пилоты 33 Sqdn. RAF, пережившие Вторую мировую войну, подтвердили факты, изложенные в дневнике Рингроза, министерство обороны Великобритании приняло решение пересмотреть список побед Пэттла. Было официально признано, что он одержал сорок личных, четыре групповые и шесть вероятных побед, повредил в воздушных боях шесть самолетов и еще пять уничтожил на земле. Так появился новый лучший ас RAF и авиации Британской империи периода Второй мировой войны — сквадрэн-лидер Мармадюк Пэттл.

Современные исследователи по-прежнему расходятся в оценке истинного числа побед Пэттла. Так, например, по мнению Уильяма Кимбера (William Kimber) находят подтверждение лишь тридцать четыре победы, а Эдвин Бэкер (Edwin C. R. Baker) на основе трехлетнего изучения летных книжек, дневников и личных писем, а также после многочисленных интервью с пилотами, летавшими вместе с Пэттлом, делает вывод, что он уничтожил по меньшей мере сорок самолетов. Крис Шорес (Chris Shores) сначала в своей книге «Асы истребительной авиации» («Fighter Aces») писал, что на счету Пэттла была пятьдесят одна победа, но затем в книге «Лучшие асы» («Aces High»), написанной вместе с Кливом Уильямсом (Clive Williams), указал, что некоторые из пилотов, переживших бои в Греции весной 1941 г., полагают, что в действительности это число было ближе к шестидесяти. В данной же книге ниже рассматриваются обстоятельства пятидесяти личных, двух групповых и восьми вероятных побед Пэттла, которые нашли отражение в дневнике механика Рингроза.

Несмотря на споры о действительном количестве побед Пэттла, все исследователи сходятся в одном — он действительно был лучшим асом в составе RAF и авиации Британской империи периода 1939—45 гг. Он одержал все победы в течение менее девяти месяцев и при этом приблизительно половину из них на устаревшем биплане Глостер «Гладиатор» (Gloster «Gladiator»). Это говорит о высочайших летных способностях Пэттла, о котором его друзья говорили: *«Он летает подобно птице».*

Мармадюк Томас Сент-Джон Пэттл родился 23 июля 1914 г. в госпитале в г. Баттеруорт (Batterworth), в Капской провинции Южноафриканского союза. Свое несколько странное имя он получил в честь деда по отцовской линии — Томаса Мармадюка Пэттла. Последний был сыном генерал-лейтенанта британской армии и его,

казалось бы, ожидала успешная военная карьера. Однако, будучи по натуре авантюристом, в лучшем смысле этого слова, Томас Пэттл, дослужившись до звания капитана Королевской конной артиллерии, в 1875 г. внезапно оставил службу в британской армии и эмигрировал в Южную Африку. Там он участвовал в Кафрских войнах и за храбрость и упорство получил от местного населения прозвище «Melo» («Пламенный»). После того, как в Южной Африке жизнь стала более мирной и спокойной, Томас Пэттл обзавелся семьей и поселился в Баттеруорте, став первым военным комендантом этого города.

5 сентября 1884 г. у него родился сын Джек, который затем, продолжая фамильную традицию, уже в возрасте пятнадцати лет поступил на военную службу. Джек Пэттл на стороне Великобритании участвовал в англо-бурской войне 1899 — 1902 гг.¹ и затем в составе делегации Южноафриканского союза присутствовал при коронации короля Эдуарда VII. Вернувшись в Южную Африку, он оставил военную службу и начал изучать юриспруденцию. Джек Пэттл стал присяжным поверенным и осел в местечке Уиллоувел (Willowvale), в нескольких километрах от Баттеруорта.

В 1909 г. во время посещения госпиталя в Баттеруорте он встретил Эдит Брайлсфорд (Edit Brailsford), работавшую там медсестрой. Она была англичанкой и приехала в Южную Африку вместе со своими родителями еще в пятилетнем возрасте. В 1912 г. Джек Пэттл и Эдит Брайлсфорд поженились и спустя год у них родился первый сын, получивший имя Сесил, а еще через год — второй мальчик, которому суждено было затем стать лучшим асом Британской империи периода Второй мировой войны.

Спустя три недели после рождения Мармадюка Томаса Сент-Джона Пэттла, которого в семье называли Томом, началась Первая мировая война. Джек Пэттл снова поступил на военную службу и в течение четырех лет участвовал в боях с отрядами кайзеровской Германии в Юго-Западной Африке². Все это время мальчики были на попечении матери, которая смогла заложить в них чувство патриотизма по отношению к Великобритании и глубокое уважение к ее истории.

¹ Бурами называли потомков голландских колонистов, создавших в Южной Африке две собственные республики — Трансвааль и Оранжевую.

² Ныне Намибия.

После окончания войны Джек Пэттл остался в Юго-Западной Африке, где ему предложили должность во вновь сформированных полицейских силах. Он получил назначение в г. Кетмансхоп (Kettmanshoop)¹, расположенный в долине р. Фиш, между пустынями Намиб и Калахари, и миссис Пэттл вместе с сыновьями отправилась туда. Белое население города насчитывало около полутора тысяч человек, большинство из которых были немецкого происхождения.

В Кетмансхопе Сесил и Том пошли в школу, где они свободно общались с детьми немцев и африканос. Благодаря отличной сообразительности и цепкой памяти, которые соединялись с большим интересом к математике, Том быстро начал выделяться среди других учеников. Однако отличался он не только своими способностями, но и всяческими проказами, приносившими ему частные и не всегда приятные встречи с директором школы мистером Тарром (O. P. Tarr). Последний окончил Оксфордский университет и, несмотря на эксцентрический характер, был прекрасным педагогом и позднее погиб, спасая двух тонувших девочек.

В 1921 г. Джек Пэттл оставил службу в полиции и вместе с неким мистером Олиффом (Oliff) начал в Кетмансхопе юридическую практику в качестве поверенного. Джек Пэттл обладал прекрасными человеческими качествами, но при этом был крайне небрежен в деловом отношении, и потому его предприятие скоро пришло в упадок. Он начал работать помощником городского управляющего и в течение двух лет смог скопить небольшую сумму денег, которой хватило для покупки небольшой фермы на берегу р. Ауоб (Auob), приблизительно в 8 км от Кетмансхопа.

Сесил и Том получили в подарок от отца по дробовику, который был обязательной частью снаряжения любого белого мальчика в Южной Африке. В выходные они вместе с отцом отправлялись на охоту, а во время каникул совершали достаточно долгие экспедиции. Джек Пэттл учил сыновей, как выжить и позаботиться о себе в дикой и нестабильной стране, окружавшей их ферму. Уроки отца и регулярные выходы на охоту позволили юному Тому развить отличный глазомер и безошибочную точность стрельбы, которые затем такгодились ему в небе.

¹ Ныне носит название Китмансхуп.



**Джек Пэттл
во время англо-бурской войны
1899 — 1902 гг.**



**Братья Пэттл:
слева — Мармадюк Томас,
справа — Сесил,
1922 г.**



**Миссис Эдит Пэттл (слева) со своими сыновьями,
Кетмансхоп, 1922 г.**

Уже в детстве Тома отличала не просто тяга к технике, что было вполне естественно для мальчика, а стремление досконально изучить ее. Вот лишь один показательный пример. Когда ему было двенадцать лет, отец купил старый автомобиль «форд», чтобы ездить со своей фермы на службу в Кетмансхоп. Однажды утром двигатель автомобиля отказался заводиться, и Джек Пэттл впустую потратил тридцать минут, проверяя бензин, аккумулятор, контакты проводов зажигания и пытаясь запустить двигатель при помощи ручки. Затем он позвал сыновей, чтобы те толкнули автомобиль, но и это не принесло результата. В конце концов, старший Пэттл попросил соседа подбросить его в город, оставив Тома около автомобиля с гаечным ключом в одной руке и руководством по эксплуатации «форда» в другой.

При помощи брата и матери Том смог снять двигатель и, тщательно осмотрев его, нашел неисправность в генераторе, вырабатывавшем постоянный ток для системы зажигания и подзарядки аккумулятора. Устранив ее, он снова установил двигатель на место. Опытный автомеханик не смог бы сделать эту работу лучше. Сев за руль, Том повернул ключ зажигания, и двигатель немедленно заработал. Радость от успешно выполненной работы настолько переполнила его, что он, не задумываясь, передвинул рычаг переключения скоростей и отпустил педаль сцепления. Прежде чем миссис Пэттл успела среагировать, автомобиль с ее двенадцатилетним сыном тронулся с места и все быстрее поехал по дороге к Кетмансхопу. Хотя Том никогда не учился управлять автомобилем, он благополучно доехал до города и остановился около офиса отца. Джек Пэттл был настолько удивлен, что до самого дома не мог вымолвить ни одного слова. Правда, уже затем он проявил все свое красноречие, высказываясь по поводу безрассудной поездки сына.

Том никогда не зубрил школьные предметы и не тратил время на какие-нибудь дополнительные занятия, но, благодаря своим способностям, всегда имел высокие оценки. Поэтому для его родителей не стало большим сюрпризом, когда он в 1929 г. окончил среднюю школу в Кетмансхопе лучшим в своем классе и получил право продолжить обучение уже в мужской гимназии «Виктория» (Victoria Boy's High School), которая находилась в г. Грехэмстаун (Grahams-town), на территории Южноафриканского союза.

Пэттл окончил гимназию в конце 1931 г. и сразу же подал заявление о поступлении на службу в SAAF, но однако его желанию стать

летчиком пришлось выдержать испытание. Власти не торопились с ответом, и Пэттлу пришлось искать работу, чтобы прокормить себя. Это был разгар мирового экономического кризиса, который не обошел стороной и Южную Африку. В конце концов, в начале 1932 г. в Йоханнесбурге он начал работать помощником на автозаправочной станции, принадлежавшей брату его матери, получая за это несколько шиллингов в неделю.

Прошли долгие месяцы, пока Пэттл, наконец, не получил вызов на отборочную комиссию (Selection Board). 12 марта 1933 г. он вошел в вестибюль штаба SAAF в г. Претория. Помещение уже было заполнено претендентами, большинство из которых были рослыми людьми гораздо старше его. Среди них Пэттл сразу же почувствовал себя маленьким и незначущим, особенно, когда узнал, что из тридцати кандидатов будут выбраны только три человека. Он успокаивал себя мыслью, что рост и вес для пилота не имеют никакого значения, тем более для летчика-истребителя. Он также вспомнил, что где-то читал о том, что многие из ведущих асов мировой войны — Ритхтхофен, Фонк, Болл, Бишоп, МакКадден — были людьми маленького роста.

Пэттлу пришлось прождать три часа, прежде чем наступила его очередь предстать перед отборочной комиссией. Вопросы задавались как на английском языке, так и на африканос, и Пэттл считал, что он смог хорошо зарекомендовать себя. Однако после десятиминутного ожидания в коридоре ему объявили, что его кандидатура отклонена. Позднее Пэттл узнал, что все три человека, отобранные тогда, имели уже более чем по двадцать часов налета. Его мечта о вступлении в SAAF разбилась, но он не унывал. Том помнил девиз, написанный на семейном гербе Пэттлов, — «Настойчивость» — и тут же решил, что не сдастся и обязательно станет летчиком.

Вернувшись в Йоханнесбург, он поступил в один из местных коммерческих колледжей. Там Пэттл хотел не только лучше изучить английскую грамматику, которая, как он знал, была его слабым местом, но также освоить стенографию и научиться печатать на пишущей машинке. Последние навыки должны были позволить ему найти временную работу, пока военно-воздушные силы не начнут новый набор. Найти подходящую работу оказалось довольно сложно. В одних случаях он приходил на собеседование, когда вакансия уже была занята, а в других — он был слишком скромнен и застенчив, чтобы рекламировать себя, и место занимал кто-то другой.



**Мармадюк Томас Пэттл,
Грехэмстаун, 1931 г.**



**Мармадюк Томас Пэттл,
Барбертон, 1933 — 34 гг.**



**Мармадюк Томас Пэттл с матерью,
1932 г.**

В конце концов, по рекомендации директора колледжа Пэттл был принят на фирму, занимавшуюся обслуживанием и ремонтом холодильного оборудования. Он работал в офисе, а также на служебном автофургоне объезжал окрестности, собирая платежи с клиентов и оформляя новые заказы. Пэттл получал семнадцать шиллингов и шесть пенсов в неделю, которых едва хватало на жизнь. Постепенно он смог установить контакты с несколькими компаниями и, в конечном счете, в конце 1933 г. перешел на работу в химическую лабораторию компании «Золотые шахты Шебы» («Sheba Golden Mine»), находившуюся в г. Барбертон, в 285 км восточнее Претории, в северных отрогах Драконовых гор.

Первоначально в функции Пэттла входили мытье лабораторной посуды и оборудования и выполнение простейших анализов, но затем начальник лаборатории, видя способности Пэттла, начал обучать его более сложным исследованиям, связанным уже с аналитической работой. Полученные знания оченьгодились Пэттлу, когда компания решила построить для своих служащих плавательный бассейн, воду для которого предполагалось закачивать из старой шахты. Чтобы определить ее пригодность, пробы воды послали в специальную лабораторию в Йоханнесбурге. Пэттл тоже решил взять образец и исследовать его самостоятельно. Когда пришли результаты анализов из Йоханнесбурга, то оказалось, что они практически полностью совпадают с данными Пэттла, чем последний очень гордился.

Однажды в Барбертоне приземлился самолет, он должен был забрать образцы руды, которые требовалось быстро доставить в Йоханнесбург. Пэттл, который до этого еще никогда не был так близко от настоящего самолета, зачарованно ходил вокруг него. Его серозеленые глаза жадно впитывали каждую деталь потрепанного и в общем-то не очень презентабельно выглядящего биплана.

«Вы любите летать?» — неожиданно спросил голос сзади.

Пэттл резко обернулся и практически столкнулся с высоким человеком в коричневом летном шлеме, крутившим в левой руке летные очки. Пэттл был слишком удивлен, чтобы говорить, и лишь смог кивнуть головой, — *«О'кей, сьшок. Залезай»*.

Полет продолжался приблизительно тридцать минут, но Пэттлу казалось, что прошла всего одна или две минуты. В течение последующих дней и недель он не мог думать ни о чем другом: запаха бензина, вращающийся пропеллер, воздух, свистящий среди

расчалок крыльев, люди и постройки, становившиеся все меньше и меньше, а затем исчезающие совсем, белая масса облаков, окутывающая самолет, и блики солнца, вспыхивающие на законцовках крыльев... Снова и снова он вспоминал мельчайшие детали полета, настроенный еще более чем когда-либо добиться исполнения своей мечты.

В январе 1936 г., благодаря усилиям министра обороны Южноафриканского союза Освальда Пироу (Oswald Pirow), был сформирован специальный батальон обслуживания (Specail Service Battalion — SSB). Целью Пироу было завербовать в него молодых людей, которые не смогли найти работу после окончания школ и гимназий, приучить их к военной дисциплине и затем отобрать среди них кандидатов для постоянной военной службы. Когда Пэттл услышал об SSB, он решил, что служба в нем могла бы открыть для него дверь в SAAF. Недолго думая, он оставил довольно выгодную работу в компании «Золотые шахты Шебы» и в качестве кадета вступил в SSB.

Служба в батальоне была нелегким испытанием. Весь день кадетов, от подъема в 05.30 и до отбоя в 21.30, был расписан по минутам. Пэттл был готов выдержать монотонные и изматывающие строевые занятия и прочие прелести военной службы, поскольку считал их лишь ступеньками к исполнению своей мечты. Однако вскоре ему стало очевидно, что практически никто из кадетов не имел шансов попасть в авиацию. Большинство направлялись служить в артиллерию, а остальные оставались в SSB уже в качестве инструкторов. В письмах, которые Пэттл тогда писал домой, отчетливо видно его отчаяние.

Решение проблемы пришло совершенно неожиданно. Еще в 1935 г. правительство Великобритании, осознав растущую опасность со стороны быстро набиравших силы нацистской Германии и фашистской Италии, приняло долгосрочную программу усиления своих вооруженных сил, включая RAF. Согласно ей, в ближайшие три года предполагалось вдвое увеличить численность RAF. Объявления, призывающие молодых людей вступать на службу в Королевские военно-воздушные силы, были отправлены во все газеты Британской империи. В результате в один из дней марта 1936 г. кадет Пэттл прочитал в газете «Йоханнесбургская звезда» («Johannesburg Star») одно из таких объявлений. Он немедленно написал письмо по ука-

занному в объявлении адресу и уже через неделю с небольшим получил приглашение на встречу с офицером, занимавшимся набором кандидатов из числа граждан Южноафриканского союза.

Пэттл узнал, что должен за свой счет приехать в Лондон. Там ему предстояло пройти сначала медицинскую, а затем и отборочную комиссию. При этом беседовавший с Пэттлом офицер, подчеркнул, что RAF заинтересованы в приеме на службу молодых людей с необходимым уровнем образования, особенно, из числа граждан доминионов Британской империи. Все принятые на службу получали ежемесячное денежное содержание в размере двадцати пяти фунтов плюс пособие на форму. После завершения летной подготовки они должны были прослужить в RAF четыре года, после чего лучшие из них могли остаться в RAF уже на постоянной основе. Каждый из прослуживших четыре года получал пособие в шестьсот фунтов. На вопрос Пэттла, что будет, если он по какой-то причине не сможет пройти медицинскую комиссию, офицер ответил, что в таком случае он все равно будет принят на службу в RAF, но, правда, пройдет подготовку уже не в качестве пилота.

Пэттлу понадобилось меньше минуты, чтобы принять решение. Несмотря на опасность не пройти медицинские тесты или отборочную комиссию, он сказал себе, что будет круглым дураком, если не воспользуется этим предложением, поскольку другого шанса исполнить свою мечту просто больше не будет. Взяв ручку, Пэттл заполнил заявление-анкету и поставил под ней решительную и размашистую подпись.

Вернувшись в лагерь SSB, он немного успокоился и понял, что у него на пути есть еще несколько препятствий, которые надо было как-то преодолеть. Он все еще служил в SSB и мог уволиться только путем уплаты откупной суммы (discharge by purchase)¹, и, кроме того, ему были нужны деньги на оплату проезда в Англию. Он подсчитал свои сбережения... Почти пять фунтов... На такие деньги далеко не уедешь. Оставалась единственная вещь, которую он мог сделать, — обратиться за помощью к матери.

Миссис Пэттл, хотя и не особо разделяла стремление сына стать летчиком, конечно, не могла не помочь ему. Она прислала деньги,

¹ Такой способ увольнения с военной службы был обычной практикой в английской армии и уже из нее затем перекочевал в армии доминионов Великобритании.

необходимые для уплаты откупной суммы, а ее брат, Сэм Брайлсфорд, руководивший в порту Ист-Лондон отделением пароходной компании «Юнион Кастл Лайн» («Union Castle Lane»), оплатил билет до Лондона.

31 апреля 1936 г. Мармадюк Томас Сент-Джон Пэттл на борту парохода «Llandoveru Castle» отплыл из порта Ист-Лондон. Все его имущество состояло из одного чемодана и письма-направления в министерство авиации Великобритании. Он был преисполнен веры в то, что сможет добиться исполнения своей мечты и оправдать помощь своей семьи.

Прибыв в Лондон, Пэттл нашел приют в доме Чарльза Колбурна (Charles Colbourn)¹. Последний ранее служил на Южноафриканской железной дороге и вместе со своей семьей жил в Кетмансхопе, где поддерживал дружеские отношения с семьей Пэттлов. Уже на следующее утро Пэттл явился в министерство авиации на Уайтхолле. После того, как он заполнил новую анкету-заявление, ему сообщили, что он получит вызов на отборочную комиссию по почте. Время тянулось медленно и Пэттл коротал его в одной из местных библиотек, читая книги по авиации. Через неделю томительного ожидания почтальона он не выдержал и снова отправился в министерство. Там ему вежливо, но твердо сказали, что его *«заявление будет рассмотрено в обычном порядке и что он будет должным образом проинформирован»*.

Прошли еще две недели, когда, наконец, Пэттл получил долгожданный вызов. Чтобы произвести наиболее выгодное для себя впечатление, он надел лучшие фланелевые брюки и спортивную куртку и в строго указанное время прибыл на отборочную комиссию. Сидя в коридоре и ожидая своей очереди, Пэттл нервно листал старый номер журнала «Флайт». Ему казалось, что прошел целый час прежде, чем назвали его фамилию, но фактически ему пришлось ждать менее десяти минут. В комнате, где должна была решиться его судьба, с одной стороны большого эллиптического стола из красного дерева сидели члены отборочной комиссии: несколько высших офицеров RAF и три господина в строгих, безукоризненно скроенных

¹ Его младший сын Сесил после начала Второй мировой войны тоже вступил в RAF. Он прошел подготовку в качестве штурмана и был направлен в 15 Sqdn. RAF. Сесил Колбуρν погиб 18.05.1940 г., когда его «Бленхейм» был сбит в ходе ночного боевого вылета над Голландией.

костюмах. С другой стороны стола стоял стул, на который и присел Пэттл.

Возглавлявший комиссию эйр-вице-маршал, вероятно, уже знакомый с анкетой Пэттла, так представил его другим членам своей комиссии: *«Этот здоровый загорелый юноша, прибывший непосредственно из Южной Африки, беспорный энтузиаст авиации»*. Затем, уже обращаясь к Пэттлу, он добавил, что надеется, что тот не будет волноваться, потому что цель отборочной комиссии не в том, чтобы поймать его на неправильных или неточных ответах, а лишь выяснить его интересы и способности и тем самым помочь ему положить начало его будущей карьеры в Королевских военно-воздушных силах.

Для начала ему предложили рассказать о своей жизни и объяснить, почему он решил вступить в RAF. Пэттлу было непонятно для чего это нужно, поскольку он видел, что у каждого члена комиссии имеется копия его анкеты. Это был обычный прием, использовавшийся для того, чтобы кандидат мог справиться с первоначальным и вполне естественным волнением. И действительно, пересказывая свою биографию, Пэттл успокоился, и уже четко и точно отвечал на вопросы, посыпавшиеся затем на него со всех концов стола.

Потом после короткой паузы, во время которой члены комиссии, не слышно для Пэттла, обменялись мнениями, слово снова взял эйр-вице-маршал:

«Большое спасибо, мистер Пэттл, что Вы с готовностью ответили на наши вопросы.

Я думаю, что все мы согласны с тем, чтобы предоставить Вам возможность пройти обучение в качестве пилота Королевских военно-воздушных сил. В течение ближайшего времени Вы получите официальное подтверждение этому, а также информацию где и когда Вы начнете свою подготовку.

Поздравляю и желаю удачи».

29 июня 1936 г. Пэттл прибыл в гражданскую авиашколу, находившуюся на аэродроме Прэстуик (Prestwick), в Шотландии. RAF не имели достаточного количества собственных авиашкол, чтобы справиться с резко возросшим числом курсантов, и министерство авиации было вынуждено прибегнуть к помощи гражданских авиашкол. Аэродром представлял собой довольно большое травяное поле, на краю которого находились два ангара для двухместных

бипланов Де Хэвилленд «Тайгер Мот» (De Havilland «Tiger Moth») и несколько деревянных барачков, в которых жили курсанты и персонал школы. Все инструкторы были гражданскими пилотами, специально нанятыми министерством авиации для начальной летной подготовки своих пилотов.

По устоявшейся в RAF традиции Пэттл, как и все остальные курсанты, должен был получить персональное прозвище. Сначала его пытались называть «MT», т.е. инициалами его имени Мармадюк Томас, но это прозвище не прижилось. Тогда Пэттла стали называть «Пэт», что было сокращением его фамилии. Именно это прозвище окончательно закрепилось за ним и затем сопровождало его во время всей службы в RAF, однако для своей семьи и друзей в Южной Африке он так и остался Томом.

На своем курсе Пэттл был единственным южноафриканцем, и это обстоятельство первоначально действовало на него несколько угнетающе, поскольку он считал, что английские юноши имеют лучшее образование. Вероятно, это стало причиной того, что он изучал преподаваемые предметы добросовестнее других. В итоге уже на первых экзаменах Пэттл показал наилучшие результаты из двадцати восьми человек своего курса: по теории бомбометания и воздушной стрельбы он из ста баллов получил 99, а по теории пилотирования — 91 балл.

С первых же дней он преуспел и непосредственно в летной подготовке. Налетав вместе с инструктором всего шесть с половиной часов, Пэттл уже ровно через неделю после прибытия в Прэстуик — 7 июля 1936 г. — совершил свой первый самостоятельный полет. Обучение велось в стремительном темпе и любой, кто не мог поддерживать его, должен был уйти, однако это как бы совершенно не касалось Пэттла. Казалось, что он играючи осваивал все новые и новые фигуры высшего пилотажа: бочки, полубочки, винтообразные и быстрые полубочки, петлю и полупетлю Нестерова, иммельман, замедленный разворот, пилотаж на самолете в перевернутом положении и т.д.

Уже в июле Пэттл получил лицензию пилота «А», которая подтверждала, что он теперь квалифицированный летчик. В конце того же месяца он с честью выдержал и первое серьезное испытание в воздухе. Вместе с другими курсантами Пэттл должен был совершить перелет из Прэстуика на аэродром Тарнхауз (Turnhouse), около Эдинбурга, а затем вернуться обратно. Вскоре после взлета, приблизи-

тельно в 35 км от аэродрома, самолет попал в полосу плохой погоды. Дождь лил как из ведра, а облачность была настолько плотной, что Пэттл не видел законцовки крыльев своего «Тайгер Мота», однако он решил не сдаваться и продолжить полет. Ориентируясь только по компасу, он, в конце концов, достиг Тарнхауза и благополучно приземлился.

Обучение в авиашколе в Прэстуйке продолжалось два месяца, и после его завершения курсантам предстояло сдать экзамены по теории пилотирования, аэронавигации, устройству самолета, авиадвигателей и вооружения, теории аэрофотосъемки, а также практические экзамены по летному мастерству. Все испытания Пэттл выдержал с непринужденностью и в официальном заключении говорилось, что он очень добросовестный курсант и имеет способности значительно выше средних. В августе Пэттлу было присвоено звание исполняющего обязанности пайлэт-офицера. После этого он отправился в поселок Аксбридж, расположенный у западной окраины Лондона, и там на 1-м складе RAF (No.1 Depot) получил новенькую офицерскую форму.

В начале сентября для продолжения летной подготовки Пэттл прибыл в 10-ю авиашколу RAF (No.10 Flying Training School — 10 FTS), находившуюся на местечке Тернхилл (Ternhill), в 29 км северо-западнее г. Стаффорда. Школа состояла из двух эскадрилий: эскадрилья начальной подготовки (Initial Training Squadron — ITS) и эскадрилья углубленной подготовки (Advanced Training Squadron — ATS), каждая из которых включала по два звена из тридцати курсантов. Срок обучения составлял шесть месяцев: три — в ITS и три — в ATS.

Пэттл очень быстро понял, что от его успехов в первые месяцы обучения в 10 FTS будет зависеть и вся его дальнейшая карьера в RAF. Начальный курс подготовки в ITS был закончен в конце декабря, и Пэттл с 88,5 балла стал третьим на своем курсе. Ему было присвоено звание пайлэт-офицера, и теперь он с полным правом мог считаться пилотом Королевских военно-воздушных сил. После рождественских каникул Пэттл был переведен в ATS и, летая на истребителе Глостер «Гаунтлет» (Gloster «Gauntlet»), продолжал совершенствовать свою технику пилотирования. Он настолько выделялся среди других курсантов, что командир ATS флайт-лейтенант Перси-Харвей (Pearce-Harvey) всегда выбирал его, когда требовалось продемонстрировать высший пилотаж очередным высокопос-

тавленными чиновникам из министерства авиации, регулярно посещавшим школу с инспекциями.

В марте 1937 г. тридцать четыре «Гаунтлета» из 10 FTS для отработки навыков воздушной стрельбы перелетели на аэродром Пенрос (Penrhos), в Северном Уэльсе. Инструкторы были удивлены высокой точностью стрельбы Пэттла, процент его попаданий в мишени оказался выше, чем даже у опытных летчиков-истребителей. Один из инструкторов — флайт-лейтенант Джон Дэвис (John Davies) — затем вспоминал: *«Пэттл был феноменально хорошим стрелком. Большинство курсантов были средними исполнителями и имели очень мало попаданий в наземную мишень, но Пэттл был исключением, и персонал проклинал судьбу, когда тот был над целью, потому что он обычно добивался такого высокого процента попаданий, что разносил мишень в клочки. Кроме высоких навыков стрелка, он также был и очень хорошим пилотом».*

После возвращения в Тернхилл всем курсантам были выставлены оценки за технику пилотирования и точность стрельбы. Большинство из них получили оценки «средне» (Average), а несколько человек — «выше среднего» (Above Average). И лишь Пэттл, единственным из всего курса, удостоился оценок «исключительно» (Exceptional).

Здесь необходимо отметить, что сам Пэттл здраво относился к своим достижениям и не переоценивал их. Он считал, что не существует прирожденных пилотов, которые едва сев в кабину самолета сразу же чувствуют себя как дома. Свои успехи он приписывал напряженным тренировкам и учебе, а также чувству ответственности перед своей семьей.

В одном из своих писем к матери Пэттл писал:

«... я не хочу, чтобы у Вас были основания волноваться за меня. Я понимаю, что бросил хорошую работу с неплохими перспективами, чтобы получить здесь четырехлетнюю службу с неопределенными последствиями. Получить право на постоянную службу очень трудно, но я хочу этого добиться и буду напряженно работать. Я — не бриллиант, и мои успехи здесь лишь означают то, что я помню, как Вы когда-то называли все это «дикой авантюрой».

После завершения полного курса летной подготовки пайлэт-офицер Пэттл вместе с еще двумя пилотами из 10 FTS — сержантами Джорджем Бреттом (George Brett) и Пандом (Pond) — в марте 1937 г.



**Пайлэт-офицер Мармадюк Томас Пэттл,
1937 г.**



**Пилоты 80 Sqdn. RAF, аэродром Хенлоу, 1937 г.,
второй справа (в фуражке) — пайлэт-офицер Пэттл**

был направлен во вновь формирующуюся 80 Sqn. RAF¹. Эскадрилья размещалась на аэродроме Хенлоу (Henlow), в 15 км юго-восточнее г. Бетфорда, в ее составе на тот момент были семь пилотов, переведенных из 3 и 46 Sqn. RAF, и сорок человек наземного персонала, ранее служивших в 17 Sqn. RAF. Обязанности командира эскадрильи исполнял флайт-лейтенант Оливер (Oliver), а другими пилотами были пайлэт-офицеры Ллойд Швэб, Эдвард Гордон Джонс (Edward Gordon Jones), Джон Терренс Уэбстер (John Terence Webster), Перси Олдройд (Percy Oldroyd), Эверс-Суинделл (R. V. Evers-Swindell) и Джонс-Батеман (Jones-Bateman).

По сравнению с днями, проведенными сначала в Прэстуике, а затем в Тернхилле, жизнь в Хенлоу оказалась неторопливой, если не сказать ленивой. Эскадрилья еще не была полностью сформирована, обязанностей было немного и большую часть времени каждый из пилотов был предоставлен сам себе. Пэттл смог совершить лишь один полет на одном из старых «Гаунтлетов» Mk.II, которые имелись в эскадрилье. Он утешал себя мыслью, что такое положение лишь временно, и скоро все изменится.

И действительно, ситуация в корне изменилась, когда 19 мая 1937 г. командиром 80 Sqn. RAF был назначен сквадрэн-лидер Блокей (P. S. Blockey), получивший у пилотов прозвище «Папа». Эскадрилья была полностью укомплектована летным и наземным персоналом, и Пэттл был включен в состав звена «В». Тогда же эскадрилья получила на вооружение новые бипланы Глостер «Гладиатор» Mk.I, которые на тот момент были самыми скоростными истребителями RAF и имели несколько ультрамодных новинок, включая сдвижной фонарь пилотской кабины и стойки шасси с масляными амортизаторами. Этот самолет был чрезвычайно маневренным и при этом очень легким в управлении, и, как следствие, являлся превосходной машиной для высшего пилотажа.

В конце мая Пэттл совершил свой первый полет на «Гладиаторе» Mk.I K7913, который стал его персональным самолетом. Поскольку не было никаких учебных самолетов с двойным управлением, он просто внимательно выслушал советы флайт-лейтенанта, уже летавшего на «Гладиаторе», и поднялся в воздух. На следующий день

¹ Первоначально она была сформирована еще 01.08.1917 г., но затем 01.02.1930 г. ее распустили.



**Пилоты 80 Sqn. RAF, аэродром Хенлоу, 1937 г.
Слева направо: пайлэт-офицеры Джонс-Бэтеман, Олдройд, Джонс,
сквадрэн-лидер Блокей, пайлэт-офицеры Швэб, Уэбстер, Пэттл,
сержанты Казинс (Cousins) и Бретт**



**Пилоты 80 Sqn. RAF, аэродром Дебден, весна 1938 г.
Слева направо: Эдвард Джонс, Перси Олдройд,
Томас Мармадюк Пэттл, неизвестный, Питер Уайкэм-Барнс**

Пэттл нарисовал на борту своего биплана фамильный герб и девиз «Perseverance» («Настойчивость»).

В июне 1937 г. 80 Sqn. RAF перебазировалась на аэродром Дебден (Debden), в нескольких километрах севернее г. Брейнтон. Сквэдэрэн-лидер Блокей решил, что его эскадрилья должна стать лучшей в составе истребительного командования, и для пилотов настали действительно трудные времена. Тренировочные полеты следовали один за другим, но это как раз было то, чего больше всего хотел Пэттл. Хотя он был одним из наименее опытных пилотов эскадрильи, его пилотаж был настолько хорош, что вскоре он был официально признан лучшим пилотом звена «В».

Бомбардировочные эскадрильи RAF периодически выполняли учебные налеты на Лондон, а истребители должны были учиться их перехватывать, используя специально установленные для этого фотопулеметы. В августе того же года подошла очередь 80 Sqn. RAF участвовать в таких учениях и она перелетела на аэродром Даксфорд (Duxford), в 14 км южнее Кембриджа. Интенсивные полеты продолжались в течение недели, иногда по пять часов в день. Официально действия эскадрильи были признаны успешными, хотя некоторые из пилотов прямо говорили: *«Защита Лондона не столь совершенна, как некоторые в это благосению верят».*

В октябре 1937 г. Пэттл был назначен на должность адъютанта 80 Sqn. RAF. В его обязанности входило помогать командиру эскадрильи справляться с огромным потоком бумаг: приказами, распоряжениями, заявками на запчасти, топливо и т.д. Сквэдэрэн-лидер Блокей был настолько высокого мнения об административных способностях своего адъютанта, что оставлял некоторые вопросы практически только на его рассмотрение. Работы иногда накапливалось так много, что Пэттл порой просто не успевал в течение дня ни разу подняться воздух. В ноябре количество часов его налета сократилось вдвое, по сравнению с прежними месяцами. Это не прошло незамеченным, и Блокей был вынужден установить специальный график работы Пэттла, чтобы он мог выполнять обязанности адъютанта без ущерба для полетов.

В середине марта 1938 г. сквэдэрэн-лидер Блокей получил из штаба истребительного командования приказ о том, что в следующем месяце эскадрилья будет переброшена в Египет для противовоздушной обороны Суэцкого канала. В течение двух последующих недель эскадрилья была охвачена бурной деятельностью. Число самолетов



**Персонал 80 Sqn. RAF, аэродром Дебден, весна 1938 г.
В первом ряду четвертый справа — пайлэт-офицер Пэттл**



**Пилоты 80 Sqn. RAF на борту транспорта «Lancashire»
на пути в Египет, начало мая 1938 г.
Четвертый слева — пайлэт-офицер Пэттл**

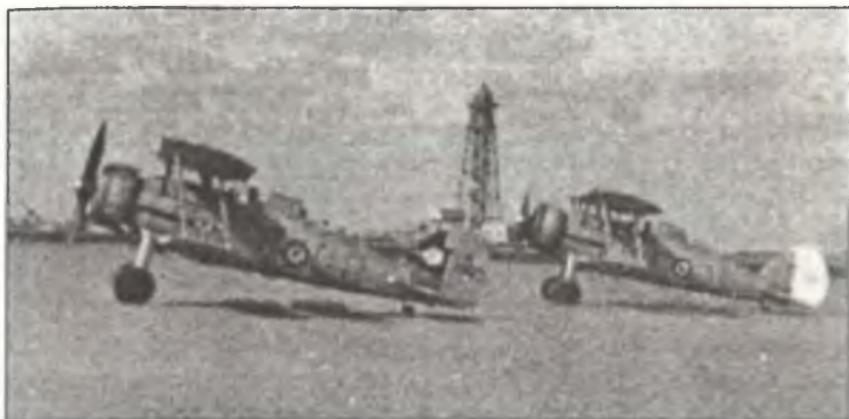
было увеличено до сорока двух, а количество персонала возросло в два раза. 80 Sqn. RAF стала полностью автономной с собственным врачом, бухгалтером и автопарком из сорока шести автомобилей. Пилоты и наземный персонал получили тропическую форму и прививки от различных болезней. Механики работали день и ночь, проверяя самолеты сверху донизу, смазывая одни детали и узлы, и полируя другие до зеркального блеска. После этого «Гладиаторы» были разобраны, упакованы в специальные контейнеры, и вместе с автомобилями погружены в трюм транспортного судна.

30 марта Блокей доложил в министерство авиации, что подготовка к отправке в Египет завершена, и весь персонал получил отпуск. 29 апреля 80 Sqn. RAF собралась на аэродроме Дебден, не хватало только пайлэт-офицера Перси Олдройда, который во время отпуска попал в автомобильную аварию и находился в больнице в местечке Аксбридж. На следующий день эскадрилья на специальном поезде прибыла в Сауттемpton и ранним утром 30 апреля на борту военного транспорта «Lancashire» отправилась в Египет.

80 Sqn. RAF разместилась на аэродроме на окраине г. Исмаилия, на берегу оз. Тимсах (Timsah), являющегося составной частью Суэцкого канала. Предполагалось, что в критической ситуации или в случае начала войны, звенья эскадрильи будут действовать с временных взлетно-посадочных площадок в Аравийской и Ливийской пустынях, а в Исмаилии останется только один штаб. Поэтому сразу после того, как пилоты акклиматизировались в новых условиях, начались ознакомительные полеты над пустыней.

Пэттл, как адъютант командира эскадрильи, не входил в состав ни одного звена и потому не имел возможности принимать участие в них. Понимая, что в таких полетах можно приобрести необходимый опыт, особенно ценный в случае войны, он очень переживал, что не может летать вместе с другими. Пэттл до такой степени «достал» сквадрэн-лидера Блокея, что тот, в конце концов, разрешил ему на время оставить обязанности адъютанта и, взяв трех пилотов и необходимое число механиков, отправиться в Ливийскую пустыню.

В течение шести недель четыре «Гладиатора» во главе с Пэттлом, который к этому времени уже имел звание флайнг-офицера, патрулировали в районе между ливийско-египетской границей и Нижним Нилом, действуя совместно со звеном бомбардировщиков, проводившим аэрофотосъемку местности в том же районе. Это был



**Пара «Гладиаторов» Mk.I из 80 Sqdn. RAF
перед взлетом с аэродрома Исмаилия, 1938 г.**



**Адьютант командира 80 Sqdn. RAF
фланнг-офицер Мармадюк Томас Пэттл,
аэродром Исмаилия, 1938 г.**

действительно необходимый и важный опыт: днем изматывало палящее солнце, а ночью было невозможно заснуть из-за сильного ветра, рвавшего в клочья палатки, часть пилотов и механиков заболели тропической лихорадкой. Однако, несмотря на все это, общее моральное состояние временного звена оставалось высоким, во многом из-за личного примера Пэттла. Именно тогда он понял, что успех задания зависит от командира, ответственного за него, и что подчиненные смогут добиться выполнения любой поставленной задачи, если будут знать, что командир заботится о них.

В конце июля Пэттл вместе со своим звеном вернулся в Исмаилию и снова приступил к обязанностям адъютанта. Через несколько дней он поднялся в воздух, чтобы проверить работу закрылков на «Гладиаторе» Mk.I K8009. Пэттл летел на высоте около пятнадцати метров, когда двигатель внезапно закашлял и заглох. Самолет резко пошел вниз и, ударившись о землю, снова подскочил вверх. Видимо, от сильного удара двигатель снова запустился и Пэттл смог набрать высоту. Он решил, что пока двигатель работает, надо идти на посадку. Сделав круг над аэродромом, он уже собирался сесть, когда заметил, что механики отчаянно машут ему руками, сигнализируя, что с самолетом что-то не так.

Уйдя на второй круг, Пэттл включил радиотелефон и прошел уже над контрольной вышкой. В наушниках раздался четкий голос командира эскадрильи: *«Блокей — Пэттлу. Вы не видите, но у Вас отсутствует левое колесо!»*. В течение нескольких секунд была зловещая тишина, а потом Блокей снова вышел на связь: *«Держитесь спокойно и продолжайте летать, пока не выработаете большую часть топлива. Оставайтесь в пределах видимости аэродрома, потому что Вы должны будете спланировать с выключенным двигателем»*. Пэттл понимал, что таким образом командир эскадрильи хотел свести к минимуму риск возникновения пожара во время посадки.

Описывая круги над аэродромом, он наблюдал за волнением, происходившим внизу. Пилоты и механики откатывали подальше самолеты и убирали все, что могло помешать Пэттлу, а по периметру аэродрома собрались солдаты местного гарнизона, услышавшие о случившемся. Последние надеялись увидеть зрелище, как им казалось, неминуемой аварии, однако персонал эскадрильи, знавший кто находится в кабине «Гладиатора», надеялся на то, что Пэттл, наоборот, продемонстрирует им свои отличные летные навыки.

Прошло около часа, прежде чем Пэттл смог выработать все топливо. Времени у него было предостаточно, чтобы рассчитать, как лучше всего посадить самолет. Правда, увидев санитарную машину, занимавшую позицию около взлетно-посадочной полосы, он на какое-то мгновение представил себя на операционном столе в военном госпитале. Наконец двигатель снова закашлял и встал. Настало время действовать. Пэттл перевел «Гладиатор» в пикирование, чтобы не потерять скорость, и вышел точно в начало полосы. Хорошо чувствуя самолет, он посадил его только на два колеса, и затем точными движениями ручки управления и дальше удерживал его в таком положении. «Гладиатор» катился по полосе без малейшего крена, как будто все колеса были на месте. Только потеряв скорость, биплан опустился на левую стойку и замер.

Пока Пэттл спокойно отстегивал ремни и вылезал из кабины, вокруг уже собралась толпа приветствовавших его пилотов и механиков. Пайлэт-офицер Джон Лапсли (John H. Lapsley) затем вспоминал: *«Это был удивительный полет. Единственными повреждениями самолета были отсутствовавшие законцовки лопастей винта и порванная обшивка на нижней стороне левого крыла»*. С ним был полностью согласен и пайлэт-офицер Джордж Виктор Уилдeman Кеттлуэлл (George Victor Wildeman Kettlewell): *«Это была самая совершенная посадка, которую любой из нас когда-либо видел»*. В тот же день «Гладиатор» был отремонтирован и Пэттл снова поднялся на нем в воздух.

В августе 1938 г. Пэттл вместе с пайлэт-офицером Питером Уайкэм-Барнсом и пятью механиками перелетел в Палестину, на небольшую взлетно-посадочную площадку Самак (Samakh), на южном берегу Тиверианского озера. Арабы подняли восстание в Палестине и «Гладиаторы» должны были помочь армейским частям, боровшимся с мятежниками. Главной задачей Пэттла и Уайкэм-Барнса была разведка и сброс контейнеров с сообщениями, но иногда они обстреливали арабские отряды, когда те нападали на британские конвои. Несмотря на то, что арабы были вооружены одними винтовками, они представляли серьезную опасность для низколетящих самолетов. Будучи отличными стрелками, они в течение одной недели смогли сбить три английских самолета. В другом случае из двенадцати самолетов, посланных для атаки их позиций, девять получили попадания в топливные баки и затем совершили вынужденные посадки.



**«Гладиатор» Mk.I K8009 фланг-офицера Пэттла
после посадки без левого колеса шасси,
аэродром Исмаилия, начало августа 1938 г.**

«Гладиаторы» Пэттла и Уайкэм-Барнса также несколько раз попадали под обстрел, но они ни разу не были серьезно повреждены и всегда благополучно возвращались на свою площадку. Однако 12 сентября 1938 г. из-за отказа двигателя Пэттл все же совершил вынужденную посадку всего в трех километрах от района расположения арабских отрядов. У него имелся лишь один револьвер с двенадцатью патронами, но, к счастью, его посадку видели с расположенного невдалеке полицейского поста и вскоре около самолета появились три арабских полицейских.

Спустя приблизительно два часа Пэттл увидел два легких бомбардировщика — Фейри «Гордон» (Fairey «Gordon») и Хаукер «Хинд» (Hawker «Hind»). Он не ожидал помощи с воздуха, поскольку земля вокруг была усеяна мелкими камнями, которые полностью вывели из строя колеса на его «Гладиаторе». Пэттл беспомощно наблюдал за тем, как «Гордон» заходил на посадку. Однако тот оказался оснащенный специальными большими шинами и хвостовой опорой и потому камни не смогли причинить ему большого вреда.

Едва «Гордон» сел, как вслед за ним почему-то пошел на посадку и «Хинд», который имел приказ держаться в воздухе и в случае появления арабов атаковать их. Пэттл знал, что у «Хинда» довольно слабые стойки шасси, и потому попытался просигнализировать его пилоту, что посадка в этом месте крайне опасна, но было уже поздно. От ударов о камни стойки подломились и самолет уткнулся носом в землю. Около дюжины бомб, подвешенных под плоскостями «Хинда», сорвались с держателей и рассеялись вокруг. Только по счастливой случайности ни одна из них не взорвалась, и пилот вместе со своим летчиком-наблюдателем смогли благополучно выбраться из разбившегося самолета.

Осмотрев «Гладиатор» Пэттла, флайт-лейтенант, пилотировавший «Гордон», решил, что сможет доставить необходимые запчасти для его ремонта на месте. Он попытался взлететь, но старый двигатель «Гордона» не смог развить необходимой мощности, чтобы поднять самолет над располагавшимися вокруг холмами. Вовремя поняв тщетность своей попытки, пилот убрал газ и сумел приземлиться на склоне холма. Теперь они все были в опасности. Три бесполезных самолета и пять человек увязли в центре Палестины, в районе, заполненном арабскими отрядами.

При помощи радиостанции, которая была одной из немногих вещей, уцелевших на разбившемся «Хинде», пилотам удалось свя-

заться со своим штабом. Флайт-лейтенант, как старший по званию отослал летчиков-наблюдателей на полицейский пост, а сам вместе с Пэттлом, пилотом «Хинда» и тремя арабскими полицейскими остался охранять самолеты. Они построили из камней небольшое укрепление, установив в его центре пулемет «Льюис», снятый все с того же «Хинда». Теперь оставалось только ждать развития дальнейших событий.

Когда солнце начало клониться к закату, арабские полицейские вернулись на свой пост. Они категорически отказались оставаться вне его стен после наступления темноты. Пилоты остались одни и договорились по очереди нести караул. Ни один из них не надеялся встретить восход солнца, но при этом никто из них ни разу не упомянул слово «араб» или о грозившей им опасности. Они говорили о чем угодно, но только не о Палестине и арабском восстании.

Приблизительно около половины второго ночи они услышали звук автомобильного двигателя со стороны полицейского поста и вскоре в темноте показалась какая-то темная масса. Летчики знали, что подразделения Королевского шотландского полка «Черная стража» («Black Watch») передвигаются на бронев автомобилях, но ждали их не раньше рассвета. Поскольку темная масса приближалась, флайт-лейтенант прокричал в темноту предупреждение, что будет стрелять. Через секунду все три пилота вздохнули с облегчением, поскольку ответ прозвучал на английском языке с ярко выраженным шотландским акцентом. Прибывший отряд состоял из девятнадцати вооруженных до зубов солдат «Черной стражи». Оставшуюся часть ночи летчики проспали безмятежным сном. На утро солдаты расчистили полосу для взлета «Гордона» и тот все же смог благополучно подняться в воздух. Из штаба пришел приказ уничтожить остальные два самолета и пилотам пришлось возвращаться в Иерусалим на бронев автомобилях шотландцев.

Через несколько дней Пэттл и Уайкэм-Барнс были отозваны обратно в Египет, но когда они прибыли в Исмаилию, оказалось, что эскадрильи там уже нет. В Европе разразился политический кризис, вызванный претензиями нацистской Германии на Судетскую область Чехословакии. Было объявлено чрезвычайное положение и 80 Sqdn. RAF получила приказ перелететь на аэродром Эль-Амирия (El Amīya), расположенный в 20 км юго-западнее Александрии, чтобы обеспечить воздушное прикрытие кораблей Средиземноморской эскадры. После того, как 30 сентября было подписано знаменитое



**«Гладиаторы» Mk.I из 80 Sqdn. RAF
аэродром Исмаилия, 1938 г.**



**Мармаджук Томас Пэттл,
берег Нила, 1938 г.**



**Флаинг-офицер Пэттл,
аэродром Эль-Амирия**

Мюнхенское соглашение, чрезвычайное положение было отменено и эскадрилья вернулась в Исмаилию.

В декабре 1938 г. сквадрэн-лидер Блокей был направлен на учебу в штабной колледж RAF и новым командиром 80 Sqdn. RAF был назначен сквадрэн-лидер Йонас (R. C. Jonas). Всем пилотам было очень жаль расставаться с «Папой» Блокеем, который был отличным командиром и смог создать по настоящему эффективную эскадрилью. Однако «Йохан» Йонас, переведенный из базировавшейся в Дебдене 29 Sqdn. RAF, быстро доказал, что он вполне компетентный командир, способный правильно воспользоваться всем что было сделано его предшественником.

Вскоре после назначения Йонаса 80 Sqdn. RAF получила приказ перебазироваться на аэродром около г. Хелуан. Весь персонал эскадрильи встретил эту новость с энтузиазмом, поскольку от Хелуана было всего двадцать пять километров до Каира, а в восьми километрах — в местечке Маади (Maadi) находился прекрасный клуб с плавательным бассейном. После прибытия в Хелуан все пилоты эскадрильи автоматически стали членами каирского спортивного клуба «Гезире». Там можно было играть в поло или скакать на лошадях, но Пэттла больше всего привлекали теннисные корты и плавательный бассейн, и потому специально для поездок в Каир он купил подержанный американский автомобиль.

В конце мая 1939 г. Пэттлу было присвоено звание флайт-лейтенанта и он был назначен командиром звена «В». Лето прошло относительно спокойно, но 1 сентября нацистская Германия напала на Польшу. Великобритания и Франция объявили войну Германии и началась Вторая мировая война. Отец «Пэта» — Джек Пэттл — хотел вступить в южноафриканскую армию, но из-за возраста, а ему было к этому времени уже 55 лет, у него это не получилось. Тогда он немедленно вступил в 1-ю южноафриканскую резервную бригаду, которая была аналогом английских войск местной обороны (Home Guard), и благодаря своему обширному военному опыту, получил звание сержант-майора. Старший брат — Сесил — тоже пытался вступить в армию Южной Африки, но ему было отказано. Власти считали, что его служба в специальном отделении Департамента уголовного розыска является гораздо более важным вкладом в военные усилия государства. Миссис Пэттл стала медсестрой в госпитале в Кетманскопе, в котором затем и проработала всю войну.

«Пэт» очень гордился своей семьей, все члены которой пытались внести вклад в борьбу с врагом. Тем временем жизнь на аэродроме Эль-Амирия, где тогда размещалась 80 Sqn. RAF, шла обычным порядком, как будто войны и вовсе не было. Сводки из Европы, которые Пэттл и его пилоты слушали по радио, казались чем-то нереальным. Он не мог понять, почему их эскадрилью не отозвали обратно в Англию и не послали на линию фронта во Францию. Вскоре Пэттл написал рапорт с просьбой перевести его в истребительную эскадрилью на территории Англии. После того, как ему отказали, он написал следующий рапорт, потом еще и еще. Однако все было безрезультатно и единственное, чего достиг Пэттл, так это то, что испортил свои отношения с персоналом штаба RAF на Среднем Востоке.

Он был не единственным пилотом, желавшим перевода поближе к боевым действиям, но и все остальные тоже были вынуждены бесполезно, как им казалось, проводить время на Эль-Амирии. Чтобы как-то убить свободное время, имевшееся в избытке, летчики придумывали себе развлечения кто как мог. Один из обломков списанного самолета и старого автомобиля собрал колесную яхту и катался на ней по близлежащим пескам. Двое делали летающие модели самолетов, оснащая их собственноручно изготовленными бензиновыми моторчиками высотой всего около 25 мм. Другая пара ловила змей, скорпионов и прочих тварей, и скоро собрала в своем террариуме такую коллекцию, что ей позавидовал бы не один зоопарк. Один пилот занимался скульптурой и однажды сделал надгробный бюст Гитлера с соответствующей эпитафией, которую нельзя воспроизвести на бумаге. Два сержанта из наземного персонала, купив в Александрии одного цыпленка, вскоре развели по середине лагеря эскадрильи целое птичье хозяйство с курицами, гусями и индюками. Другие занимались столярными работами, изготовлением бумажных змеев или фотографией. Пэттл был среди последних, но большего успеха в этом деле он добиться не смог.

25 сентября 1939 г. все развлечения и хобби были временно позабыты. В тот день флайт-лейтенант Чарльз Гораций Фрай (Charles Horace Fry) из 112 Sqn. RAF, которая также базировалась на аэродроме Эль-Амирия, отправился на аэродром Абу-Сувейр, в 11 км западнее Исмаилии, на котором располагалась база материально-технического снабжения RAF на Среднем Востоке, и прилетел оттуда на истребителе Хаукер «Харрикейн» Mk.I. Это был первый само-



**Пилоты 80 Sqdn. RAF, аэродром Эль-Амирия, 1939 г.
седьмой слева — флайт-лейтенант Пэттл**



**Мармадюк Томас Пэттл (слева) и Чарльз Ламб,
Эль-Амирия, 1939 г.**

лет этого типа, увиденный пилотами 80 и 112 Sqdn. RAF, и все были восхищены его характеристиками. Особенно радовались летчики из 80 Sqdn. RAF, поскольку стало известно, что он останется в их эскадрилье и что скоро она полностью должна будет оснащена ими. Однако на практике все оказалось сложнее, и второй «Харрикейн» 80 Sqdn. RAF получила только спустя год.

В течение осени эскадрилья совершала рутинные тренировочные полеты, которые, впрочем, не обходились без происшествий. Одни из них были курьезными и завершались благополучно. Так, в конце октября Пэттл выполнял на «Гладиаторе» короткий полет над аэродромом Эль-Амирия. В кармане его шорт лежала коробка спичек, которые производители называли безопасными, но которые в действительности отнюдь не были таковыми, поскольку иногда самовозгорались. Это и произошло, когда Пэттл был в воздухе. Затем механики, наблюдавшие за его полетом, утверждали, что это была лучшая демонстрация воздушной акробатики из всех, которые они когда-либо видели и, вероятно, когда-либо еще увидят. Пэттл смог потушить пожар в своем кармане и приземлиться.

Другое же летное происшествие имело очень печальные результаты. В ноябре 1939 г. пилоты 80 Sqdn. RAF в очередной раз отрабатывали атаки бомбардировщиков, совершавших учебный налет на Александрию. Роль «противника» играли «Бленхеймы» из 211 Sqdn. RAF. Четыре «Гладиатора», которые пилотировали пайлэт-офицеры Эрнест Мэсон (Ernest M. Mason) и Чарльз Ламб (Charles Lamb) и сержанты Джордж Баркер (George Barker) и Джордж Бретт, перехватили группу «Бленхеймов» приблизительно в 3 км юго-восточнее Эль-Амирии. Пара Мэсон — Баркер спикировала на бомбардировщики сверху справа, а затем начала набор высоты, чтобы затем выполнить повторную атаку уже с задней полусферы. Когда «Гладиаторы» пролетали над «Бленхеймами», на последних сверху слева спикировала пара Ламб — Бретт.

Истребители пронеслись мимо друг друга, но затем по какой-то необъяснимой причине «Гладиаторы» последней пары вместо того, чтобы разойтись в разные стороны, наоборот, повернули навстречу друг другу и столкнулись. Один самолет загорелся и его пилот — пайлэт-офицер Чарльз Ламб, — видимо, сразу же погиб или потерял сознание, так как не предпринял никаких попыток покинуть кабину. Второй «Гладиатор» не загорелся, но также начал падать, медленно вращаясь. У сержанта Бретта были сломаны обе ноги и он не

мог самостоятельно выбраться из кабины. Беспомощно сидя в кабине, он дернул за вытяжное кольцо парашюта, надеясь, что раскрывшийся купол парашюта выдернет его из падающего самолета. Купол действительно начал раскрываться, но уже через мгновение оказался закрученным вокруг хвостового оперения. «Гладиатор» врезался в землю и сержант Джордж Бретт погиб. На следующее утро оба пилота были похоронены в Александрии.

Хотя Италия все еще официально и сохраняла нейтралитет, весной 1940 г., после вторжения вермахта сначала в Данию и Норвегию, а затем в Бельгию, Голландию и Францию, стало совершенно очевидно, что Муссолини вот-вот присоединится к Гитлеру в надежде получить свою долю трофеев. Вступление в войну на стороне Третьего рейха фашистской Италии представляло прямую опасность для позиций Великобритании в Восточной Африке и на Ближнем Востоке, поскольку Муссолини никогда не скрывал своих намерений превратить Средиземное море во внутреннее море новой Римской империи. Было ясно, что итальянские войска, находившиеся в Ливии, будут стремиться захватить Суэцкий канал и порт Александрия, потеря которых могла бы иметь для Великобритании самые катастрофические последствия.

В течение апреля — мая 1940 г. численность наземного персонала 80 Sqdn. RAF была увеличена. В эскадрилью начали поступать «Гладиаторы» Mk.II, и флайт-лейтенант Пэттл вместе с восемью пилотами в конце апреля отправился на аэродром Хаббания (Habbaniyah), расположенный приблизительно в 80 км западнее Багдада, чтобы получить там новые самолеты. Все пилоты были отозваны из отпусков, а одно звено находилось в постоянной готовности к вылету.

80 Sqdn. RAF получила из штаба RAF на Среднем Востоке приказ сопровождать все замеченные над Египтом итальянские самолеты, чтобы гарантировать соблюдение ими установленных коридоров. Так, 3 мая Пэттл в ходе тренировочного полета на единственном имевшемся в эскадрилье «Харрикейне» заметил шесть трехмоторных самолетов. Сблизившись с ними, он увидел, что это итальянские SM.79. Заняв позицию приблизительно в ста метрах позади и в пятнадцати метрах выше, Пэттл сопровождал бомбардировщики до самой египетской границы.

22 мая восемнадцать «Гладиаторов» из 80 Sqdn. RAF во главе с командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Йонасом в плотном



**«Гладиатор» Mk.I из 80 Sqdn. RAF
во время группового пилотажа,
1939 г.**



**Мармадюк Томас Пэттл в кабине своего «Гладиатора»,
на фюзеляже самолета нарисована серебряная звезда,
внутри которой помещен семейный герб Пэттлов**

строю несколько раз прошли над Каиром. Целью этих полетов было продемонстрировать жителям египетской столицы, что RAF будут защищать город от возможных налетов итальянской авиации.

Напряженность росла с каждым днем и, наконец, 10 июня 1940 г. случилось то, что должно было рано или поздно произойти, — Италия объявила войну Англии и Франции. К этому моменту командование RAF располагало в Египте тремя истребительными эскадрильями: 33, 80 и 112 Sqdn. RAF. Все они были оснащены бипланами Глостер «Гладиатор» Mk.I и Mk.II и лишь в 80 Sqdn. RAF, помимо двадцати двух бипланов, в составе звена «А» имелся один «Харрикейн» Mk.I. Три эскадрильи — 45, 55 и 211 Sqdn. RAF — имели на вооружении бомбардировщики «Бленхейм» Mk.I, а 113 Sqdn. RAF — «Бленхейм» Mk.IV. Многоцелевые самолеты Уэстленд «Лайсендер» (Westland «Lysander») из 6 Sqdn. RAF могли использоваться в качестве разведчиков и легких бомбардировщиков.

В то же время Реджиа Аэронаутика располагала в Киренаике и Триполитании¹: четырем бомбардировочными полками, три из которых были оснащены самолетами SM.79 и один — самолетами SM.81, одним истребительным полком, одним полком самолетов-штурмовиков, двумя группами самолетов-разведчиков Ca.309, одной группой истребителей и четырем эскадрильями самолетов-разведчиков Ro.37bis. Всего в составе авиационного командования Ливии (Aeronautica della Libia), которое затем было переименовано в 5-ю воздушную эскадру (5° Squadra Aerea), имелись около трехсот самолетов, пригодных для полетов, в т.ч. 125 бомбардировщиков и 88 истребителей.

Уже на следующий день после объявления войны флайт-лейтенант Пэттл во главе своего звена «В» вылетел на патрулирование в район приблизительно в 35 км западнее Александрии. «Гладиаторы» провели в воздухе 75 мин., но так и не встретили ни одного итальянского самолета, впрочем, так же как и все остальные истребители 80 Sqdn. RAF.

Утром 12 июня флайт-лейтенант Пэттл, пайлэт-офицер Джон Лапсли и сержант Чарльз Кэсболт дежурили около своих «Гладиаторов», когда на аэродроме Эль-Амирия прозвучал сигнал воздушной тревоги. В восьми километрах от аэродрома на высоте около

¹ Так итальянцы называли восточную и западную части Ливии.

3000 м был замечен неопознанный самолет, летевший восточным курсом. Истребители поднялись в воздух и спустя несколько минут Пэттл первым заметил большой двухмоторный самолет, находившийся в полутора километрах впереди и на тысячу метров ниже. Сблизившись с ним, пилоты с разочарованием увидели на его борту большие черные буквы M.S.I.R. Это означало, что самолет вовсе не итальянский, а принадлежит египетской гражданской авиакомпании M.S.I.R. Air Company.

В конце июня — начале июля 1940 г. в 80 Sqdn. RAF прибыли еще шесть «Харрикейнов» и сквадрэн-лидер Йонас решил сформировать из них отдельное звено (Hurricane Flight). Его командиром стал флайт-лейтенант Эдвард Джонс, командовавший звеном «А», а заместителем Джонса был назначен флайт-лейтенант Пэттл. Кроме них, в состав звена «Харрикейнов» вошли флайинг-офицеры Джордж Кеттлуэлл, Питер Уйакэм-Барнс и Джон Лапсли, а также пайлэт-офицер Эрнест Мэсон, флайт-сержант Томас Моррис (Thomas C. Morris) и сержанты Кларк (J. H. Clarke) и Халберт (Hulbert).

Пэттл испытывал смешанные чувства от этого назначения. С одной стороны, он хотел летать на «Харрикейнах», но в тоже время, с другой стороны, не хотел оставлять свое звено, пилоты которого за время совместной службы, несмотря на различные характеры и менталитет, стали чем-то вроде одной семьи. Однако эта проблема недолго занимала Пэттла — уже вскоре все «Харрикейны» были переданы в 33 Sqdn. RAF¹, и он смог вернуться в свое звено.

29 июля звено «В», в составе которого к этому моменту имелись восемь «Гладиаторов», перебазировалось из Эль-Амирии на полевой аэродром, расположенный в 8 км южнее крошечного городка Сиди-эль-Баррани (Sidi el Barrani), приблизительно в 75 км восточнее ливийско-египетской границы. Место, громко названное аэродромом, представляло собой ровную площадку среди песчаных дюн, на которую только накануне на грузовиках доставили палатки для размещения пилотов и наземного персонала. Перед Пэттлом и его звеном была поставлена задача быть постоянно готовыми к взлету, чтобы при малейшей возможности вступить в бой с противником.

¹ Затем 19.08.1940 г. на основе Hurricane Flight была сформирована 274 Sqdn. RAF.

Уже через два часа после прибытия в Сиди-эль-Баррани Пэттл во главе четырех «Гладиаторов» вылетел к ливийско-египетской границе. Итальянская зенитная артиллерия «поприветствовала» их, но ее огонь был хаотичен и не смог причинить никакого вреда. Самолетов противника в воздухе не было и Пэттл повернул в сторону широкого шоссе, построенного итальянцами специально для быстрой переброски войск к границе. Вскоре он заметил колонну грузовиков и, оставив один «Гладиатор» для прикрытия, вместе с остальными двумя пилотами атаковал ее с пикирования. Один грузовик загорелся и над ним поднялся черный столб дыма, другой, пытаясь уйти от обстрела, съехал на обочину и перевернулся.

Утром 4 августа 1940 г. Пэттл получил от командира 80 Sqn. RAF сквадрэн-лидера Патрика Данна (Patrick H. Dunn)¹ приказ обеспечить прикрытия «Лайсендера» из 208 Sqn. RAF, который вечером того же дня должен был вести наблюдение за передвижением итальянских частей в районе местечка Бир-Тайэб-эль-Эсем (Bir Taieb el Esem), находившегося по другую сторону ливийско-египетской границы. В 17.15 в воздух поднялись «Гладиаторы» флайт-лейтенанта Пэттла, флайнг-офицера Питера Уайкэм-Барнса, пайлэт-офицера Джонни Ланкастера (Johnny Lancaster) и сержанта Реу (Rew).

Через десять минут они достигли назначенной точки встречи и увидели «Лайсендер», описывавший круги на высоте около 1800 м. Истребители флайнг-офицера Уайкэм-Барнса и сержанта Реу заняли позицию приблизительно в 900 м выше и позади прикрываемого самолета, а Пэттл и Ланкастер — в 300 м выше с правого фланга. В таком порядке они спустя двадцать минут пересекли ливийско-египетскую границу в нескольких милях южнее Сиди-Омара (Sidi Omar) и, ориентируясь по следам шин на песке, направились к своей цели.

В тридцати милях от границы, уже в непосредственной близости от Бир-Тайэб-эль-Эсем, пилот «Лайсендера», летевший на малой высоте, неожиданно выпустил сигнальную ракету, сообщавшую что он подвергся атаке, и повернул в восточном направлении. Пэттл и

¹ Он был назначен командиром 80 Sqn. RAF в июле 1940 г. вместо сквадрэн-лидера Йонаса, переведенного на Мальту. 19.08.1940 г. Данн возглавил вновь сформированную 274 Sqn. RAF, оснащенную «Харрикейнами».

Ланкастер сразу же спикировали вниз, но не сумели обнаружить ни одного вражеского самолета. Остальные два «Гладиатора» также исчезли из вида, но спустя несколько секунд Пэттл услышал, как Уайкэм-Барнс по радио отдал Реу приказ атаковать противника. Через несколько мгновений уже и сам Пэттл увидел семь итальянских самолетов Breda Ba.65. Они летели двумя отдельными звеньями из трех и четырех самолетов, и направлялись в восточном направлении вслед за уходящим от них «Лайсендером».

Это была «семерка» Ba.65 из 159° Squadr. 12° Gr. 50° Stormo Assalto во главе с капитано Антонио Делль'Оро (Antonio Dell'Oro), которая атаковала английские склады с боеприпасами и снаряжением, находившиеся в 30 км юго-западнее Эс-Саллума. Прикрывали ее истребители CR.32 во главе с командиром 160° Squadr. 12° Gr. 50° Stormo Assalto капитано Дуилио Серджио Фанали (Duilio Sergio Fanali), находившиеся на 900 м выше. Когда итальянцы выполняли третий и последний заход на цель, они столкнулись с «Лайсендером» и прикрывавшими его «Гладиаторами».

Пара Уайкэм-Барнс — Реу атаковала звено из четырех Ba.65, прежде чем оно успело догнать «Лайсендер». Уайкэм-Барнс сразу же сбил одну «Бреду», но затем уже сами англичане попали под удар спикировавших сверху CR.32. В завязавшемся бою капитано Фанали сбил «Гладиатор» сержанта Реу, а фланг-офицер Уайкэм-Барнс успел подбить один «Фиат», прежде чем сам был сбит марешалло Ромоло Кантелли (Romolo Cantelli). Реу погиб, а Уайкэм-Барнс, получив осколочное ранение, успел выпрыгнуть из своего «Гладиатора» Mk.I L8009 на парашюте.

Тем временем пара Пэттл — Ланкастер с задней полусферы атаковала оставшееся звено из трех Ba.65. Итальянцы разошлись в разные стороны и «Гладиаторы» тоже разделились, преследуя каждый свою цель. Пэттл напал на две «Бреды», которые находились близко друг от друга и разворачивались в западном направлении. Снизившись до 60 м, итальянские самолеты сбросили по две бомбы. Освободившись от лишнего веса, они начали постепенно уходить от менее скоростного «Гладиатора», но затем неожиданно повернули на север — в сторону аэродрома Эль-Адем (El Adem), который находился приблизительно в 20 км южнее Тобрука и на котором базировались итальянские истребители.

В результате Пэттл, «срезав» дугу, смог сократить дистанцию приблизительно до 140 м. Он атаковал ближайшую к себе «Бреду»,

но едва он открыл огонь, как два левых пулемета заклинило. Тем не менее позиция была очень хорошей и после нескольких очередей из оставшихся двух пулеметов Пэттл увидел, как с правой стороны двигателя Ва.65 показался шлейф белого дыма. Он продолжал вести огонь и итальянский самолет опускался все ниже и ниже, пока, наконец, не коснулся земли и не скрылся в большом облаке пыли. К этому моменту вторая «Бреда» смогла оторваться и уйти.

Аналогичные проблемы с оружием испытал и пайлэт-офицер Ланкастер, преследовавший третий Ва.65. Однако, в отличие от истребителя Пэттла, на его «Гладиаторе» заклинило сразу все пулеметы. Оставшись фактически безоружным Ланкастер последующие десять минут должен был отчаянно уклоняться от атакующих его CR.32, но, в конце концов, маршалло Ромоло Кантелли все же удалось поразить его «Гладиатор». Ланкастер был ранен разрывными пулями в левую руку и плечо. Опасаясь потерять сознание от большой потери крови, он большим пальцем правой руки пережал радиальную артерию на левом плече, а ручку управления зажал между коленями. Каким-то чудом Ланкастеру удалось дотянуть до своего аэродрома и, только совершив посадку, он потерял сознание. Осмотрев затем его «Гладиатор» механики установили, что истребитель имел настолько тяжелые повреждения, что уже не подлежал ремонту.

Оставшись один, Пэттл повернул на восток — в сторону ливийско-египетской границы. Одновременно он несколько раз пробовал перезарядить левые пулеметы, но все его усилия были безуспешными. В десяти милях юго-восточнее Эль-Адема Пэттл заметил пять бипланов, которые приближались к нему с северо-запада. Он принял их за CR.42, но, скорее всего, это были CR.32 из 160° Squadr. 12° Gr. 50° Stormo Assalto. Пэттл продолжал лететь прежним курсом, не показывая противнику, что заметил его. Лишь когда итальянцы были уже почти на дистанции открытия огня, он резко ушел в сторону. «Фиаты» разделились и начали атаки, пикируя с разных направлений.

Маневрируя, Пэттл уходил от огня и, когда позволяла позиция, сам пытался атаковать противника. Через некоторое время один из CR.32 после выхода из атаки оказался непосредственно перед «Гладиатором», представляя собой великолепную мишень. Пэттл сразу же открыл огонь и после длинной очереди «Фиат» сначала

медленно перевернулся на спину, а затем, продолжая медленно вращаться, врезался в землю. Вскоре после этого на «Гладиаторе» Пэттла заклинило и оставшиеся два пулемета, но в это же самое время, на его счастье, остальные четыре CR.32 прекратили атаки и повернули назад.

Однако на этом «проблемы» Пэттла не закончились и в двадцати милях от границы он встретился с группой из двенадцати CR.42 и трех Va.65. Первыми его безоружный «Гладиатор» атаковали «Бредь», но Пэттл достаточно легко уклонился от них. Затем настала очередь «Фиатов», которые были гораздо более опасными противниками. Их пилоты использовали ту же самую тактику, что и до этого пилоты CR.32, атакуя одновременно с разных направлений. В течение пятнадцати минут Пэттл, отчаянно маневрируя, пытался уйти как можно дальше на восток, но, учитывая численный перевес «Фиатов», долго так продолжаться не могло. В конце концов, уклоняясь от огня одного итальянского истребителя, он попал точно на линию огня другого CR.42, который, вероятно, пилотировал Франко Луччини (Franco Lucchini)¹.

В результате на его «Гладиаторе» Mk.I K7910 был полностью выведен из строя руль направления. Потянув ручку управления на себя, Пэттл поднялся приблизительно еще на 120 м, после чего покинул кабину самолета. Когда он падал, вытяжной парашют неожиданно зацепился за одну ногу, но Пэттл, отчаянно «пинаясь», смог освободить его, и купол основного парашюта открылся вовремя, чтобы обеспечить безопасное приземление.

Некоторое время Пэттл неподвижно лежал на песке, чтобы пилоты несколько раз пролетавших над ним «Фиатов» посчитали его мертвым или тяжело раненным. Когда итальянцы улетели, он собрал и закопал парашют. Метрах в двухстах чернели сгоревшие обломки его «Гладиатора» и Пэттлу оставалось только с сожалением подумывать об оставшихся в нем аварийном комплекте продовольствия и канистре с двумя галлонами² воды. Время было 19.15 и уже начина-

¹ В ходе Второй мировой войны он совершил 294 боевых вылета, участвовал в 90 воздушных боях и одержал 21 личную победу. Кроме того, еще одну победу он одержал в ходе гражданской войны в Испании. Командир 10^o Gr. С.Т. капитано Франко Луччини погиб 05.07.1943 г., когда его С.202 был сбит над Сицилией огнем бортстрелков В-17 из 99 ВГ.

² 1 галлон (английский) = 4,546 литра.

ло темнеть. Сориентировавшись по звездам, Пэттл двинулся, как он считал, в направлении границы и думал, что в течение двух — трех часов сможет выйти на египетскую территорию. Он шел всю ночь и только на рассвете, к своему ужасу, обнаружил, что все это время шел в прямо противоположном направлении — в глубь территории Ливии.

Отдохнув короткое время, Пэттл под палящим солнцем двинулся на восток и приблизительно около полудня пересек ливийско-египетскую границу. Пройдя еще три или четыре километра, он натолкнулся на следы автомобильных шин. Он прилег рядом, чтобы немного передохнуть, но почти мгновенно заснул глубоким сном. Пэттл был разбужен ироничным вопросом, заданным на английском языке: *«Вы это делаете для развлечения или настолько любите транспорт?»*. Он открыл глаза и увидел, что над ним, склонившись, стоит офицер с эмблемой 11-го гусарского полка принца Альберта (11 Hussars Regiment Prince Albert's Own). Оставшуюся часть пути на аэродром Сиди-эль-Баррани Пэттл проделал уже на броневомobile гусар¹.

Флайт-лейтенант Пэттл и флайинг-офицер Уйакэм-Барнс², сбитые в один день и вернувшиеся обратно после длительного пешего перехода по вражеской территории, стали первыми членами «Клуба прибывших с опозданием» («Late Arrivals Club»), учрежденного позднее в Каире. Члены этого клуба получали специальный значок, изображавший летные ботинки с крыльями, и сертификат, в котором говорилось: *«Этот пилот должен был покинуть свой самолет на земле или в воздухе в результате недружелюбного действия противника и успешно возвратился в свою эскадрилью пешком или другими способами намного позже его ожидаемого времени прибытия. Он никогда не должен был возвратиться»*.

Правда, надо отметить, что Пэттлу все же пришлось вынести немало саркастических замечаний по поводу того, что он — прошедший детство и юность в южноафриканской саванне — умудрился

¹ В британской армии некоторые бронетанковые полки сохранили свои традиционные названия.

² После длительного пешего перехода по пустыне он тоже встретился с солдатами 11-го гусарского полка, которые помогли ему вернуться на аэродром Сиди-эль-Баррани.

заблудиться в североафриканской пустыне, в то время как Уйакэм-Барнс, чей предыдущий опыт пеших переходов едва ли превышал длину прогулки между станциями лондонского метро, безошибочно нашел дорогу домой. Чтобы избежать возможного повторения подобного в будущем, Пэттл купил в Александрии маленький компас и, поднимаясь в воздух, всегда клал его в карман рубашки. Остальные пилоты последовали его примеру и также обзавелись собственными компасами.

8 августа 1940 г. в дополнение к четырем оставшимся «Гладиаторам» звена «В» на аэродром Сиди-эль-Баррани прибыло звено «С» во главе с флайт-лейтенантом Эверс-Суинделлом. Вместе с ними прилетел и командир 80 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Патрик Данн. Вечером того же дня четырнадцать «Гладиаторов» вылетели на патрулирование в район Бир-эль-Гоби (Bir el Gobi). По сообщениям наземных наблюдателей, в треугольнике Эль-Адем — Сиди-Омар — Бир-эль-Гоби регулярно — два раза в день — появлялась большая группа итальянских CR.42 и Данн решил перехватить ее.

Впереди на высоте 2400 м летели три «Гладиатора», которые пилотировали сквадрэн-лидер Данн, флайинг-офицер Уйакэм-Барнс и флайт-сержант Тревор Мартин Воугхэн (Trevor Martin Vaughan). Эта «тройка» должна сыграть роль приманки для итальянцев и выманить их на себя. Вслед за ней на высоте 3000 м летели истребители флайт-лейтенанта Эверс-Суинделла и флайинг-офицеров Ванклина Флоуэра (Wanklin Flower) и Френки Стаббса (Frankie Stubbs). Затем на высоте 3600 м находились четыре «Гладиатора», принадлежавшие флайинг-офицерам Винсенту Стакею (Vincent Stuckey) и Доудингу (P. T. Dowding), пайлэт-офицеру Энтони Хью Чолмли (Anthony Hugh Cholmeley) и флайт-сержанту Дональду Грегори. И, наконец, на высоте 4300 м была еще одна «четверка», которую на «Гладиаторе» Mk.I K7971 возглавлял флайт-лейтенант Пэттл и в которую также входили истребители флайинг-офицеров Сиднея Линнарда, Гарольда Уго Сайкса (Harold Ugo Sykes) и Грега Грехэма (Greg Graham). При этом Пэттл, как командир звена, летевшего на самой большой высоте, одновременно руководил всей группой.

В 18.00 «Гладиаторы» пересекли ливийско-египетскую границу южнее Сиди-Омара и сразу же повернули на север, в направлении Бир-Тайзб-эль-Эсема. Вскоре, на подходе к Бир-эль-Гоби, они встретили группу итальянских самолетов, летевшую ниже. Согласно анг-

лийским данным, это были двадцать семь «Фиатов», летевших девятью «тройками». Фактически же это были шестнадцать CR.42 из 9° и 10° Gr. 4° Stormo С.Т., сопровождавших несколько легких бомбардировщиков Ro.37bis. При этом интересно, что итальянские пилоты затем сообщили, что были атакованы тоже двадцать семью «Гладиаторами».

Воспользовавшись своим тактическим преимуществом, англичане стремительно атаковали противника со стороны солнца. По данным RAF, в течение пяти минут были сбиты десять «Фиатов»: по два самолета были записаны на счет сквадрэн-лидера Данна, флайт-лейтенанта Пэттла и флайинг-офицеров Линнарда и Стакея, и по одному — флайт-лейтенанту Эверс-Суинделлу¹ и флайинг-офицеру Уайкэм-Барнсу. Еще семь побед, отнесенных к категории вероятных, были на счету: сквадрэн-лидера Данна, флайинг-офицеров Стакея, Доудинга, Грехэма и Сайкса, а также пайлэт-офицера Чолмли.

Фактически же Реджиа Аэронаутика потеряла только семь CR.42: марешалло Норино Ренци (Norino Renzi) погиб, серженте Энрико Даллари (Enrico Dallari), Роса (Rosa) и Антонио Валле (Antonio Valle) успели выпрыгнуть на парашютах, а соттотененте Альваро Кверчи (Alvaro Querci), серженте Санто Джино (Santo Gino) и Лидо Поли (Lido Poli)² совершили вынужденные посадки. Со своей стороны итальянские пилоты заявили о пяти сбитых «Гладиаторах». В действительности же 80 Sqn. RAF потеряла только два «Гладиатора»: флайт-сержант Тревор Воугхэн погиб, а флайт-лейтенант Эверс-Суинделл успел выпрыгнуть на парашюте и спустя сутки был подобран патрульным броневым автомобилем 11-го гусарского полка³.

¹ Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.

² В ходе боя он получил тяжелое ранение в руку, но продолжал бой и сбил один «Гладиатор». После вынужденной посадки Поли был доставлен в госпиталь, где поврежденную руку ему пришлось ампутировать. За проявленное мужество серженте Лидо Поли был удостоен высшей военной награды Италии — Золотой Медали за военную доблесть.

³ 19.08.1940 г. флайт-лейтенант Эверс-Суинделл в числе десяти пилотов 80 Sqn. RAF был переведен во вновь сформированную 274 Sqn. RAF. 11.12.1940 г. его «Харрикейн» Mk.I P3976 во время атаки бомбардировщиков SM.79 получил попадание и совершил вынужденную посадку в районе местечка Мерса-Гарбоуб (Mersa Garboub).

13 сентября 1940 г. итальянские части по приказу командующего итальянскими силами в Ливии маршала Родольфо Грациани (Rodolfo Graziani), перешли границу и начали наступление в направлении Суэцкого канала. В течение трех дней они преодолели приблизительно 70 — 80 км вдоль Средиземноморского побережья и 16 сентября взяли Сиди-эль-Баррани, однако дальше им продвинуться не удалось.

15 сентября «Гладиаторы» из 80 Sqn. RAF перелетели на аэродром Сиди-Ханейш (Sidi Haneish). В тот же день десять бомбардировщиков SM.79 попытались совершить налет на Сиди-эль-Баррани, который прикрывали две группы «Гладиаторов». Над Средиземным морем находились десять истребителей 80 Sqn. RAF, а с другой стороны — в тридцати милях от египетского побережья, на высоте около 4900 м, патрулировали два звена из 112 Sqn. RAF. В первое звено входили флайт-лейтенанты Чарльз Фрай и Абрахамс (R. J. Abrahams) и флайинг-офицер Джозеф Фрезер, а во второе — пайлэт-офицеры Беннет (R. J. Bennett), Роберт Хью Кларк (Robert Hugh Clark) и Эдвин Томас Бэнкс (Edwin Thomas Banks).

Две «пятерки» итальянских бомбардировщиков летели над сушей, на достаточном удалении от линии побережья, и потому их первыми заметили пилоты 112 Sqn. RAF. Первое звено во главе с флайт-лейтенантом Фраем, перехватив лидирующую «пятерку» SM.79, заставило ее повернуть обратно. Одновременно другое звено атаковало вторую «пятерку» и флайинг-офицеры Кларк и Бэнкс смогли повредить две «Савойи». Затем к атакам бомбардировщиков присоединились два истребителя 274 Sqn. RAF: «Харрикейн» Mk.I P2544 «УК-Т» флайт-лейтенанта Джона Лапсли и «Харрикейн» Mk.I P2641 сержанта Кларка, а также два тяжелых истребителя «Бленхейм» Mk.IF из 30 Sqn. RAF. В результате, согласно английским данным, из десяти SM.79 были сбиты семь. По одному бомбардировщику были на счету Кларка и Лапсли, для которого это была уже шестая победа.

Тем временем пилоты 80 Sqn. RAF, патрулировавшие над морем, противника так и не заметили. Через некоторое время «Гладиаторы» разделились на два звена и вскоре одно из них натолкнулось на «пятерку» SM.79, приближавшуюся к Сиди-эль-Баррани с северо-востока. В ходе атаки флайт-лейтенант Пэтгл смог повредить один бомбардировщик, однако при этом ответным огнем бортстрелков был сбит один «Гладиатор». Горящий истреби-

тель упал в море и его пилот — 22-летний пайлэт-офицер Энтони Хью Чолмли — погиб.

В октябре звено «В» во главе с Пэттлом было послано на полевой аэродром Бир-эль-Кенавис (Bir el Kenavis), расположенный приблизительно в 26 км южнее Сиди-эль-Баррани. Итальянские SM.79 почти ежедневно бомбили г. Мерса-Матрух и затем, используя свою скорость, легко уходили от «Гладиаторов», взлетающих из Сиди-Ханейш. Бир-эль-Кенавис же находился недалеко от линии фронта, и базировавшиеся на нем истребители могли атаковать бомбардировщики как на пути к цели, так и на обратном пути. Хотя «Гладиаторы» так и не смогли сбить ни одного SM.79, уже одно их присутствие в Бир-эль-Кенависе привело к сокращению числа налетов на Мерса-Матрух.

28 октября 1940 г. Италия объявила войну Греции и ее войска перешли албано-греческую границу. Командующий итальянским экспедиционным корпусом в Албании генерал Висконти Праска (Visconti Prasca) самонадеянно заявил, что греческая армия небоеспособна и что его войска без особых усилий войдут в Афины. Муссолини, надеясь на быструю победу над Грецией, которую ему обещали генералы из Генерального штаба, хотел закрепиться на Балканах и поставить своего союзника Гитлера перед уже свершившимся фактом.

Сразу же после нападения Италии премьер-министр Греции генерал Иоаннис Метаксас (Ioannis Metaxas) обратился за военной помощью к Великобритании, и после непродолжительных переговоров было решено направить в Грецию английский экспедиционный корпус. В него вошли и несколько эскадрилий RAF, получившие довольно громкое название Британских военно-воздушных сил в Греции (British Air Forces in Greece — BAFG). Возглавил BAFG эйр-вице-маршал Д'Альбиак (J. H. D'Albiac).

Первыми английскими самолетами, прибывшими в Грецию, стали восемь «Бленхеймов» Mk.IF во главе с командиром 30 Sqdn. RAF сквадрэн-лидером Шэнноном (U. Y. Shannon), приземлившиеся 3 ноября на аэродроме Элефсис (Eleusis), в 17 км северо-западнее Афин. Британским летчикам предстояло действовать в совершенно незнакомом районе, большей частью над горами, не имея при этом подробных карт и истребительного прикрытия, что, конечно, не вселяло в них большого оптимизма.

Вслед за ними 5 ноября в Элефсис прибыли еще четыре «Бленхейма» Mk.I из звена «А» 30 Sqn. RAF¹, а на следующий день туда перелетели шесть двухмоторных бомбардировщиков «Веллингтон» из 70 Sqn. RAF во главе с командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Рольфе (Rolfe).

Затем настала очередь 80 Sqn. RAF, которая в начале ноября на аэродроме Хаббания получила новые «Гладиаторы» Mk.II. 9 ноября эскадрилья прибыла в Абу-Сувейр, там наземный персонал и необходимое оборудование были погружены на крейсеры «Глочестер» («Gloucester») и «Эдинбург» («Edinburg») и небольшой транспортный корабль, которые сразу же вышли в море и взяли курс на Афины. Пилоты получили двухдневный отпуск, после чего 80 Sqn. RAF была переформирована — вместо трех звеньев в ее составе осталось только два звена: «А» и «В».

Ранним утром 18 ноября 1940 г. девять «Гладиаторов» звена «В» во главе с командиром 80 Sqn. RAF сквадрэн-лидером Уильямом Джозефом Хики (William Joseph Hickey)² сначала перелетели на о. Крит, и, дозаправившись там, затем вечером того же дня приземлились на аэродроме Элефсис.

Уже утром 19 ноября они перебазировались на аэродром Трикала (Trikkala) и после дозаправки двумя звеньями вылетели на патрулирование в район албанского г. Корица (Koritza)³. Вместе с ними летели и три греческих истребителя PZL P.24, но еще на подходе к Корице последние из-за малого остатка топлива были вынуждены повернуть обратно.

Оставшись одни, «Гладиаторы» пролетели прямо над итальянским аэродромом, расположенным в Корице, и зенитная артиллерия открыла по ним огонь. Через несколько секунд флайт-лейтенант Пэттл, возглавлявший второе звено, заметил четыре CR.42, которые приближались снизу справа. Еще в ходе боев в Северной Африке англичане установили, что радиостанции «Фиатов» используют ту же длину волны, что и рации их «Гладиаторов», и что итальянцы

¹ Звено «А» было оснащено бомбардировщиками «Бленхейм» Mk.I, а звено «В» — истребителями «Бленхейм» Mk.IF.

² Он был назначен командиром 80 Sqn. RAF 01.09.1940 г. вместо сквадрэн-лидера Патрика Данна, возглавившего вновь сформированную 274 Sqn. RAF.

³ Ныне г. Корча.

могут слушать их переговоры. Поэтому было заранее решено, что пилоты до начала боя будут соблюдать полное радиомолчание, чтобы не дать противнику понять, что он обнаружен. Пэттл предупредил Хики о замеченных CR.42, просто пролетев мимо его звена и развернув свой истребитель в сторону итальянцев. Покачав крыльями своего «Гладиатора», Хики дал понять, что видит «Фиаты», и Пэттл вернулся на свое место.

После того, как звено Хики спикировало в направлении «четверки» CR.42, Пэттл обнаружил еще два «Фиата» и вместе с пайлэт-офицером Стакеем и сержантом Чарльзом Кэсболтом атаковал их. Один из итальянских истребителей попытался уйти в пикировании, одновременно скользя из стороны в сторону. Пэттл последовал за ним и, быстро сократив дистанцию до 90 м, открыл огонь. Пилот «Фиата», видимо, был убит или тяжело ранен, поскольку было видно, как он безжизненно уткнулся головой в приборную доску. Самолет перешел в еще более крутое пикирование и врезался в землю приблизительно в 3 км западнее Корицы. Стакей, державшийся все это время позади «Гладиатора» Пэттла, поднял вверх большой палец, давая понять, что видел его победу. Это была пятая победа Пэттла и теперь он мог по праву называться асом.

Набрав высоту 4600 м, Пэттл и Стакей увидели, что в нескольких километрах к северу идет интенсивный бой. Летя в том направлении, они скоро столкнулись с парой G.50 и пятью CR.42. Один из G.50 атаковал истребитель Пэттла в лоб, но его пилот слишком рано ушел вниз и очереди прошли в нескольких метрах ниже «Гладиатора». Вслед за ним атаку предпринял один CR.42, но Пэттл, выполнив энергичный разворот, смог зайти к нему в хвост и с дистанции 50 м открыл огонь. После короткой очереди «Фиат» практически мгновенно был охвачен огнем и рухнул на землю. В этот момент Пэттл обнаружил, что давление воздуха в пневмосистеме его «Гладиатора» упало настолько низко, что больше невозможно вести огонь¹, и он был вынужден срочно вернуться на аэродром Трикала.

Всего в ходе боя, согласно английским данным, пилоты 80 Sqn. RAF сбили девять самолетов. Кроме флайт-лейтенанта Пэттла, по две победы одержали флайинг-офицер Грег Грехэм¹ и пайлэт-офицер

¹ Четыре пулемета «Кольт-Браунинг» кал. 7,7 мм, которыми был вооружен «Гладиатор», имели пневмоспуск.

Стакей, сбившие по одному CR.42 и G.50. Пайлэт-офицер Уильям Вейл лично сбил один CR.42 и еще один в паре с пайлэт-офицером Самюэлем Джорджем Купером (Samuel George Cooper), а на счету сержанта Кэсболта был один G.50. Два же CR.42, сбитых фляинг-офицером Линнардом, были отнесены к категории вероятных побед.

В действительности же Реджиа Аэронаутика потеряла только три CR.42 из 160° Gr. Aut. С.Т. и один G.50 из 24° Gr. Aut. С.Т. Все четыре итальянских пилота — сержанте-маджиоре Натале Виола (Natale Viola) и марешалло Джузеппе Сальвадори (Giuseppe Salvadori) из 363° Squadr. 160° Gr. Aut. С.Т., сержанте-маджиоре Артуро Бонато (Arturo Bonato)² из 393° Squadr. 160° Gr. Aut. С.Т. и тененте Аттилио Менеджел (Attilio Meneghel) из 355° Squadr. 24° Gr. Aut. С.Т. — погибли. Кроме того, был поврежден еще один CR.42, его пилот — сержанте-маджиоре Вальтер Раттиччери (Walter Ratticchieri)³ — был ранен в обе ноги, но все же смог совершить посадку.

В то же время, согласно итальянским данным, были сбиты два «Гладиатора» и еще две победы были отнесены к разряду вероятных, однако фактически был поврежден только один «Гладиатор». Его пилот — фляинг-офицер Стакей — получил ранение в правое плечо и ногу, но все же смог дотянуть до аэродрома Трикала и был затем отправлен в госпиталь в Афинах.

20 ноября 1940 г. в Трикалу перелетели и «Гладиаторы» из звена «А» 80 Sqdn. RAF. Одновременно на аэродром Мениди (Menidi), севернее Афин, прибыли «Бленхеймы» из 211 Sqdn. RAF сквадрэн-лидера Гордон-Финлейсона (Gordon-Finlayson). Это было все, что командование RAF смогло направить в Грецию.

Начавшиеся в горах снегопады и метели на несколько дней парализовали действия авиации над линией фронта. В этот период несколько «Гладиаторов» во главе с флайт-лейтенантом Пэттлом пе-

¹ Это были его первые личные победы. Затем утром 16.04.1941 г. над гаванью Халкиса он сбил один Ju-88A, одержав свою третью и последнюю личную победу. Вероятно, сбитым им самолетом был Ju-88A «9K+FM» унтер-офицера Йоханнеса Ухлика (Johannes Uhlick) из 4./KG51, упавший северо-восточнее поселка Политика (Politika), в 16 км севернее Халкиса.

² На его счету были две победы.

³ На его счету были три победы.

релетели на аэродром Янина, в то время как остальные во главе со сквадрэн-лидером Хики остались на аэродроме Трикала.

29 ноября девять «Бленхеймов» из 84 Sqn. RAF во главе с командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Дадли-Льюисом (Dudley-Lewis) совершили налет на албанский г. Тепелена. Их сопровождали шесть «Гладиаторов» под командованием флайт-лейтенанта Пэттла. После того, как бомбардировщики, выполнив задачу, повернули обратно, истребители направились в район греческого села Делвинаклион (Delvinaklion), в 10 км от албанско-греческой границы.

Накануне над этим селом шесть «Гладиаторов» из звена «А» 80 Sqn. RAF провели бой с «десяткой» CR.42. Были сбиты два и повреждены еще два «Фиата», но обратно не вернулся флайт-офицер Сайкс. Английские пилоты видели, как его «Гладиатор» столкнулся с одним из «Фиатов», после чего оба самолета упали на землю. И вот теперь они надеялись найти хоть какие-то следы Сайкса или хотя бы определить точное место падения его «Гладиатора». Четыре истребителя на предельно малой высоте прочесывали район боя, в то время как флайт-лейтенант Пэттл и пайлэт-офицер Вейл прикрывали их сверху. Однако ничего обнаружить так не удалось и спустя шесть недель флайт-офицер Гарольд Уго Сайкс был объявленным погибшим без указания места захоронения¹.

¹ Родился 06.08.1918 г. в г. Александрия, в Египте. Его отец — Джон Сайкс — был англичанином, а мать — Инец Барбье (Inez Barbier) — наполовину итальянкой и наполовину француженкой. Окончив гимназию, Гарольд Сайкс вступил в RAF и после завершения летной подготовки прибыл в 80 Sqn. RAF. К моменту гибели он успел одержать только одну вероятную победу. В 1965 г. его младший брат Алан, разбирая семейный архив, случайно натолкнулся на вырезку со статьей из газеты «Дейли Мейл» от января 1941 г. В ней специальный корреспондент газеты писал, что Гарольд Сайкс был извлечен местными жителями из-под обломков самолета и похоронен на кладбище греческой церкви Двенадцати Апостолов в отдаленной горной деревне Дровиан (Drovian). Далее корреспондент описывал, как он вместе с тремя военнослужащими RAF отправился в эту деревню и после двух часов езды по горным тропам нашел могилу Сайкса. Проверить эту информацию было непросто, поскольку после Второй мировой войны деревня Дровиан оказалась на территории Албании. В тот период Албания была одной из самых изолированных стран мира, которая не только не имела связей с западными странами и Советским Союзом, но и существенно сократила их даже с

Через некоторое время Пэттл и Вейл заметили большое количество трехмоторных бомбардировщиков, летевших двумя группами. Они идентифицировали их как SM.79, но фактически это были Cant Z.1007bis из 47° Stormo B.T., которые поднялись с аэродрома Гротталье (Grottaglio), в 17 км северо-западнее Таранто, чтобы совершить очередной налет на цели на территории Греции. «Гладиаторы» атаковали противника, но единственное чего смогли добиться, так это того, что за двумя самолетами потянулись тонкие шлейфы черного дыма. В результате Пэттлу и Вейлу были засчитаны два поврежденных в группе самолета.

Интересно, что после возвращения экипажи бомбардировщиков сообщили о том, что были атакованы девятью «Гладиаторами» и что один из них, вероятно, был сбит огнем бортстрелков. Возможно, это был «Гладиатор» Пэттла, который после атаки ушел со снижением и который итальянцы посчитали подбитым.

2 декабря 1940 г. флайт-лейтенант Пэттл на «Гладиаторе» Mk.II N5832 около 11.00 вылетел с аэродрома Янина на разведку погоды над линией фронта. В районе г. Аргирокастрон (Argyrokastron) он встретил одиночный биплан Ro.37bis из 47° Squadr. 72° Gr.Aut. O.A. Пэттл стремительно атаковал итальянский разведчик, чей экипаж, видимо, даже не успел заметить грозившей ему опасности. Горящий

поддерживавшим ее Китаем. Одним из наиболее удивительных декретов главы Албании Энвера Ходжи было распоряжение уничтожить на территории страны все захоронения союзных войск, появившиеся в ходе войны. В результате албанцы сровняли с землей британское военное кладбище в Тиране и множество отдельных могил. Однако этот приказ не нашел поддержки в греческих анклавах, где местные жители «спрятали» могилы англичан, просто сняв с них все таблички. Несмотря на такую обстановку, Алан Сайкс в 1967 г. все же смог приехать в Албанию и посетить указанную в статье деревню. Он нашел местных жителей, которые подтвердили, что на кладбище церкви действительно похоронены останки английского летчика и что они видели, как его самолет столкнулся с итальянским. Они передали Алану Сайксу несколько сохранившихся частей разбившихся самолетов, позднейший анализ которых показал, что это были фрагменты контейнера боезапаса «Гладиатора» и механизма изменения шага винта CR.42. В результате Комиссия военных захоронений Британского Содружества Наций (Commonwealth War Graves Commission) официально признала могилу на кладбище деревни Дровиан местом захоронения фланнг-офицера Гарольда Сайкса.

самолет упал на землю около дороги приблизительно в 8 км южнее Аргирокастро¹ и его экипаж — пилот сержанте Луиджи Дель Манно (Luigi Del Manno) и летчик-наблюдатель капитано Мичеле Милано (Michele Milano)² — погиб.

В 14.30 того же дня Пэттл снова поднялся в воздух. На этот раз он во главе двенадцати «Гладиаторов» вылетел на патрулирование над позициями греческих войск. В районе албанского г. Премет (Premet)³ англичане обнаружили в 300 м ниже себя два биплана — это снова были самолеты-разведчики Ro.37bis из 72° Gr.Aut. O.A. Пэттл вместе с пайлэг-офицером Самюэлем Купером и флайт-сержантом Риченсом (S. A. Richens) спикировал вниз. Пэттл выровнял свой истребитель позади и несколько ниже левого самолета. Он подождал пока «Гладиатор» Купера займет позицию за другим бипланом, после чего оба пилота одновременно открыли огонь. Ro.37bis загорелись и рухнули на землю. Согласно донесению Купера, он видел один парашют, но фактически все четыре человека, входившие в экипажи сбитых самолетов, — капитано Гарделла (Gardella) и Фухс (Fuchs), сержанте Леони (Leoni) и Вешия (Vescia) — погибли.

4 декабря с аэродрома Лариса в Янину перелетели пятнадцать «Гладиаторов»: одиннадцать — из 80 Sqdn. RAF и четыре — из 112 Sqdn. RAF, при этом последние только что прибыли в Грецию. В тот же день четырнадцать самолетов во главе со сквадрэн-лидером Хики вылетели на патрулирование в район Тепелены. По докладам англичан, там они вступили в бой с группой из двадцати семи CR.42, но фактически это были двенадцать CR.42 из 150° Gr.Aut. C.T. во главе с командиром группы тененте-колонелло Роландо Прателли (Rolando Pratelli) и десять G.50bis из 24° Gr.Aut. C.T.

Согласно данным RAF, итальянцы потеряли девять истребителей и еще две победы были отнесены к категории вероятных. На счету флайт-лейтенанта Пэттла были три CR.42: один упал на склон горы севернее села Делвинаклион и два — в районе Тепелены. При этом интересно отметить, что Пэттл сообщил о том, что видел, как пилоты двух последних «Фиатов» выпрыгнули на парашютах. Сержант Эдвард Хеветт также заявил о трех сбитых самолетах: двух CR.42 и

¹ Ныне носит название Гирокастра.

² Затем он был посмертно награжден Золотой Медалью за воинскую доблесть.

³ Ныне носит название Пермети.

одном G.50, а на счету пайлэт-офицера Уильяма Вейла, флайт-сержанта Дональда Грегори и сержанта Джорджа Баркера¹ были по одному CR.42. Кроме того, Пэттл доложил, что обстрелял еще один CR.42, а также биплан, которым, по его мнению, был CR.32. Оба самолета скрылись в облаках, оставляя за собой шлейфы черного дыма, и Пэттлу были засчитаны две вероятные победы.

Фактически Реджиа Аэронаутика потеряла в том бою только два CR.42 из 150^o Gr.Aut. С.Т., пилоты которых — тененте Альберто Тиоло (Alberto Tiolo) и соттотененте Паоло Пенна (Paolo Penna) — погибли. Со своей стороны летчики 24^o Gr.Aut. С.Т. претендовали на два сбитых «Гладиатора», но в действительности все английские истребители благополучно приземлились в Янине.

5 декабря 80 Sqn. RAF вернулась на аэродром Лариса, но перед полуднем 19 декабря четырнадцать «Гладиаторов» во главе со сквадрэн-лидером Хики снова перелетели в Янину. Вместе с ними на греческом транспортном самолете Ju-52/3m прибыл и необходимый наземный персонал. В 10.00 20 декабря оттуда поднялись девять «Гладиаторов» под командованием флайт-лейтенанта Пэттла. Они должны были сначала прикрыть «Бленхеймы» из 211 Sqn. RAF, возвращавшиеся после бомбежки целей на территории Албании, а затем патрулировать в районе между г. Тепелена и расположенным в 15 км к западу от него селом Кельцора (Kelsura). Истребители летели тремя звеньями на высоте 3000 м и в «тройку» Пэттла входили флайт-сержант Риченс и сержант Кэсболт.

Однако «Бленхеймы» так и не появились в назначенной точке встречи, а вместо них «Гладиаторы» в 10.40 встретили группу трехмоторных итальянских бомбардировщиков. Согласно донесениям английских летчиков, это были девять SM.79, но фактически это были шесть самолетов из 104^o Gr.Aut. В.Т.: одна «тройка» — из 252^o Squadr. и одна — из 253^o Squadr., которые сопровождали одиннадцать CR.42, летевших на высоте 6100 м.

¹ Это была его единственная победа на «Гладиаторе». Затем 17.04.1941 г. сержант Баркер уже на «Харрикейне» в районе греческого г. Катерини вступил в бой с тремя Vf-109E из III./JG77, которые возвращались после налета на аэродром и порт Волос, и смог сбить один из них. Его победа была подтверждена солдатами 19-й австралийской бригады, однако, по данным Люфтваффе, «Мессершмитт» был подбит зенитным огнем, а не в воздушном бою.

«Гладиаторы» сразу же атаковали бомбардировщики и Пэттл сбил SM.79 тененте Андреа Берлинджиери (Andrea Berlingieri) из 253^o Squadr. Самолет врезался в склон горы приблизительно в 8 км юго-восточнее Тепелены и взорвался. Все четыре члена экипажа успели выпрыгнуть на парашютах, но дальнейшая их судьба неизвестна и с тех пор они считаются пропавшими без вести. Еще одна «Савойя» из 253^o Squadr. получила тяжелые повреждения, но смогла дотянуть до аэродрома в Тиране. Ее экипаж сообщил, что самолет столкнулся с одним из «Гладиаторов», который, потеряв винт, потерпел катастрофу. Кроме того, бортстрелки из экипажа тененте Виварелли (Vivarelli) сообщили, что сбили еще один английский истребитель. В ходе атаки два «Гладиатора» действительно получили повреждения, но оба благополучно вернулись в Янину.

Оставшиеся семь истребителей во главе с Пэттлом продолжили патрулирование и вскоре заметили еще одну группу трехмоторных самолетов. На этот раз это были шесть SM.81 из 38^o Stormo V.T., которых сопровождали G.50bis из 24^o Gr.Aut. C.T. Однако «Фиаты» летели на большой высоте и на достаточно большой дистанции от бомбардировщиков, и «Гладиаторы» смогли беспрепятственно атаковать лидирующую «тройку». Расстреляв весь оставшийся боезапас, Пэттл подбил ведущий SM.81. По докладам английских пилотов, за правым двигателем «Савойи» показался шлейф дыма и она начала терять высоту. Самолет совершил вынужденную посадку в 24 км севернее Кельцоры, при этом он ткнулся носом в землю и у него оторвало правое крыло. Еще один сбитый SM.81 был засчитан пайлэт-офицеру Уильяму Вейлу.

Согласно данным Реджиа Аэронаутики, были действительно сильно повреждены два SM.81. На борту первого из них находился командир 38^o Stormo V.T. колонелло Доменико Людовико (Domenico Ludowico). В ходе атаки три человека, включая первого пилота командира 69^o Squadr. капитано Джулио Беччия (Giulio Beccia), были убиты, а остальные трое получили ранения. Второй пилот смог дотянуть до аэродрома Берат и, несмотря на имевшиеся на борту бомбы, совершил вынужденную посадку. Прежде чем самолет взорвался, оставшиеся в живых успели выбраться из него. На втором SM.81 были ранены все без исключения члены экипажа, но он благополучно приземлился в Тиране.

21 декабря десять «Гладиаторов» из 80 Sqdn. RAF в 10.00 поднялись с аэродрома Янина и направились в сторону линии фронта.

Впереди летела «четверка» во главе со сквадрэн-лидером Хики, за ней — «тройка» флайт-лейтенанта Пэттла, а замыкающей была «тройка» флаинг-офицера Сиднея Линнарда. Над г. Аргирокастрон англичане заметили сначала три бомбардировщика, которые они приняли за SM.79, а затем еще три самолета с двухкилевым хвостовым оперением, которые они идентифицировали как Fiat BR.20. Фактически же все шесть бомбардировщиков были Cant Z.1007 из 47° Stormo V. T., вылетевшие с аэродрома Гротталье, в 17 км северо-восточнее Таранто.

«Гладиаторы» атаковали противника и Пэттл подбил бомбардировщик из второй «тройки». Однако, что с этим самолетом произошло далее, никто из английских летчиков не видел, и Пэттлу засчитали лишь вероятную победу. Через несколько мгновений в том районе появились пятнадцать CR.42 из 160° Gr.Aut. С.Т. Итальянские истребители во главе с командиром группы маджоре Оскаром Молинари (Oskar Molinari) направлялись на разведку в район Янина — Парамитья (Paramythia) — Зица (Zitsa). Бой, в котором также принимали участие и «Фиаты» из 150° Gr.Aut. С.Т., продолжался двадцать пять минут. Интересно, что обе стороны сильно преувеличили число вражеских самолетов. Если экипажи итальянских бомбардировщиков затем сообщили, что их атаковали около двадцати «Гладиаторов», то пилоты последних вообще оценили число появившихся «Фиатов» в 54 самолета!

Количество побед, заявленных противоборствующими сторонами, также превышало реальное число потерь противника. Пилотам 80 Sqn. RAF были засчитаны восемь сбитых CR.42: три — пайлэт-офицеру Вейлу, два — флайт-сержанту Грегори и по одному — флайт-лейтенанту Пэттлу, флайт-сержанту Риченсу и сержанту Кэсболту. Еще три победы, одержанные флаинг-офицерами Уолдом Прайсоуэном (Waldo B. Price-Owen) и Хоскеном (F. W. Hosken) и сержантом Кэсболтом, были отнесены к разряду вероятных.

Фактически же итальянцы потеряли только два «Фиата» из 160° Gr.Aut. С.Т. Оба пилота — тененте Марио Гаэтано Карачини (Mario Gaetano Carancini) из 393° Squadr. и тененте Марио Фраскадоре (Mario Frascadore) из 394° Squadr. — погибли¹. Командир

¹ Карачини успел одержать в ходе Второй мировой войны три победы, а на счету Фраскадоре были две победы, одержанные в группе.

160° Gr. С.Т. маджоре Молилари был ранен в правую ногу и совершил вынужденную посадку в районе г. Тепелена.

После боя пилоты 160° Gr. Aut. С.Т. заявили о шести сбитых «Гладиаторах»: по две победы одержали маджоре Молилари¹ и тененте Эдоардо Крайнци (Edoardo Crainz)² из 394° Squadr. и по одной — капитано Паоло Арканджелетти (Paolo Arcangeletti)³ и тененте Эбер Джуидуче (Eber Giuduce)⁴ из 393° Squadr. Кроме того, победы, одержанные командиром 393° Squadr. тененте Торкуато Тестерини (Torquato Testerini)⁵, серженте-маджоре Франческо Пенна (Francesco Penna)⁶ и серженте-маджоре Доменико Туфано (Domenico Tufano)⁷ из 393° Squadr., были отнесены к разряду вероятных. Летчики 150° Gr. Aut. С.Т. претендовали на два «Гладиатора» и бортстрелки бомбардировщиков Cant Z.1007 из 47° Stormo В.Т. — еще на один.

В действительности обратно не вернулись только два «Гладиатора» из 80 Sqdn. RAF: N5854 фланг-офицера Рипли (A. D. Ripley) и N5816 сквадрэн-лидера Уильяма Хики. Оба летчика погибли, при этом последний успел покинуть горящий самолет, но купол его парашюта вспыхнул и в результате Хики получил при ударе о землю тяжелейшие травмы и вскоре скончался⁸. Еще два «Гладиатора» были сильно повреждены: фланг-офицер Сидней Линнард получил ра-

¹ Погиб 25.03.1941 г., когда его CR.42 во время выполнения комплекса фигур высшего пилотажа над аэродромом Деволи неожиданно потерял управление и врезался в дерево. В ходе Второй мировой войны Молилари успел одержать три победы.

² Всего на его счету были три победы.

³ Всего на его счету были пять побед: три он одержал в ходе гражданской войны в Испании и две — в ходе Второй мировой войны.

⁴ Всего на его счету были пять побед.

⁵ Всего на его счету были две личные и одна вероятная победы.

⁶ Всего на его счету были одна групповая и одна вероятная победы.

⁷ Всего на его счету были одна личная и одна вероятная победы.

⁸ Родился в г. Сидней, в Австралии, и затем в 1930 г. вступил в RAF. Командовал 80 Sqdn. RAF с 27.08.1940 г. В ночь на 12.09.1940 г. он на «Гладиаторе» перехватил итальянский бомбардировщик, атаковавший аэродром Мерса-Матрух. Самолет был захвачен прожекторами и Хики смог выпустить по нему несколько очередей, но без видимых результатов. В ходе боев в Греции он успел одержать одну победу. В конце января 1941 г. сквадрэн-лидер Уильям Хики был посмертно награжден DFC.

нение в икру левой ноги, а у флайт-сержанта Дональда Грегори был поврежден правый глаз. Тем не менее, несмотря на полученные ранения и повреждения самолетов, оба летчика смогли дотянуть до своего аэродрома около г. Янина.

28 января 1941 г. пятнадцать «Гладиаторов» 80 Sqdn. RAF во главе с новым командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Эдвардом Джонсом вылетели на патрулирование в район Кельцюра — Премет. В 14.20 английские летчики заметили итальянские бомбардировщики — это были четыре BR.20 из 37° Stormo В.Т. и пять Cant Z.1007 из 35° Stormo В.Т. Последние были с задней полусферы атакованы тремя «Гладиаторами», которые пилотировали флайт-лейтенант Пэттл, пайлэт-офицер Элдон Троллип (Eldon W. C. Trollip) и сержант Кэсболт. Англичане совместными усилиями подбили один Z.1007, самолет загорелся и из его экипажа только два человека успели выпрыгнуть на парашютах. Пока сержант Кэсболт атаковал второй Z.1007, Пэттл и Троллип зашли в хвост к одному из BR.20. После нескольких очередей из его правого двигателя показался черный дым, но затем бомбардировщик скрылся в облаках, закрывавших горы в районе Премета. Что с ним стало, неизвестно, и потому Пэттлу и Троллипу была засчитана групповая вероятная победа.

После вылета об одном сбитом Z.1007 сообщил и флаинг-офицер Ричард Найджел Каллен, по словам которого, бомбардировщик взорвался в воздухе. Фактически же итальянцы потеряли только один Z.1007 и потому можно предположить, что Каллен атаковал самолет, уже подбитый звеном Пэттла. Согласно данным Реджиа Аэронаутики, еще один Z.1007 получил повреждения и вернулся на аэродром с тремя ранеными членами экипажа, — скорее всего это был бомбардировщик, атакованный Кэсболтом.

9 февраля 1941 г. четырнадцать «Гладиаторов» 80 Sqdn. RAF с аэродрома Янина вылетели на патрулирование в район г. Тепелена. Они летели четырьмя звеньями, которые возглавляли командир эскадрильи сквадрэн-лидер Джонс, флайт-лейтенанты Пэттл и Уильям Джозеф Вудс (William Joseph Woods) и флаинг-офицер Грехэм. Сразу же после взлета на истребителе флаинг-офицера Прайс-Оуэна, входившем в последнее звено, неожиданно заглох двигатель и он, планируя, повернул обратно на аэродром.

В районе Тепелены англичане встретили «тройку» SM.79 и пайлэт-офицер Уильям Вейл, вероятно, успел повредить один из бом-



Флайт-лейтенант Пэттл, Греция, начало 1941 г.



**Пилоты звена «В» 80 Sqdn. RAF, аэродром Янина, начало 1941 г.
Слева направо: сержант Кэсболт, сержант Баркер, сержант Грегори,
пайлэт-офицер Вейл, флайт-лейтенант Пэттл,
флаинг-офицер Каллен**

бардировщиков, прежде чем они скрылись в облаках. После этого Джонс провел свои истребители по широкой дуге и затем севернее села Кельцора развернулся обратно к Тепелене. В этот момент в двигателе его «Гладиатора», который и так последние пятнадцать минут работал неустойчиво, началась сильная вибрация. Джонс вызвал по радио Пэттла и, передав ему командование, вместе с флайнг-офицером Флоуэром, у которого тоже возникли проблемы с двигателем, повернул в Янину.

Оставшиеся одиннадцать «Гладиаторов» продолжили патрулирование, и незадолго перед полуднем Пэттл заметил вдали по левому борту сначала одну «пятерку» CR.42, а затем еще и еще. Всего, согласно докладам английских летчиков, они встретили от тридцати до сорока «Фиатов», но фактически это были лишь шестнадцать CR.42 из 150° Gr. Aut. C. T. во главе с командиром 152° Squadr. капитано Эдмондо Траваджлини (Edmondo Travaglini). При этом надо отметить, что итальянцы также превысили число самолетов противника, сообщив в своих донесениях о двадцати «Гладиаторах».

Бой быстро развалился на множество индивидуальных поединков, которые проходили в районе Тепелена — Аргирокастрон. Вернувшиеся английские летчики заявили о четырех сбитых CR.42 и еще о трех вероятных победах, но на следующий день в Янину пришло сообщение о том, что греческие наземные наблюдатели подтверждают падение всех семи «Фиатов». В результате по одной личной победе были засчитаны флайт-лейтенантам Пэттлу и Джорджу Кеттлуэллу, флайнг-офицеру Каллену, пайлэт-офицерам Вейлу и Таллочу (C. H. Tulloch)¹, а также флайт-сержанту Грегори и сержанту Кэсболту.

Однако первоначальные требования англичан все же были ближе к действительным потерям противника. Были сбиты два CR.42 из 150° Gr. Aut. C. T.: один пилот — сержанте Романо Майоника (Romano Maionica) — погиб, а второй — сержанте Бароло (Barolo) — успел выпрыгнуть на парашюте. Еще два «Фиата» получили повреждения: тененте Роветта (Rovetta) был ранен, но смог дотянуть до своего аэродрома, а капитано Траваджлини совершил вынужденную посадку около Тираны.

Со своей стороны итальянцы претендовали на четыре сбитых и девять поврежденных «Гладиаторов», но фактически обратно не

¹ Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.

вернулись лишь два самолета из 80 Sqdn. RAF. «Гладиатор» Mk.II N5811 был сбит и упал около г. Тепелена, его пилот — флайинг-офицер Хоскен¹ — получил ранение в ногу, но все же успел выпрыгнуть на парашюте. На «Гладиаторе» Mk.II N5858 флайт-лейтенанта Кеттлуэлла неожиданно упало давление масла и он с заглохшим двигателем совершил вынужденную посадку в 84 км севернее Янины. Затем оба английских летчика при помощи греков благополучно добрались до Янины.

9 февраля 1941 г. число личных побед флайт-лейтенанта Пэттла достигло пятнадцати. В тот же день в 80 Sqdn. RAF пришло сообщение, что он награжден DFC, к которому был представлен еще в начале декабря прошлого года после одиннадцати личных побед. В представлении на награждение Пэттла, в частности, говорилось: *«Во всех боях проявил абсолютное бесстрашие перед превосходящими силами противника».*

В течение 10 февраля итальянские бомбардировщики провели серию налетов на аэродром Янина, и патрульные английские истребители регулярно вступали с ними в бой. Утром три «Гладиатора» из 80 Sqdn. RAF, которые пилотировали флайт-лейтенант Пэттл и флайинг-офицеры Грезэм и Доудинг, попытались перехватить «пятерку» Cant Z.1007bis, вероятно, из 47° Stormo B.T. Хотя англичане и не смогли набрать достаточную высоту, чтобы провести эффективную атаку, они все же успели поразить два бомбардировщика и затем Пэттлу был засчитан один поврежденный самолет. Большинство бомб, сброшенных в ходе утренних налетов, упали в западной и северной частях летного поля. Был уничтожен один штабной автомобиль, но сам аэродром получил незначительные повреждения.

Днем сигналы воздушной тревоги практически непрерывно звучали над Яниной, поскольку едва одна «пятерка» бомбардировщиков, сбросив бомбы, поворачивала обратно, как появлялась другая. В общей сложности в налетах участвовали двадцать пять Cant Z.1007bis из 47° Stormo B.T. и SM.79 из 104° Gr.Aut. B.T., которых прикрывали G.50bis из 154° Gr.Aut. C.T. Противостояли им четырнадцать «Гладиаторов»: двенадцать — из 80 Sqdn. RAF и два — из 112 Sqdn. RAF.

¹ Всего на его счету были две вероятные победы.

Согласно английским данным, флайнг-офицер Каллен сбил один SM.79, пайлэт-офицер Вейл — один Z.1007bis, а флайт-лейтенанты Пэттл и Вудс и сержант Кэсболт повредили еще три бомбардировщика, которые они идентифицировали как BR.20. Фактически же повреждения получили семь Cant Z.1007bis, многие из членов их экипажей были ранены, но все самолеты смогли благополучно вернуться на аэродром Гротталье.

В ходе этих налетов бомбардировщики Реджиа Аэронаутики сбросили 150 тяжелых бомб, однако только часть из них упала непосредственно на аэродром, где был уничтожен один греческий «Гладиатор» и еще три истребителя из 80 Sqdn. RAF получили повреждения. Многие бомбы разорвались в близлежащих городских кварталах Янины, вызвав многочисленные разрушения и жертвы среди мирного греческого населения.

Необычно холодная погода, стоявшая зимой 1940 — 41 гг., значительно затруднила снабжение греческих войск. В тяжелейшем положении оказались части в горных районах, практически лишившиеся продовольствия и медикаментов. Единственным способом спасти их от голодной смерти была доставка самого необходимого по воздуху. Эта задача была возложена на экипажи английских «Веллингтонов». В течение всей зимы они, невзирая на погодные условия, сбрасывали над греческими позициями тюки с хлебом и консервами.

В качестве передовой базы бомбардировщики использовали полевой аэродром около села Парамитья, в 36 км юго-западнее Янины. Английские летчики называли его «деревней на краю мира». Село находилось на плато длиной около 16 км, расположенном на высоте 800 м над уровнем моря и окруженном со всех сторон горами высотой около 1500 м. Попасть туда можно было только пешком или на мулах по узкой тропе, петлявшей по крутым склонам, или же по воздуху. Надо отметить, что, несмотря на регулярные полеты, итальянские самолеты-разведчики к этому времени еще не смогли обнаружить аэродром. Во многом это объяснялось тем, что на нем не было никаких построек, за исключением примитивных землянок.

Около полудня 20 февраля с аэродрома Янина в Парамитью перелетели семнадцать «Гладиаторов»: восемь — из 80 Sqdn. RAF и девять — из 112 Sqdn. RAF. В 14.45, после дозаправки, в воздух поднялись пятнадцать истребителей во главе с командиром 112 Sqdn. RAF сквадрэн-лидером Брауном (H. L. I. Brown). Они сопровождали

«Веллингтоны» флайт-лейтенанта Байрд-Смита (M. J. Baird-Smith) и сержанта Спиллера (R. T. Spiller) из 37 Sqn. RAF и один греческий Ju-52/3m. На борту этих трех самолетов находились в общей сложности свыше трех тонн продовольствия и снаряжения, которые они должны были сбросить в расположении греческих частей около села Кельцюра, в 15 км западнее г. Тепелена. В один момент пилоты «Гладиаторов» заметили вдали пять итальянских истребителей, которые, однако, так и не решились приблизиться. Низкая облачность и дождь сильно затрудняли полет, но, тем не менее, задача была выполнена, и оба «Веллингтона» и «Юнкерс» благополучно вернулись в Парамитью.

После этого в воздух поднялись семнадцать «Бленхеймов»: восемь — из 84 Sqn. RAF, шесть — из 211 Sqn. RAF и три — из 30 Sqn. RAF. Вскоре один бомбардировщик из 84 Sqn. RAF из-за отказа одного из двигателей повернул назад в Парамитью, где затем совершил вынужденную посадку «на живот». Остальные шестнадцать самолетов, которых сопровождали шесть «Харрикейнов» из звена «А» 80 Sqn. RAF во главе с флайт-лейтенантом Пэттлом, совершили налет на г. Берат. В результате бомбежки в городе были уничтожены склады итальянской армии и разрушен важный мост через р. Осуми.

Когда «Бленхеймы» в нескольких милях севернее Берата уже разворачивались на обратный курс, с расположенного поблизости аэродрома поднялись G.50bis из 361° и 395° Squadr. 154° Gr. Aut. C.T. Пэттл увидел четыре набиравших высоту темно-зеленых «Фиата» и по рации скоординировал флайт-лейтенанту Вудсу и сержанту Кэсболту атаковать их. Сам же Пэттл на своем «Харрикейне» Mk.I V7724 спикировал на ведущий истребитель из этой «четверки». Заметив опасность, итальянский пилот выполнил энергичный разворот, но Пэттл все же смог удержать его в прицеле и, сократив дистанцию, открыл огонь. Получив серию прямых попаданий, «Фиат» развалился на части. Это была первая победа, одержанная Пэттлом на «Харрикейне». Затем флайт-лейтенант Вудс на «Харрикейне» Mk.I V7138 сбил второй истребитель, а на счету сержанта Кэсболта были сразу два G.50bis, и потом экипажи «Бленхеймов» подтвердили все эти победы.

Тем временем другие «Фиаты» атаковали уходившие «Бленхеймы» и, согласно данным Реджиа Аэронаутики, смогли сбить один

бомбардировщик. Фактически же сильные повреждения получили два самолета: «Бленхейм» L8542 пайлэт-офицера Кокса (Cox) из 211 Sqn. RAF и «Бленхейм» сержанта Рэтлиджа (Ratlidge) из 30 Sqn. RAF, на котором был выведен из строя правый двигатель. Однако они оба все же смогли дотянуть до Парамитьи.

После того, как «Бленхеймы» и преследовавшие их G.50bis приблизились к линии фронта, в бой вступили патрульные «Гладиаторы» из 80 и 112 Sqn. RAF, которые сразу же атаковали итальянские истребители. Флаинг-офицер Ричард Каллен затем написал в своем рапорте:

«Их лидер был на близкой дистанции, он сделал полубочку и перешел в пикирование. Выполнив переворот через крыло, я оказался в позиции прямо позади него. Четыре длинных очереди и противник, загоревшись, врезался в заснеженный холм. Заметив другой G.50, я дал по нему несколько очередей с упреждением. Затем я увидел две группы бипланов и, подумав, что это «Гладиаторы», пошел на сближение. Это были CR.42. Зайдя к одному из них в хвост, я дал очередь. Он перевернулся на спину и его пилот выпрыгнул на парашюте. Остальные сразу повернули назад. Точно так же поступил и я — у меня не осталось боезапаса».

В ходе боя «Гладиатор» Mk.II N5817 флаинг-офицера Каллена тоже получил несколько попаданий. Одна пуля, срикошетировав, пробила Каллену правую руку, но он смог благополучно вернуться на аэродром Янина. Согласно английским данным, пилоты 112 Sqn. RAF — флайт-лейтенант Абрахамс, флаинг-офицер Эдвин Бэнкс и пайлэт-офицер Джек Гровес — смогли повредить еще три G.50bis, а победы, одержанные флайт-лейтенантом Кеттлуэллом и пайлэт-офицером Троллипом из 80 Sqn. RAF были отнесены к разряду вероятных.

Таким образом, получилось, что после этого боя 20 февраля английским летчикам были засчитаны пять сбитых и три поврежденных «Фиата», а также еще две вероятные победы. В то же время, по данным Реджиа Аэронаутики, 154° Gr. Aut. С.Т. непосредственно в бою потеряла только один G.50bis, пилот которого — тененте Альфредо Фуско (Alfredo Fusco)¹ из 361° Squadr. — погиб. Еще два «Фиата», которые пилотировали тененте Ливьо Басси (Livio Bassi) из 395° Squadr. и сержанте Джамбетта (Gambetta), получили тяжелые

¹ Был посмертно награжден Золотой Медалью за военную доблесть.

повреждения, но все же смогли дотянуть до аэродрома Берат. Однако, если Джамбетта приземлился благополучно, то раненый Басси, видимо, не справился с управлением. Во время посадки его G.50bis перевернулся и загорелся. Получив тяжелейшие травмы и ожоги, Басси затем 2 апреля того же года скончался в одном из римских госпиталей¹.

В 15.00 27 февраля с аэродрома Парамитья поднялись девять «Бленхеймов»: шесть — из 211 Sqn. RAF и три — из 11 Sqn. RAF. Они должны были нанести удар по итальянскому аэродрому, расположенному около г. Валона (Valona)². Сопровождали бомбардировщики девять «Харрикейнов»: пять — из 80 Sqn. RAF и четыре — из 33 Sqn. RAF. Спустя час самолеты достигли своей цели и в результате бомбежки на аэродроме были уничтожены один CR.42 из 364^o Squadr. 150^o Gr.Aut. С.Т. и около дюжины бочек с горючим, еще несколько самолетов получили повреждения и были ранены два человека.

В тот момент, когда «Бленхеймы» еще только начали сбрасывать бомбы, их атаковали тринадцать CR.42 из 150^o Gr.Aut. С.Т. во главе с соттененте Эджидио Фальтони (Egidio Faltoni). Итальянцам удалось повредить пять бомбардировщиков, включая все три самолета из 11 Sqn. RAF. На обратном пути в Парамитью два из них, имевшие повреждения гидросистемы, совершили вынужденные посадки и один — «Бленхейм» N3579 — потом пришлось списать.

Затем итальянские истребители сами были атакованы «Харрикейнами». После боя пилоты 80 Sqn. RAF заявили о пяти сбитых CR.42: две победы были засчитаны сержанту Хеветту и по одной — флайт-лейтенанту Пэттлу и флайинг-офицерам Каллену и Ричарду Элвину Экворту (Richard Alvin Acworth)³. Один «Фиат» был на счету сержанта Леонарда Коттинэма из 33 Sqn. RAF и еще одну победу разделили между собой флайинг-офицеры Флоуэр из 80 Sqn. RAF и Гарри Старретт (Harry J. Starrett) из 33 Sqn. RAF. Кроме того, по

¹ В ходе Второй мировой войны он успел одержать семь побед и был посмертно награжден Золотой Медалью за военную доблесть.

² Так итальянцы называли албанский г. Влёра.

³ С 16.05.1939 г. он служил в 112 Sqn. RAF, но затем в феврале 1941 г. Экворт вместе с четырьмя другими пилотами этой эскадрильи был прикомандирован к 80 Sqn. RAF для получения опыта полетов на «Харрикейне». В тот день он летал на «Харрикейне» Mk.I V7288.

докладам английских летчиков, еще два итальянских истребителя, потерпели аварию, столкнувшись друг с другом, когда уходили из-под огня сержанта Хеветта.

Однако, как и 20 февраля, реальные потери противника были значительно меньшими. Согласно итальянским данным, в том бою 150° Gr. Aut. С.Т. потеряла только два CR.42. Оба пилота — соттененте Фальтони и серженте Освальдо Бартолаччини (Osvaldo Bartolaccini)¹ — получили ранения. Они успели выпрыгнуть на парашютах, при этом последний был настолько тяжело ранен, что еще в воздухе потерял сознание.

Итальянцы, кстати, полагавшие, что подверглись атаке «Спитфайров», не претендовали ни на одну победу и это полностью соответствовало действительности. Единственным английским истребителем, поврежденным в бою, оказался «Харрикейн» Mk.I V7724 флайт-лейтенанта Пэттла, в который попала всего одна пуля, пробившая насквозь его топливный бак.

Утром 28 февраля 1941 г. в штаб авиакрыла «W»² поступила разведывательная информация о том, что с 15.30 по 16.30 того же дня в районе между албанским побережьем и г. Тепелена ожидается появление большого числа итальянских бомбардировщиков. Командир авиакрыла уинг-коммендэр Патрик Бернард Кут (Patrick Bernard Coote)³ приказал направить на патрулирование в указанном районе

¹ К этому моменту на его счету были три победы.

² Передовое оперативное авиакрыло (Advanced Operations Wing), получившее известность как «W» (Western) Wing, было сформировано 19.02.1941 г. на аэродроме Янина. Первоначально в него вошли «Бленхеймы» из 84 и 211 Sqdn. RAF, а также несколько звеньев бомбардировщиков из 11 и 30 Sqdn. RAF. Затем в него были включены звено «Веллингтонов» из 37 Sqdn. RAF и двенадцать «Харрикейнов» (шесть — из 33 Sqdn. RAF и шесть — из 80 Sqdn. RAF). Поскольку штаб «W» Wing находился на аэродроме Янина, то ему фактически подчинялись и базировавшиеся там «Гладиаторы» из 80 и 112 Sqdn. RAF. Кроме того, крылу были также приданы две эскадрильи греческих истребителей PZL P.24.

³ Родился в 1910 г. В январе — феврале 1941 г. он командовал 211 Sqdn. RAF, а затем 19.02.1941 г. возглавил «W» Wing. Уинг-коммендэр Кут погиб 13.01.1941 г., когда «Бленхейм» из 211 Sqdn. RAF, на борту которого он находился, во время налета на немецкие части в районе греческого г. Флорина был сбит Bf-109E из 6./JG.27. В ходе Второй мировой войны он успел одержать только одну победу.

все имевшиеся «Харрикейны» и «Гладиаторы», которые сразу же начали перелетать на аэродром Парамитья.

Около 15.00 оттуда взлетели одиннадцать «Гладиаторов» из 80 Sqdn. RAF и семь «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF во главе со сквадрэн-лидером Брауном и сквадрэн-лидером Эдвардом Джонсом, при этом на одном из истребителей 80 Sqdn. RAF летел и уинг-коммендэр Кут. Спустя пятнадцать минут в воздух поднялись четыре «Харрикейна» Mk.I из 80 Sqdn. RAF: V7589 флайт-лейтенанта Пэттла, V7138 флаинг-офицера Каллена, V6749 флаинг-офицера Флоуэра и V7288 флаинг-офицера Экворта.

Над побережьем уже патрулировали четыре «Харрикейна» из 33 Sqdn. RAF во главе с командиром звена «В» флайт-лейтенантом Янгом (A. M. Young). Над о. Корфу¹ они заметили и атаковали несколько SM.79 из 104° Gr.Aut. В.Т. В результате два бомбардировщика получили повреждения и затем один из них совершил вынужденную посадку на аэродроме Тирана, имея на борту одного убитого члена экипажа. Одна поврежденная «Савойя» была записана на счет флаинг-офицера Уинсленда (W. S. F. Winsland).

Тем временем звено во главе с флайт-лейтенантом Пэттлом южнее Валоны встретило группу бомбардировщиков BR.20. Согласно докладом английских летчиков, в нее входили пятнадцать самолетов, но фактически это были десять «Фиатов» из 37° Stormo В.Т. Интересно, что итальянские экипажи в свою очередь вообще сообщили, что были атакованы восемнадцатью «Спитфайрами».

В качестве своей цели Пэттл выбрал BR.20, летевший на правом фланге группы. После трех коротких очередей самолет загорелся и резко пошел вниз. Затем Пэттл с короткой дистанции поджег еще один «Фиат». Флаинг-офицеры Флоуэр и Экворт также сбили по одному бомбардировщику², хотя последний идентифицировал свою жертву как Cant Z.1007. Три сбитых BR.20 из 37° Stormo В.Т. упали на территории Албании, а четвертый смог дотянуть до итальянского побережья и совершил вынужденную посадку в районе Отранто. Еще

¹ Старое название о. Керкира из цепи Ионических островов, расположенных вдоль западного побережья Греции.

² Для Флоуэра это была вторая и последняя личная победа. До этого он 28.11.1940 г. на «Гладиаторе» Mk.II N5854 в районе греческого села Делвинаклион сбил CR.42. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы.



**Флайт-лейтенант Пэттл вылезает из кабины «Харрикейна»
после очередного боевого вылета,
аэродром Парамитья, февраль 1941 г.**



**Английские механики ждут возвращения самолетов,
аэродром Парамитья, начало 1941 г.**

несколько бомбардировщиков вернулись на свой аэродром с ранеными членами экипажей на борту и одним убитым.

В ходе последней атаки лобовое стекло «Харрикейна» Пэттла было залито маслом, вытекавшим из поврежденных двигателей BR.20. Сбросив скорость, Пэттл сдвинул назад подвижную часть фонаря и попытался шарфом протереть стекло. Однако сделать ему это не удалось, так как через несколько секунд он сам был атакован появившейся «пятеркой» G.50bis. После скоротечного боя Пэттл сумел оторваться от противника и около 16.30 вернулся на аэродром Парамитья.

Спустя десять минут Пэттл уже на «Харрикейне» Mk.I V7724 снова поднялся в воздух. К этому времени бой принял широкий размах, распространившись на весь район между г. Тепелена и албанским побережьем, и в нем участвовали «Гладиаторы» из 80 и 112 Sqdn. RAF и CR.42 из 160^o Gr.Aut. C.T. и G.50bis из 24^o Gr.Aut. C.T. Прибыв к месту боя, Пэттл заметил «тройку» CR.42, которая возвращалась на аэродром Валона. Он затем написал:

«Я зашел к ним сзади и дал длинную очередь. Один из них сразу перешел в вертикальное пикирование, но на случай, если это была лишь уловка, я последовал за ним. Было очевидно, что он сильно поврежден, и когда я понял, что он падает прямо в море, я решил вернуться к двум другим. Набирая высоту, я был немало удивлен, увидев опускавшиеся мимо меня парашюты».

Вернувшись в 17.40 на аэродром Парамитья, флайт-лейтенант Пэттл доложил о двух сбитых «Фиатах», чьих пилотов он видел опускавшимися на парашютах, и об одной вероятной победе (это был истребитель, за которым он последовал вниз). Таким образом, в ходе двух боевых вылетов 28 февраля Пэттл сбил два BR.20 и два CR.42, после чего общее число его побед достигло двадцати одной. На счету флаинг-офицера Ричарда Каллена также были четыре победы (два SM.79 и два CR.42), но он одержал их в ходе одного вылета, за что был затем награжден DFC.

«Гладиаторы» из 80 Sqdn. RAF сбили шесть самолетов: на счету сквадрэн-лидера Джонса были два CR.42, пайлэт-офицера Вейла — SM.79 и G.50bis, уинг-коммендэра Кута и ворэнт-офицера Риченса — по одному CR.42¹. Еще четыре самолета, подбитых флайт-лейтенан-

¹ Для «Мика» Риченса это была вторая и последняя личная победа.

том Кеттлуэллом (CR.42 и G.50bis), флаинг-офицером Доудингом (G.50bis) и пайлэт-офицером Троллипом (CR.42), были отнесены к разряду вероятных побед.

Пилоты 112 Sqdn. RAF одержали десять побед: флайт-лейтенанты Джозеф Фрезер и Чарльз Фрай сбили по одному CR.42 и G.50bis, сквадрэн-лидер Браун, флайт-лейтенант Абрахамс и сержант Джордж Дональдсон — по одному G.50bis, а флаинг-офицеры Хоумер Кочрейн и Бэнкс и пайлэт-офицер Гровес — по одному CR.42. Флаинг-офицер Бэнкс смог повредить один BR.20 и один CR.42, пайлэт-офицер Роберт Хэлдон МакДональд (Robert Haldane McDonald) — один BR.20, а флаинг-офицер Дэнис Герберт Винсент Смит (Denis Herbert Vincent Smith) — один CR.42. Кроме того, сержант Дональдсон подбил еще один G.50bis, но что с ним произошло далее было неизвестно, и потому Дональдсону была засчитана только вероятная победа.

Всего 28 февраля 1941 г. в ходе большого боя, проходившего между албанским побережьем и г. Тепелена, согласно английским данным, были сбиты двадцать семь итальянских самолетов: тринадцать CR.42, шесть G.50bis, пять BR.20 и три SM.79, шесть — два BR.20, два SM.79 и два CR.42 — повреждены и еще шесть побед (три CR.42 и три G.50bis) были отнесены к разряду вероятных. Для RAF этот день стал самым успешным во всей кампании в Греции, однако сведения противоположной стороны заставляют усомниться в этом.

Документы Реджиа Аэронаутики зафиксировали потерю лишь пяти бомбардировщиков: четырех BR.20 из 37° Stormo В.Т. и одного SM.79 из 104° Gr. В.Т., а также четырех истребителей: двух G.50bis из 24° Gr. Aut. С.Т. и двух CR.42s из 160° Gr. С.Т. Погиб соттененте Итало Транни (Italo Traini) из 394° Squadr. 160° Gr. С.Т., а соттененте Рауль Франчинетти (Raoul Francinetti)¹ из той же эскадрильи был ранен в ногу. Были также ранены и затем совершили вынужденные посадки в районе Тираны командир 355° Squadr. капитано Этторе Фошини (Ettore Foshini) и тененте Марио Беллагамби (Mario Bellagambi)² из той же эскадрильи.

¹ На его счету была всего одна личная победа.

² К концу Второй мировой войны на счету тененте-колонелло Фошини было семь побед, а на счету маджоре Беллагамби — четырнадцать побед.

Правда, итальянцы тоже зависили свои успехи, заявив о семи сбитых самолетах: шести «Гладиаторах» и одном «Спитфайре», еще два «Гладиатора» были отнесены к категории вероятных побед. Фактически же англичане потеряли один «Гладиатор» из 112 Sqn. RAF, который был сбит G.50bis, вероятно, принадлежавшим тененте Беллагамби. Биплан упал в районе порта Саранда (Sarande)¹ и его пилот — флайт-лейтенант Абрахамс² — затем вспоминал:

«Мой старый «Глад» внезапно стал как тряпка. Ничего не работало. Я тут же понял, что лучшее из того, что я могу сделать, так это покинуть его. Однако самолет вращался, словно безумный, а я ничего не мог сделать и сидел, положив руки на колени. В конечном счете, я все же смог выбраться наружу. Было так приятно ощущать себя в воздухе, что я чуть было не забыл потянуть за вытяжное кольцо парашюта. Я думаю, что я установил рекорд затяжного прыжка для Албании и Греции.

Я приземлился и некоторое время лежал на земле, пока меня не подняли греческие солдаты, которые приветствовали меня и хлопали по спине. Один из них спросил меня: «Милано, Рома?». И я понял, что они думают, что я «ити» [итальянец]. Они просто не понимали, что англичанина тоже можно сбить. Я ответил: «Иглезе», после чего начался праздник. Они подняли меня на плечи и процесс встречи «прибывшего героя-победителя» стартовал. Мы пили вино и развлекались. Это были весьма хорошие малье».

28 февраля произошел и довольно курьезный случай, который только случайно завершился без печальных последствий для английских летчиков. Когда бой был уже в самом разгаре, с аэродрома Парамитья взлетел одиночный «Харрикейн» из 33 Sqn. RAF, который пилотировал фланг-офицер Персиваль Ньютон (Percival Newton). Достигнув района боя, он практически с ходу атаковал CR.42, который оказался... «Гладиатором» из 80 Sqn. RAF. К счастью, для пилота биплана все закончилось благополучно, чего нельзя было сказать о Ньютоне. Через несколько мгновений уже его «Харрикейн» сзади был атакован «Гладиатором» из 112 Sqn. RAF, принявшим его в горячке боя за итальянский G.50bis. Истребитель по-

¹ Итальянцы называли его Санти Каранта (Santi Caranta).

² Летая на «Гладиаторе», он одержал две личные и одну групповую победы, а также повредил один самолет. 04.03.1941 г. он был переведен из 112 Sqn. RAF и больше уже не одержал ни одной победы.

лучил повреждения и Ньютон был вынужден бесславно вернуться в Парамитью.

В течение 1 марта «Харрикейны» из 33 и 80 Sqdn. RAF трижды сопровождали «Бленхеймы» из 30 и 211 Sqdn. RAF, атаковавшие Парабоя (Paraboa), Берат и порт Валоны. В ходе последнего вылета в качестве ведомого флайт-лейтенанта Пэттла летел тот самый фланг-офицер Ньютон. Залив Валона был закрыт облачностью и «Харрикейны» снизились, чтобы можно было разглядеть гавань. Пилоты обнаружили большой транспорт и Пэттл с короткой дистанции обстрелял его.

Утром 4 марта в проливе Отранто, около албанского побережья, появились пять итальянских боевых кораблей. Пройдя вдоль берега, они подвергли артиллерийскому обстрелу дороги в районе поселка Химара (Himara) и небольшого порта Палермо¹, расположенных соответственно в 35 км и в 23 км северо-западнее порта Саранда. Англичане идентифицировали корабли, входившие в этот отряд, как два крейсера и три эсминца. Фактически же это были эсминец «Аугусто Риботи» («Augusto Riboty»), построенный и введенный в строй еще в ходе Первой мировой войны², миноносец «Андромеда» («Andromeda»)³ и три торпедных катера типа MAS. Их воздушное прикрытие осуществляли G.50bis из 24° Gr. Aut. C.T

В штабе авиакрыла «W» было решено нанести немедленный удар по кораблям, и в воздух поднялись четырнадцать «Бленхеймов»: пять — из 84 Sqdn. RAF и девять — из 111 Sqdn. RAF. Прикрывали их семнадцать «Гладиаторов»: четырнадцать — из 112 Sqdn. RAF и три — из 80 Sqdn. RAF, а также десять «Харрикейнов». Четыре истребителя из 80 Sqdn. RAF во главе с флайт-лейтенантом Пэттлом держались на правом фланге «Бленхеймов», «четверка» из 33 Sqdn. RAF — на левом и еще одна пара «Харрикейнов» находилась наверху.

В 15.00 итальянские корабли были обнаружены в десяти милях южнее Валоны. Зайдя сзади и выстроившись в линию по курсу движения кораблей, «Бленхеймы» один за другим сбросили на них

¹ Так итальянцы называли албанское местечко Борши.

² «Риботи» благополучно пережил Вторую мировую войну и был включен в список кораблей, которые должны были передать СССР. Однако эсминец остался в Италии и в 1951 г. был разобран на металлолом.

³ 17.03.1941 г. около порта Валона он был потоплен английским самолетом-торпедоносцем.

бомбы. Однако атака не дала никакого результата и не было отмечено ни одного попадания в цель. Когда бомбардировщики еще находились над кораблями, «Харрикейны» из 33 Sqdn. RAF были неожиданно атакованы сверху шестью G.50bis. Итальянцам удалось сбить «Харрикейн» Mk.I V7801, пилот которого — 24-летний ворэнт-офицер Гарри Гудчилд (Harry J. Goodchild) — погиб. Интересно, что итальянские летчики при этом не заметили «Бленхеймы», поскольку затем доложили лишь об одномоторных самолетах: десяти «Спитфайрах», трех «Баттлах» и двадцати «Гладиаторах».

После того, как бомбардировщики легли на обратный курс, Пэттл приказал пилотам «Харрикейнов» парами атаковать итальянские истребители, которые в большом количестве появились над кораблями. Практически сразу же одиночный G.50bis обстрелял самого Пэттла и его ведомого, которым в этом вылете был флаинг-офицер Ричард Каллен. Пэттл, уйдя из-под огня, подбил этот «Фиат» и затем видел, как он, войдя в штопор, врезался в склон горы к северу от поселка Химара. В этот момент еще один G.50bis атаковал Каллена. Его «Харрикейн» Mk.I V7288 был сбит и тоже упал в районе Химары. Гибель Ричарда Каллена, имевшего на своем счету шестнадцать побед, стала болезненным ударом для RAF.

Оставшись один, Пэттл повернул в сторону Валоны и вскоре снова был атакован одиночным G.50bis. В ходе скоротечного боя, согласно докладу Пэттла, «Фиат» был сбит и упал в море юго-западнее гавани Валоны. После этого он вступил в бой с третьим G.50bis и тоже сбил его. По словам Пэттла, горящий итальянский истребитель упал в воду около мыса Гюхеза¹, в 17 км западнее Валоны. Затем он заметил ниже себя десять CR.42 и спикировал на них. Пэттл сообщил, что после его очереди из двигателя одного из «Фиатов» показался дым и самолет вошел в штопор, и потому ему была засчитана вероятная победа.

Остальные пилоты «Харрикейнов» также вели интенсивные бои и после возвращения доложили о пяти победах. Сержант Эдвард Хеветт сначала в районе Химары сбил один G.50bis, а затем в районе Валоны — три CR.42. На счету же пайлэт-офицера Уильяма Вейла был один G.50bis.

¹ Итальянцы называли его Лингветта.

Тем временем «Гладиаторы» из 112 Sqdn. RAF во главе со сквадрэн-лидером Брауном встретились с десятью G.50bis и пятью CR.42, взлетевшими с аэродрома Валона. Согласно английским данным, в ходе завязавшегося боя были сбиты два G.50bis. Один из них был на счету флайт-лейтенанта Джозефа Фрезера, а второй разделили между собой тот же Фрезер, сквадрэн-лидер Браун и пайлэт-офицеры Гровес и МакДональд (D. H. G. MacDonald). Кроме того, четыре пилота — флайт-лейтенант Чарльз Фрай, флаинг-офицеры Эдвин Бэнкс и Ричард Экворт и сержант Дональдсон — одержали по одной вероятной победе. На счету сквадрэн-лидера Брауна, флаинг-офицера Хоумера Кочрейна и пайлэт-офицеров Гровеса и МакДональда были по одному поврежденному самолету.

Таким образом, всего 4 марта в районе Химара — Валона, по докладам английских летчиков, они сбили семь G.50bis и три CR.42. повредили четыре G.50bis и еще шесть подбитых самолетов (пять G.50bis и один CR.42) были отнесены ими к категории вероятных побед. По сведениям же Реджиа Аэронаутики были потеряны лишь два истребителя из 24° Gr.Aut. С.Т.: один G.50bis и один CR.42. Оба итальянских пилота — сержанте Марчелло Де Сальвиа (Marchello De Salvia) из 354° Squadr. и соттененте Никола Коболли Джигли (Nicolo Cobolli Gigli) из 355° Squadr. — погибли и были затем посмертно награждены Золотыми Медалью за военную доблесть. Кроме того, ранение получил тененте Франческо Рокка (Francesco Rocca), который, однако, все же смог благополучно посадить свой G.50bis на аэродроме Валона.

Со своей стороны итальянцы заявили о том, что были сбиты четыре «Гладиатора» и два «Харрикейна», при этом два последних они ошибочно идентифицировали как «Спитфайр» и «Баттл». В действительности же обратно не вернулись только два уже упоминавшихся выше «Харрикейна».

Общее число личных побед Пэттла достигло двадцати трех и он был награжден Bar to DFC. 12 марта 1941 г. ему было присвоено звание исполняющего обязанности сквадрэн-лидера и он был назначен командиром 33 Sqdn. RAF¹, которая в тот момент базировалась

¹ Была сформирована 12.01.1916 г., но затем 13.06.1919 г. ее распустили. Заново была сформирована 01.03.1929 г. и с 1935 г. размещалась сначала в Индии, а затем в Египте.

на аэродроме Лариса. Репутация Пэттла позволила ему быстро завоевать доверие своих новых подчиненных, которые в ходе Второй мировой войны уже успели одержать 91 победу.

Утром 23 марта эскадрэн-лидер Пэттл совершил свой первый боевой вылет во главе 33 Sqdn. RAF. Тринадцать «Харрикейнов» его эскадрильи вместе с одиннадцатью «Гладиаторами» из 112 Sqdn. RAF прикрывали шесть «Бленхеймов» из 84 Sqdn. RAF, которые атаковали аэродром Берат. В результате бомбежки были повреждены два Ro.37bis и один G.50bis. Хотя из-за плотной низкой облачности бомбардировщики были вынуждены сбрасывать бомбы с высоты всего 450 м, они лишь незначительно пострадали от зенитного огня. В тоже время два «Харрикейна» получили сильные повреждения и в сопровождении «тройки» истребителей во главе с флаинг-офицером Фрэнком Холманом (Frank Holman) были вынуждены вернуться обратно в Ларису.

Остальные «Харрикейны», перегруппировавшись, продолжали держаться рядом с «Бленхеймами». На обратном пути они в районе албанско-греческой границы были внезапно атакованы G.50bis из 24° Gr.Aut. С.Т., которым удалось подбить «Харрикейн» Mk.I V7415 флаинг-офицера Чарльза Дайсона (Charles Dyson)¹. Вероятно, он стал жертвой тененте Энрико Джорданино (Enrico Giordanino) и сотто-тененте Джорджио Моретти (Giorgio Moretti)¹, которые после выле-

¹ 11.12.1940 г. его «Харрикейн» не вернулся из патрульного полета над наступающими в Северной Африке английскими частями. Дайсон считался пропавшим без вести, но спустя шесть дней появился в эскадрилье. Он заявил о том, что в ходе того вылета сбил шесть CR.42 и один SM.79. По его словам, над линией фронта он, выйдя из облаков, обнаружил прямо перед собой шесть «Фиатов», которые сопровождали несколько бомбардировщиков. В течение короткого промежутка времени Дайсон сбил все шесть истребителей, при этом один из них протаранил SM.79 и вместе с ним упал на землю. Затем в районе Эс-Саллума Дайсон атаковал еще несколько CR.42, но на этот раз его «Харрикейн» был тяжело поврежден и ему пришлось совершить вынужденную посадку за линией фронта. Поначалу английское командование отнеслось к заявлению Дайсона с большим скептицизмом, однако наблюдатели из наземных частей подтвердили, что 11 декабря над линией фронта «Харрикейном» действительно были сбиты шесть CR.42 и один SM.79. Одержав семь побед в ходе одного вылета, флаинг-офицер Дайсон установил рекорд RAF, который никто из британских летчиков в ходе Второй мировой войны так и не смог побить.

та доложили об одном сбитем и одном поврежденном «Харрикейне». На истребителе были пробиты топливные баки и повреждена система охлаждения двигателя. Дайсону практически удалось дотянуть до Ларисы, когда двигатель «Харрикейна» заглох. Дайсон выпрыгнул на парашюте и затем при помощи греческих солдат добрался до своего аэродрома.

После полудня того же дня десять «Харрикейнов» из 33 Sqn. RAF во главе с Пэттлом снова поднялись в воздух, чтобы нанести штурмовой удар по итальянскому полевому аэродрому около г. Фиери. Уже на подходе к цели англичане, согласно их докладам, были атакованы приблизительно двадцатью G.50bis и C.200. По данным RAF, сквадран-лидер Пэттл и фланг-офицеры Фрэнк Холман и Вернон Вудвард сбили по одному «Фиату», кроме того, тот же Вудвард смог повредить еще один G.50bis. На счету фланг-офицера Ньютона были один поврежденный самолет и одна вероятная победа.

В ходе боя «Харрикейны» рассеялись и в результате только Пэттл и Вудвард смогли выполнить поставленную задачу — атаковать аэродром около Фиери. Пэттл затем сообщил о трех уничтоженных им на земле G.50bis. В ходе атаки он заметил на высоте около 60 м заходящий на посадку «Фиат» и дал по нему очередь. Пэттл видел, что итальянский самолет после этого перевернулся на спину, но поскольку не успел заметить его падения, то доложил лишь о вероятной победе. Пэттл был чрезвычайно рассержен тем, что его пилоты не выполнили своей основной задачи, и, вернувшись в Ларису, устроил им разнос.

Как это уже не раз бывало, сведения противоположной стороны значительно отличаются. По данным Реджиа Аэронаутики, в результате штурмовки на аэродроме Фиери был уничтожен и сгорел лишь G.50bis, а в ходе воздушного боя вообще не был потерян ни один самолет. По тем же данным пилоты G.50bis из 154° Gr.Aut. C.T. и CR.42 из 150° Gr.Aut. C.T. сбили по одному «Харрикейну» и одер-

¹ 15.06.1944 г. его G.55 MM91087 из 3° Squadr. 1° Gr. C.T. ANR во время патрулирования в районе Ливорно — Пиза был сбит «Спитфайром» из 243 Sqn. RAF. Получив тяжелые ранения, Моретти смог выпрыгнуть на парашюте, но затем умер в госпитале. На его счету были две личные и две групповые победы.



Командир 33 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Пэттл (в центре)



Пилоты 33 Sqdn. RAF, аэродром Лариса, начало апреля 1941 г.

Слева направо: пайлэт-офицеры Питер Уикэм и Муир, флаинг-офицер Вернон Вудвард, флайт-лейтенант Литтлер, пайлэт-офицер Эрнест Дэн, флаинг-офицеры Фрэнк Холман, Уильям Вудс и Джеймс Киркпатрик, флайт-лейтенант Янг, сквадрэн-лидер Мармадюк Томас Пэттл, флаинг-офицер Гарри Старретт, флайт-лейтенант Джордж Рамсей, пайлэт-офицеры Батчер (Butcher), Уинсленд и Данскомб (Dunscombe)

жали по одной вероятной победе, но фактически все английские истребители благополучно вернулись на свой аэродром.

6 апреля 1941 г. в 05.15 части 2-й полевой армии вермахта, сконцентрированные на югославско-австрийской и югославско-венгерской границах, при поддержке авиации 4-го воздушного флота Люфтваффе без предупреждения о начале войны вторглись в Югославию. Затем в 05.30 немецкий посол в Афинах передал греческому правительству ноту о том, что в 06.00 того же дня Германия начнет боевые действия и против Греции.

Части 12-й полевой армии вермахта начали наступление с территории Болгарии, однако путь им преграждала система мощных укреплений общей длиной около 200 км, созданная на горных вершинах вдоль болгарско-греческой границы. Ее называли линией Метаксаса, поскольку она была построена по инициативе премьер-министра Греции генерала Иоанниса Метаксаса. Единственным местом, где немецкие моторизованные части могли преодолеть линию Метаксаса, был проход Рупель (Rupel), в долине р. Струма, в горах Беласица. Именно там развернулись ожесточенные бои между частями 18-го немецкого горного корпуса (XVIII (Montain) Corps) и 2-й греческой армии.

Пайлэт-офицер Уинсленд из 33 Sqn. RAF позднее вспоминал: *«Услышав новости перед рассветом, мы встали, умылись ледяной водой и оделись. Каждый был напряжен, наши чувства и мысли путались — что теперь будет? Наша армия отступала в Египте, грекам только что удалось сдержать наступление итальянцев в Албании, и достаточно ли британских частей, чтобы не пустить немцев в Грецию? Что будет теперь в воздухе? В то время как мы имели достаточно сил, чтобы справиться с итальянцами, мы, конечно, значительно уступали в численности немцам. В течение последних недель мы слышали о колоссальных немецких воздушных силах, сконцентрированных в Болгарии. И это все? Немного мы знаем!*

Все утро все пригодные «Харрикейны» стояли в конце взлетной полосы, запаркованные против ветра, в готовности к немедленному взлету. Днем все двенадцать «Харрикейнов» вылетели на патрулирование над Болгарией. Я имел счастье лететь рядом со сквадрон-лидером Пэтлом. Внезапно мы увидели восемь Vf-109 и атаковали их с пикирования. Это была моя первая действительно хорошая атака на «Харрикейне» в сомкнутой «четверке». Я видел, как командир в

течение нескольких секунд сбил два из них. Какое зрелище. Я никогда не забуду этого. После двухсекундной очереди из восьми его пулеметов от первого вражеского самолета прямо в воздухе начали отваливаться большие части. Пока самолет переворачивался через крыло, пилот решил выпрыгнуть на парашюте. При этом парашют открылся, когда его ноги все еще были в кабине, но, несмотря на это, он все же смог покинуть самолет. Подобная участь ждала и второй самолет, который, загоревшись, начал спускаться по нисходящей спирали. У меня не было времени, чтобы увидеть, что случилось с его пилотом».

Двенадцать «Харрикейнов» из 33 Sqn. RAF атаковали «восьмерку» Bf-109E-7/В из 8./JG27. В этот момент каждый из немецких самолетов нес под фюзеляжем по одной 250-кг бомбе, которые они должны были сбросить на укрепления линии Метаксаса, прикрывавшие проход Рупель. Согласно докладам пилотов 33 Sqn. RAF, они без потерь со своей стороны сбили пять «Мессершмиттов». Две победы были на счету сквадрэн-лидера Пэттла, по одной — на счету флаинг-офицера Питера Уикэма (Peter R. Wickham) и флайт-сержанта Коттинэма, а пятую разделили между собой пайлэт-офицер Уинсленд¹ и тот же Коттинэм.

Данные JG27 о своих потерях 6 апреля соответствуют числу побед, засчитанных английским летчикам, — обратно действительно не вернулись пять Bf-109E-7/В. Погибли командир 8./JG27 обер-лейтенант Арно Беккер (Arno Becker), обер-фельдфебель Адольф Фальтингс (Adolf Faltings) и обер-фенрих Эккард (Eckard). Лейтенант Клаус Фаберу (Klaus Faber), успев выпрыгнуть на парашюте, приземлился в расположении греческих войск и попал в плен. Однако он пробыл в плену недолго и после оккупации Греции был освобожден. Обер-фельдфебель Герхард Фрёмминг (Gerhard Frömming) был ранен, но все же смог совершить вынужденную посадку на болгарской территории. Скорее всего, «Мессершмитты» обер-лейтенанта Беккера и лейтенанта Фабера были сбиты сквадрэн-лидером Пэттлом.

Во второй половине дня 7 апреля три «Бленхейма» из 11 Sqn. RAF под прикрытием двух «Харрикейнов» из 33 Sqn. RAF, один

¹ Погиб 29.11.1941 г., когда его «Харрикейн» в бою над Северной Африкой был сбит CR.42 командира 366° Squadr. 151° Gr. С.Т. капитано Бердардино Серафини (Bernardino Serafini). Был награжден DFC.

из которых пилотировал Пэттл, атаковали колонну 18-го горного корпуса вермахта на дороге восточнее македонского г. Струмица (Strumica), в 16 км от югославно-греческой границы. На обратном пути Пэттл заметил летевший ниже одиночный бомбардировщик, который он идентифицировал как Do-215. Согласно докладу Пэттла, он, спикировав, сбил этот самолет. По данным же Люфтваффе, все потерянные в тот день «Дорнье» приходятся на северные районы Югославии, а над Грецией атаке со стороны вражеского истребителя подвергся только один Do-17 из Stab/StG2. Самолет получил лишь незначительные повреждения и благополучно приземлился на своем аэродроме.

8 апреля восемь «Бленхеймов» из 211 Sqdn. RAF, которых сопровождали девять «Харрикейнов» из 33 Sqdn. RAF, совершили налет на болгарский аэродром Петрич. Он находился всего в трех километрах от греческой границы и с него действовали самолеты Люфтваффе. После того, как бомбардировщики повернули назад, летное поле аэродрома обстреляли «Харрикейны». Согласно английским данным, им удалось поджечь несколько самолетов, два из которых затем были записаны на счет эскадрэн-лидера Пэттла.

Ранним утром 9 апреля Пэттл в паре с флайинг-офицером Дайсоном взлетел по тревоге с аэродрома Лариса. В сумерках он заметил двухмоторный самолет, который идентифицировал как Ju-88. Перед тем, как бомбардировщик снова исчез из виду, Пэттл успел дать по нему очередь. Вернувшись на аэродром, Пэттл сообщил, что поразил правый двигатель «Юнкерса» и видел, как из него показалось пламя. После завтрака он получил сообщение, что атакованный им самолет упал рядом с Ларисой. Когда Пэттл вместе с флайинг-офицером Холманом прибыл на место падения, выяснилось что его жертвой фактически был Do-17Z «U5+BT» унтер-офицера Ульриха Зоннеманна (Ulrich Sonnemann) из 9./KG2.

Днем 10 апреля десять «Бленхеймов» из 11 Sqdn. RAF под прикрытием нескольких «Харрикейнов» из 33 Sqdn. RAF атаковали колонны 60-го моторизованного корпуса вермахта, двигавшиеся по шоссе между македонскими городами Прилеп (Prilep) и Битола (Bitolj). Бомбардировщики были перехвачены большим количеством Bf-109E и Bf-110, но, уйдя в облака, смогли избежать потерь. Согласно докладу эскадрэн-лидера Пэттла, он в ходе этого вылета сбил два самолета: один Bf-109E, пилот которого выпрыгнул на пара-

шюте, и один Bf-110. Это были его 30-я и 31-я личные победы. В тот день в районе Прилеп — Битола действительно были потеряны два Bf-110 из 7./LG2 и Bf-109E обер-лейтенанта Герберта Мардааса (Herbert Mardaas) из Stab/JG27, однако все они, по данным Люфтваффе, попав в полосу плохой погоды, разбились в горах.

Ранним утром 11 апреля сквадрэн-лидер Пэттл взлетел с аэродрома Лариса, чтобы перелететь на запасной полевой аэродром, носивший условное наименование «Churtons Bottom». Вскоре Пэттл заметил множество низколетящих бомбардировщиков, которые он идентифицировал как Ju-88 и He-111. Они сбрасывали морские мины у входа в порт Волос, в заливе Пагаситикос. Немедленно атаковав их, Пэттл сбил по одному самолету каждого типа, прежде чем появилось дежурное звено «Харрикейнов», которое стало преследовать уходившие бомбардировщики. Скорее всего, обеими жертвами Пэттла стали все-таки «Юнкерсы». В то утро в ходе налета на порт Волос были потеряны два Ju-88А вместе с их экипажами: «4D+JR» обер-лейтенанта Ханса Шайбле (Hans Schaible) из 7./KG30 и «4D+FS» лейтенанта Виммера (Wimmer) из 8./KG30.

Днем 12 апреля тридцать три «Харрикейна» во главе со сквадрэн-лидером Пэттлом вылетели на патрулирование над долиной р. Струма. Восточнее Салоник они встретили одиночный бомбардировщик, который был идентифицирован как Do-215, и Пэттл сразу же сбил его. Уже на обратном пути в Ларису английские летчики получили по радио предупреждение о появившихся в районе аэродрома вражеских самолетах и практически сразу же заметили приблизительно в тысяче метров ниже «тройку» SM.79. Ее сопровождали истребители, которые англичане приняли за Bf-109E.

Пэттл приказал трем звеньям связать боем истребители, которые, вероятно, все-таки были итальянскими С.200, а сам вместе с флайнг-офицерами Холманом и Старреттом спикировал на «Савойи». По докладам английских пилотов, были сбиты два SM.79: один был на счету Пэттла, а другой разделили между собой Холман и Старретт. Затем Пэттл атаковал и повредил один из истребителей. Он сообщил, что видел, как в результате его попаданий от правого крыла самолета отлетели большая панель и колесо. В результате общее число личных побед Пэттла достигло тридцати пяти, однако данные Реджиа Аэронаутики и Люфтваффе не подтверждают его побед, одержанных в ходе этого вылета.

13 апреля двадцать «Юнкерсов» из I./LG1 во главе с гауптманом Куно Хоффманом (Kuno Hoffmann) совершили налет на порт Волос. В результате там был потоплен транспорт «Сити оф Карачи» («City of Karachi») тоннажем в 7140 брт и норвежский танкер «Бреттдел» («Brattdal») в 5000 брт. Бомбардировщики были атакованы семью «Харрикейнами» из 33 Sqn. RAF и потеряли Ju-88A «L1+UH» лейтенанта Герхарда Бланке (Gerhard Blanke) из I./LG1. По воспоминаниям английских пилотов, «Юнкерс» сбил сквадрэн-лидер Пэттл, но сам он в тот день почему-то не заявил об этой победе.

14 апреля 1941 г., согласно имеющимся сведениям, Пэттл в ходе пяти боевых вылетов сбил пять самолетов: в 07.10 — Bf-109E, в 08.43 — Ju-88A, в 10.04 — Bf-110, в 13.08 — SM.79 и в 17.40 — Ju-88A, после чего общее число его побед достигло сорока. Однако из-за общей хаотичной ситуации и последующего уничтожения большей части документации 33 Sqn. RAF подробности побед Пэттла, одержанных в тот день, неизвестны.

Можно предположить, что подбитыми им «Юнкерсами» были бомбардировщики из II./KG51. В тот день эта группа потеряла два самолета: один был сбит во время налета на Иллидцу (Illidza) и его экипаж успел выпрыгнуть на парашютах, а второй получил серьезные повреждения и затем совершил аварийную посадку на венгерском аэродроме Печ (Pecs). Также возможно, что одним из засчитанных Ju-88A мог быть и самолет из I./LG1, сбитый накануне.

Единственным Bf-109E, потерянным Люфтваффе 14 апреля, был истребитель командира 6./JG27 гауптмана Ханса-Йоахима Герлаха (Hans-Joachim Gerlach). Во время штурмовки позиций английских и греческих частей «Мессершмитт» получил попадание в двигатель. Совершив вынужденную посадку, гауптман Герлах попал в плен к англичанам. 14 апреля немцы не потеряли ни одного Bf-110 и единственным вероятным «кандидатом» на эту победу Пэттла может быть только Do-17Z из 10./KG2, который в ходе боевого вылета получил повреждения и затем совершил вынужденную посадку на территории Румынии.

Еще сложнее дело обстоит с якобы сбитым SM.79, поскольку 14 апреля, согласно документам Реджиа Аэронаутики, ни один итальянский бомбардировщик не был сбит над Грецией истребителями противника. В тот день пять Cant Z.1007bis из 107^o Gr. 47^o Stormo В.Т. совершили налет на греческий порт Превера и зенитным огнем был сбит самолет тененте Марио Ди Анджелиса (Mario Di Angelis)

из 262° Squadr. Маловероятно, чтобы он был атакован Пэттлом, так как порт Превеза расположен на западном побережье Греции, на довольно значительном расстоянии от района действий «Харрикейнов» из 33 Sqdn. RAF.

Утром 15 апреля самолеты Люфтваффе совершили серию налетов на греческие аэродромы. В 06.40 восемнадцать Ju-87R из StG2 под прикрытием двадцати Bf-109E из II./JG27 атаковали аэродром Трикала, одновременно восемь «Мессершмиттов» из 4./JG77 нанесли штурмовой удар по аэродрому Лариса, а еще двадцать шесть Bf-109E из JG77 штурмовали полевой аэродром, расположенный около Ларисы. В результате только на последних двух аэродромах были уничтожены четырнадцать «Харрикейнов», десять «Бленхеймов» и несколько греческих самолетов. После четырех налетов на аэродром Ниямата (Niamata) практически перестала существовать базировавшаяся там 113 Sqdn. RAF: десять «Бленхеймов» были уничтожены, а все остальные получили различные повреждения.

С аэродрома Лариса в промежутке между атаками взлетели три «Харрикейна» Mk.I из 33 Sqdn. RAF, которые пилотировали флайт-лейтенант Джон Фелтон Мэки (John Felton Mackie), пайлэт-офицер Четэм (Chatham) и сержант Джордж Эрик Гендерс (George Eric C. Genders). Едва они разминулись с первой «тройкой» Bf-109E из 4./JG77, как позади них появилась следующая. Бой носил драматический характер и обе стороны потеряли по два самолета.

Сначала лейтенант Ханс-Якоб Арнольди (Hans-Jacob Arnoldy) сбил «Харрикейн» пайлэт-офицера Четэма, одержав свою седьмую и, как оказалось, последнюю победу. Через короткий промежуток времени уже Bf-109E W.Nr.5277 самого Арнольди прямо над летным полем аэродрома попал под огонь флайт-лейтенанта Мэки. Немецкий пилот получил тяжелое ранение в грудь, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Пока он опускался на землю, по нему начали стрелять греческие солдаты. Неизвестно, получил ли он новые ранения, но вскоре после приземления Арнольди скончался. Его «Мессершмитт» тем временем, полого спланировав, сел «на брюхо» и затем было установлено, что он имел всего два пулевых попадания, но при этом обе пули угодили в кабину и как раз на уровне грудной клетки пилота.

По какому-то зловещему совпадению, эта победа для флайт-лейтенанта Джона Мэки тоже была седьмой и так же, как и для Арноль-

ди, она стала последней. Уже через несколько секунд его сзади атаковал Вf-109Е фельдфебеля Армина Кёхлера и горящий «Харрикейн» вместе с Мэки врезался в землю. Однако судьба в то утро, видимо, была не очень благосклонно настроена по отношению к победителям и вскоре уже «Мессершмитт» Кёхлера был сбит сержантом Гендерсом. Правда, в отличие от двух предыдущих пилотов, он остался жив и, совершив вынужденную посадку, смог избежать плена и через несколько дней вернулся в свою эскадрилью¹.

Не менее успешными в тот день были и действия Реджиа Аэронаутики. С.200 из 22° Gr. Aut. С.Т. совершили налет на греческий аэродром Парамитья, в 36 км юго-западнее Янины. Накануне туда перелетели сорок четыре югославских самолета, главным образом, Do-17K из 7-го бомбардировочного полка JKRV² и SM.79 из 3-го бомбардировочного полка JKRV. В результате штурмовки все югославские самолеты получили повреждения и затем 19 апреля только девять из них смогли перелететь в Египет. Одновременно девять G.50bis из 24° Gr. Aut. С.Т. атаковали аэродром Янина, уничтожив несколько находившихся там самолетов JKRV, в т.ч. один бомбардировщик SM.79.

Чтобы оценить сложившуюся ситуацию, во второй половине дня 15 апреля на аэродром Лариса на «Лайсендере» прилетел командующий ВAFG эйр-вице-маршал Д'Альбиак. Учитывая, что части 18-го моторизованного корпуса вермахта уже приближались к линии Казани — Олимп, а также, чтобы избежать потерь от повторных ударов с воздуха, было решено срочно эвакуировать все оставшиеся самолеты на аэродромы в районе Афин.

Большая часть сил разместилась на аэродроме Элефсис, в 17 км северо-западнее Афин, куда прибыли девятнадцать «Бленхеймов»: четырнадцать — из 30 Sqdn. RAF и пять — из 211 Sqdn. RAF, а также шестнадцать «Харрикейнов»: пять — из 33 Sqdn. RAF и одиннадцать — из 80 Sqdn. RAF. Двенадцать «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF и два «Харрикейна» и три «Лайсендера» из 208 Sqdn. RAF перелетели на аэродром Хасани (Hassani), южнее Афин. На аэродром

¹ В тот день Кёхлер одержал свою третью победу. К концу же Второй мировой войны на счету командира II/JG77 майора Кёхлера было 69 побед, в т.ч. он сбил 13 четырехмоторных бомбардировщиков В-17 и В-24.

² Jugoslovensko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo — югославская королевская авиация.

Мениди, расположенный севернее Афин, перебазировались семнадцать «Бленхеймов»: восемь — из 11 Sqdn. RAF и девять — из 84 Sqdn. RAF, туда же прибыл и персонал 113 Sqdn. RAF, в которой не осталось ни одного самолета.

К этому времени Пэттл был крайне измотан непрерывными боевыми вылетами, он сильно похудел и заболел гриппом. Несмотря на высокую температуру, он отказался от госпитализации и продолжал летать. Пэттл знал, что может оставаться на земле на вполне законных основаниях, но он понимал, что в сложившейся обстановке это может подорвать боевой дух его пилотов. Он был настроен сражаться до конца, но чтобы все-таки несколько облегчить свое положение, Пэттл переложил все второстепенные административные функции командира эскадрильи на своего адъютанта флайт-лейтенанта Джорджа Рамсея (George Rumsey).

17 апреля 1941 г. капитулировали остатки югославской армии и Югославия, как независимое государство, прекратила свое существование. К этому же дню немецкие войска в Греции вышли на линию Казани — Олимп. Греческое и английское командование приняло решение отвести свои части на перешеек, закрывавший путь к Афинам и на Пелопонесский полуостров. Эта позиция была удобна тем, что своим северным флангом она в районе местечка Молос упиралась в залив Молиакос, а южным флангом, в районе поселка Итея, — в Коринфский залив. Кроме того, весь перешеек был покрыт горами и единственным местом, через которое войска могли пройти дальше на юг, были знаменитые Фермопилы в долине р. Кифисос. Используя эти факторы, командование английского экспедиционного корпуса надеялось создать прочную оборону и остановить дальнейшее продвижение частей вермахта.

В течение 19 апреля Люфтваффе совершили серию налетов на Афины и уже в 06.35 сквадрэн-лидер Пэттл перехватил одну из групп бомбардировщиков, приближавшуюся к греческой столице. По имеющимся сведениям, он сбил два Ju-88А и одержал одну вероятную победу, что, однако, не подтверждается данными противоположной стороны.

В 09.20 семь «Харрикейнов» во главе с Пэттлом вылетели на патрулирование в район г. Ламия, где греческие и английские войска подвергались атакам частей вермахта. Южнее Ламии английские летчики заметили одиночный самолет-разведчик Hs-126, летевший на небольшой скорости на очень малой высоте. Пэттл, командир



**Командир 33 Sqdn. RAF сквадрэн-лидер Пэттл (слева)
и его адъютант флайт-лейтенант Джордж Рамсей,
аэродром Лариса, середина апреля 1941 г.
Это были последние фотографии Пэттла,
сделанные всего за несколько дней до его гибели**

звена «А» флайт-лейтенант Литтлер (Littler) и флайнг-офицер Вудвард сразу же спикировали вниз и, зайдя сзади, выпустили по «Хеншелю» по одной короткой очереди. Самолет загорелся и врезался в поросший деревьями горный склон. Согласно данным Люфтваффе, это был Hs-126 «6K+AH» фельдфебеля Германа Вилхуса (Hermann Wilhus) из 1.(H)/Aufkl.Gr.23.

«Харрикейны» продолжили патрулирование и через тридцать пять минут встретились на встречном курсе с группой Bf-109E. Хотя англичане и насчитали девять самолетов, фактически это были пять «Мессершмиттов» из III./JG77. Быстро среагировав, Пэттл выполнил иммельман¹ и зашел в хвост немецкому истребителю, летевшему на левом фланге своей группы. Он затем сообщил, что после его очереди Bf-109E сначала начал планировать вниз, а затем перевернулся и упал на землю.

Завязавшийся бой превратился в индивидуальные поединки между отдельными самолетами. Пэттл сумел зайти в хвост к еще одному «Мессершмитту», летевшему на небольшой высоте над долиной р. Сперхиос в направлении г. Ламия. По докладу Пэттла, немецкий пилот был убит первой же очередью, поскольку самолет сразу же перешел в пикирование и врезался в землю. Кроме того, согласно данным RAF, в этом бою флайнг-офицеры Вудвард и Муир (D. T. Muir) сбили по одному Bf-109E, а флайт-лейтенанты Литтлер и Митчелл (A. V. Mitchell) повредили еще два.

По сведениям Люфтваффе, в этом бою III./JG77 потеряла лишь два Bf-109E. Один из них упал северо-восточнее Ламии и его пилот — командир 9./JG77 обер-лейтенант Армин Шмидт (Armin Schmidt) — погиб. «Мессершмитт» же обер-лейтенанта Курта Уббена (Kurt Ubben) из 8./JG77 получил тяжелые повреждения и совершил вынужденную посадку за линией фронта. Уббен смог избежать плена и затем был вывезен на легком самолете Fi-156, которым управлял врач группы штабс-артц Штормер (Stormer). При этом надо отметить, что сам Уббен полагал, что его самолет был подбит зенитным огнем. Кроме того, в тот же день на аэродроме Лариса совершил вынужденную посадку и Bf-109E обер-лейтенанта Вернера Патца (Werner Patz) из III./JG77, однако нет никаких свидетельств, что он был поврежден в бою с «Харрикейнами» из 33 Sqn. RAF.

¹ Фигура высшего пилотажа, представляющая собой полупетлю с одновременным переворотом.

По тем же данным Люфтваффе, в бою в 25 км северо-восточнее г. Ламия, были сбиты три «Харрикейна». По одной победе были засчитаны обер-лейтенанту Курту Уббену¹, обер-фельдфебелю Эрвину Рихлу (Erwin Riehl)² из 9./JG77 и фельдфебелю Генриху Хаклеру (Heinrich Hackler)³ из 8./JG77. В ходе боя три английских истребителя действительно получили сильные повреждения. «Харрикейн» флайнг-офицера Муира совершил вынужденную посадку в районе поселка Амфикия (Amphiklia), в 32 км юго-восточнее Ламии, и его пришлось списать. Второй с выпущенными шасси попытался сесть в районе г. Мегара, в 17 км западнее Элефсиса, однако колеса мгновенно увязли в болотистой почве. Истребитель перевернулся, и его пилот — 25-летний флайнг-офицер Фрэнк Холман — погиб, сломав себе шею. И только «Харрикейн» флайт-лейтенанта Митчелла, несмотря на тяжелые повреждения, смог вернуться на аэродром Элефсис.

Днем 19 апреля физическое состояние Пэттла настолько ухудшилось, что врач 33 Sqn. RAF Хендерсон (Henderson) запретил ему подниматься в воздух. Поскольку Пэттл был не склонен выполнять рекомендации врача, в дело вмешался командир 80 Sqn. RAF сквадрэн-лидер Эдвард Джонс, который одновременно выполнял функции командира авиакрыла «Элефсис». Однако, зная характер Пэттла и учитывая, что в данной обстановке каждый летчик на счету, Джонс пошел на некоторый компромисс. Он в приказном порядке разрешил ему вылетать только в случае появления немецких самолетов непосредственно рядом с Элефсисом. Фактически это означало, что Пэттл должен был играть роль дежурного пилота на аэродроме.

Долго сидеть на земле Пэттлу не пришлось. В 14.50 в Элефсисе была объявлена воздушная тревога и он в паре с сержантом Чарль-

¹ Командир JG2 майор Уббен погиб 27.04.1944 г., когда в бою над Францией его FW-190А на небольшой высоте был сбит Р-47. Уббен успел покинуть самолет, но купол его парашюта из-за слишком малой высоты не успел полностью раскрыться. Всего в ходе Второй мировой войны он совершил свыше 500 боевых вылетов и одержал 110 побед, из них 90 — на Восточном фронте.

² Погиб 26.07.1941 г. в бою на Восточном фронте. Всего на его счету были одиннадцать побед.

³ Лейтенант Хаклер погиб 01.01.1945 г., когда в ходе операции «Боденплатте» его Вf-109К-4 W.Nr.330196 был сбит зенитной артиллерией в районе Антверпена. Всего на его счету было 56 побед.

зом Кэсболтом поднялся в воздух. Не обнаружив противника, «Харрикейны» некоторое время патрулировали в районе Афин. Наконец, над гаванью Халкиса английские летчики обнаружили два Ju-88. Кэсболт атаковал их и Пэттл видел, как за одним из бомбардировщиков потянулся черный дым. В этот момент Пэттл заметил еще один «Юнкерс», летевший на север, и начал преследовать его. Вернувшись затем на аэродром, он сообщил, что сбитый самолет упал в море севернее Халкиса и что его экипаж успел выпрыгнуть на парашютах.

Вероятно, что жертвой Пэттла стал Ju-88А «9К+ЕК» командира I./KG51 гауптмана Генриха Хана (Heinrich Hahn), который, по данным Люфтваффе, был сбит 19 апреля в этом районе. Самолетом же, атакованным сержантом Кэсболтом, возможно, мог быть Ju-88А из I./LG1, который затем во время посадки на аэродроме Салоник потерпел аварию и его пилот — гауптман Зигфрид фон Эйкхорн (Siegfried von Eickhorn) — получил ранение.

В 18.20 сквадрэн-лидер Пэттл снова по тревоге поднялся в воздух. Согласно дневника его механика Рингроза, вступив в бой с несколькими Bf-109Е, Пэттл сбил один из них и одержал еще одну вероятную победу, что, однако, не подтверждается сведениями Люфтваффе.

Всего же 19 апреля в ходе четырех боевых вылетов Пэттл сбил три Bf-109Е и два Ju-88А, после чего общее число его личных побед достигло сорока шести, а также одержал одну групповую и одну вероятную победу. Однако данными противоположной стороны из всех этих побед могут быть подтверждены только три.

Следующий день — воскресенье 20 апреля 1941 г. — стал для RAF, пожалуй, одним из самых трагичных дней греческой кампании. Уже утром самолеты Люфтваффе дважды штурмовали аэродром Мениди, севернее Афин: сначала — четыре Bf-109Е-7/В из JG77, а затем — Bf-110 из II./ZG76. Одновременно еще тридцать два «Мессершмитта» из JG77 атаковали суда в гавани Пирея. В результате в Медини были уничтожены пять английских самолетов: четыре «Бленхейма» и один биплан, греческий Ju-52/3ш и югославский SM.79, один «Бленхейм» получил тяжелые повреждения и еще пять — легкие, а в Пирее были повреждены два транспорта.

У Пэттла по-прежнему была высокая температура и он производил впечатление очень больного человека, но, несмотря на это, спу-

стя два часа он вместе с другими пилотами 33 и 80 Sqdn. RAF вылетел навстречу очередной волне немецких самолетов. На этот раз это были Ju-87R из III./StG2 гауптмана Генриха Брюкера (Heinrich Brücker)¹, которых сопровождали Bf-109E из JG27 во главе с командиром эскадры майором Вольфгангом Шеллманном (Wolfgang Schellmann). Англичанам не удалось помешать штурмовикам атаковать корабли в бухте Пирея, где в результате был потоплен греческий транспорт «Моша Л. Гоуландри» («Moscha L. Goulandri») тоннажем в 5199 брт. Кроме того, в 12.10 в бою в районе Танагры был сбит «Харрикейн» Mk.I V7748 из 80 Sqdn. RAF², пилот которого — пайлэт-офицер Стилл (J. Still) — погиб, а истребитель сержанта Беннета был сильно поврежден. Обратного также не вернулся и «Мессершмитт» обер-лейтенанта Герхарда Вассерцира (Gerhard Wasserzier) из 7./JG27, который, по немецким данным, во время штурмовки наземных целей по неизвестной причине неожиданно врезался в землю.

Около 14.00 двадцать девять Bf-109E из II. и III./JG77 атаковали аэродромы Танагра, в 42 км северо-западнее Афин, и Элефсис. Затем пилоты Люфтваффе сообщили о тринадцати самолетах, уничтоженных на земле. Незадолго перед этим в воздух по тревоге успели подняться пятнадцать «Харрикейнов» из 33 и 80 Sqdn. RAF во главе со сквадрэн-лидером Пэттлом. Последний атаковал замыкающее звено из III./JG77, которое несколько отстало от основной группы, и в течение нескольких секунд сбил два истребителя. По данным Люфт-

¹ Согласно данным Люфтваффе, под его командованием пилоты III./StG2 в ходе боев в Греции и затем в районе о. Крит потопили корабли общим тоннажем в 125 тыс. брт и повредили корабли общим тоннажем 20 тыс. брт. 24.06.1941 г. гауптман Брюкер после ста боевых вылетов был награжден Рыцарским Крестом.

² Он был на счету майора Шеллманна, одержавшего свою тринадцатую победу в ходе Второй мировой войны. Ранним утром 22.06.1941 г. в ходе первого же вылета на Восточном фронте Bf-109E командира JG27 оберст-лейтенанта Вольфганга Шеллманна в бою в районе Гродно был протаранен И-153 лейтенанта П. А. Кузьмина из 127 ИАП 11 САД. Кузьмин погиб, а Шеллманн, выпрыгнув на парашюте, попал в плен и о его дальнейшей судьбе ничего неизвестно. По некоторым данным, спустя два дня он был расстрелян органами НКВД. Всего в ходе Второй мировой войны Шеллманн совершил свыше 150 боевых вылетов и одержал четырнадцать побед, еще двенадцать побед он одержал в ходе боев в Испании.

ваффе, был потерян один Bf-109E и его пилот — унтер-офицер Фритц Борхерт (Fritz Borchert) — погиб, а второй «Мессершмитт» получил повреждения и затем совершил вынужденную посадку на аэродроме Лариса.

Вскоре после над аэродромом Элефсис появились Bf-109E из II./JG27, которые уничтожили на земле еще два «Харрикейна» из 33 Sqn. RAF, два греческих истребителя и цистерну с топливом. Зенитным огнем был сбит один «Мессершмитт» из 4./JG27 и его пилот — обер-фельдфебель Фритц Роккель (Fritz Rockel) — ненадолго попал в плен к англичанам¹. Приблизительно в это же время сквадрэн-лидер Пэттл, возвращавшийся в Элефсис, обнаружил и сбил одиночный Ju-88A, что, однако, не подтверждается данными Люфтваффе.

Незадолго перед 17.00 в районе Афин появились около ста самолетов Люфтваффе: Ju-88A из I./LG1, Do-17Z из I. и III./KG2, Bf-109E из II./JG27 и III./JG77, а также Bf-110 из II./ZG26. Им навстречу с аэродрома Элефсис поднялись пятнадцать «Харрикейнов»: девять — из 33 Sqn. RAF и шесть — из 80 Sqn. RAF, которые атаковали противника, разбившись на отдельные пары или звенья.

Пятнадцать «Юнкерсов» из I./LG1, спикировав на гавань Пирея, успели потопить греческое госпитальное судно «Элленис» («Ellenis»), прежде чем были атакованы четырьмя «Харрикейнами» из 33 Sqn. RAF. Согласно данным RAF, флаинг-офицер Ньютон и пайлэт-офицер Вейл сбили по два бомбардировщика, а флаинг-офицер Уикэм — один. Фактически же I./LG1 потеряла только два самолета. Сначала над Афинами был сбит Ju-88A «L1+ZH» из I./LG1 и его экипаж во главе с унтер-офицером Гельмутом Бенке (Helmut Benke) погиб. Затем над Эгейским морем был подбит Ju-88A «L1+UK» из 2./LG1. Уже во время первой атаки был ранен пилот и командир экипажа обер-фельдфебель Вернер Циглер (Werner Ziegler), а штурман ефрейтор Генрих Баумгартнер (Heinrich Baumgarther), получив сразу три ранения в голову и колено, был убит. В результате повторной атаки был ранен и бортстрелок ефрейтор Ханс Бауманн (Hans Baumann),

¹ После оккупации Греции и эвакуации английских войск он был освобожден и вернулся в JG27. 08.12.1941 г. его «Мессершмитт» был сбит в бою над Северной Африкой, и лейтенант Роккель снова попал в плен к англичанам, где и находился до конца Второй мировой войны.

которому перед этим все же удалось подбить один из «Харрикейнов». Правый двигатель «Юнкерса» вышел из строя, но Циглер все попытался дотянуть до болгарского аэродрома Крумово, где тогда базировалась I./LG1. Однако поврежденный бомбардировщик быстро терял высоту и, в конце концов, Циглер совершил вынужденную посадку на воду у побережья полуострова Атос-Айон-Орос, в районе г. Карье (Karies).

Подбитый Бауманном «Харрикейн» принадлежал пайлэт-офицеру Гарри Старретту из 33 Sqdn. RAF. На горящем истребителе Старретт все же смог дотянуть до аэродрома Элефсис и совершить посадку. Он получил сильнейшие ожоги и в практически безнадежном состоянии был доставлен в госпиталь, где спустя два дня и скончался.

Тем временем другая «четверка» английских истребителей, но на этот раз из 80 Sqdn. RAF, атаковала Do-17Z и сопровождавшие их истребители. После боя сержант Чарльз Кэсболт сообщил о трех сбитых самолетах: двух Bf-110 и одном Bf-109E, сержант Эдвард Хеветт — о двух Bf-109E, а флайт-сержант Винтерсдорфф (Wintersdorff) — об одном самолете. Фактически Люфтваффе потеряли три «Дорнье» из I. и III./KG2 и один Bf-109E из III./JG77. Со своей стороны пилоты II./JG27 заявили о четырех «Харрикейнах», сбитых в районе г. Мегара, в 17 км западнее Элефсиса. Три из них (в 16.57, в 17.01 и в 17.08) были на счету командира 4./JG27 обер-лейтенанта Густава Рёделя (Gustav Rödel)¹ и один (в 17.10) — на счету обер-фельдфебеля Отто Шульца² из той же эскадрильи. В действительности же обратно не вернулся лишь один самолет из 80 Sqdn. RAF, пилот которого — француз Винтерсдорфф — был ранен и выпрыгнул на парашюте.

Израсходовав боезапас и топливо, «Харрикейны» один за другим начали возвращаться в Элефсис. Первыми из них снова в воздух поднялись два истребителя из 33 Sqdn. RAF, которые пилотировали

¹ К концу Второй мировой войны на счету оберста Рёделя было 98 побед, в т.ч. он сбил двенадцать B-17 и B-24.

² Погиб 17.06.1942 г., когда его Bf-109F-4 W.Nr.10271 в районе местечка Сиди-Резегх, в 48 км юго-восточнее Тобрука, был сбит «Китихауком» флайт-сержанта Джеймса Эдвардса из 260 Sqdn. RAF. Всего в ходе Второй мировой войны Шульц совершил около 400 боевых вылетов и одержал 51 победу, из них 42 — в Северной Африке.

сквадрэн-лидер Пэттл и флаинг-офицер Вудвард, а вслед за ними — самолет флайт-лейтенанта Вудса из 80 Sqdn. RAF. «Харрикейны» с ходу вступили в бой с Bf-110 и Вудвард практически сразу же «снял» с хвоста Пэттла один из них.

Затем уже Пэттл заметил, как один из «Мессершмиттов» собирается сверху атаковать «Харрикейн» Вудса, который в тот момент набирал высоту и не видел грозившей ему опасности. Понимая, что сам сразу же подвергнется атаке, Пэттл тем не менее пришел на помощь своему товарищу. Он успел подбить Bf-110, но тем самым смог подарить Вудсу лишь несколько секунд жизни. Получив серию попаданий от следующего «Мессершмитта», «Харрикейн» Mk.I V7852 флайт-лейтенанта Уильяма Вудса¹ рухнул в залив Элефсис.

Однако и сам Пэттл ненадолго пережил Вудса. Когда он начал набирать высоту, чтобы атаковать очередной «Мессершмитт», позади него появилась пара Bf-110. Первой же очередью его «Харрикейн» Mk.I AS988 был подбит и загорелся. Вероятно, сам Пэттл был сразу же убит или тяжело ранен и потерял сознание, поскольку флайт-лейтенант Кеттлуэлл, появившийся в этот момент в районе боя, успел заметить, как тот резко ткнулся головой в приборную доску. Неуправляемый истребитель сквадрэн-лидера Пэттла упал в залив Элефсис, приблизительно в 15 км северо-западнее Афин.

Кеттлуэлл смог сбить один из «Мессершмиттов», атаковавших Пэттла, прежде чем его «Харрикейн» тоже был подбит. Выпрыгнув на парашюте, Кеттлуэлл неудачно приземлился и сломал себе два позвонка. К этому времени в бой вступили еще несколько «Харрикейнов». Флайт-сержант Коттинэм сбил три Bf-110, но затем его истребитель также был подбит и, получив ранение, он выпрыгнул на парашюте. Пайлэт-офицер Роальд Дэл (Roald Dahl) из 80 Sqdn. RAF, вернувшись в Элефсис на изрешеченном «Харрикейне», сообщил об одном сбитом Ju-88.

Таким образом, согласно имеющимся данным, всего в ходе боя над заливом Элефсис пилоты 33 и 80 Sqdn. RAF сбили шесть Bf-110. Фактически же противостоявшая им 5./ZG26 потеряла только два «Мессершмитта» и еще один получил повреждения. Пилоты Люфтваффе оказались более точными в подсчете своих побед, заявив о пяти сбитых «Харрикейнах». По одной победе было на счету гаупт-

¹ На его счету было шесть побед.

мана Теодора Россиваля (Theodor Rossiwall)¹, обер-лейтенанта Софуса Баагое², обер-фельдфебелей Шёнтхира (Schönthier) и Пичманна (Pietschmann) и унтер-офицера Мюллера (Müller).

Общий результат большого боя, проходившего в районе Афин, оказался трагичным для англичан. Из пятнадцати «Харрикейнов» обратно не вернулись восемь, а все остальные получили те или иные повреждения. Погибли пять пилотов, среди которых был сквадрэн-лидер Мармаджок Пэттл, еще двое получили ранения и один был контужен. Английские летчики сообщили о двадцати сбитых немецких самолетах: восьми Bf-110, пяти Ju-88А, пяти Bf-109Е, одном Do-17Z и одном самолете, идентифицированном как FW-187. Реальные же потери Люфтваффе составили только двенадцать машин: четыре Do-17Z, три Bf-110, три Bf-109Е и два Ju-88А.

Тело Пэттла так никогда и не было найдено. 24 октября 1954 г. в память о солдатах и офицерах Британской империи, погибших в боях в Северной Африке, на Среднем Востоке, в Албании и Греции, в египетском г. Эль-Аламейн был открыт мемориал. На его стенах высечены все фамилии погибших, в 239-й колонке вторая снизу надпись — Pattle M. T. St.J, DFC and Bar.

¹ К концу Второй мировой войны на счету оберст-лейтенанта Россиваля было семнадцать побед, из них пять он одержал 31.05.1940 г. в боях в районе Дюнжерка. Кроме того, еще два самолета он сбил в ходе гражданской войны в Испании.

² Погиб 14.05.1941 г., когда его Bf-110D-3 W.Nr.4290 во время штурмовки аэродрома Ираклион на о. Крит был подбит и затем упал в Средиземное море. По одним данным, он был сбит зенитным огнем, а по другим — «Гладиатором» пайлэт-офицера Дерек Фитцджеральда Уэстенры (Derek Fitzgerald Westenra) из 112 Sqn. RAF. Всего в ходе Второй мировой войны он совершил 95 боевых вылетов и одержал четырнадцать побед.

Хроника личных побед
Мармаджока Томаса Сент-Джона Пэттла

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	04.08.1940 г.	Бир-Тайэб-эль-Эсем, Ливия	Va.65
2		Бир-Тайэб-эль-Эсем, Ливия	CR.42
3	08.08.1940 г.	Бир-эль-Гоби, Ливия	CR.42
4		Бир-эль-Гоби, Ливия	CR.42
5	19.11.1940 г.	3 км западнее г. Корица, Албания	CR.42
6		г. Корица, Албания	CR.42
7	02.12.1940 г.	8 км южнее г. Аргирокастрон	Ro.37
8		г. Премет, Албания	Ro.37
9	04.12.1940 г.	севернее села Делвинаклион, в 10 км от албанско-греческой границы	CR.42
10		г. Тепелена, Албания	CR.42
11		г. Тепелена, Албания	CR.42
12	20.12.1940 г.	8 км юго-восточнее г. Тепелена	SM.79
13		24 км севернее села Кельцюра	SM.81
14	21.12.1940 г.	г. Аргирокастрон, Албания	CR.42
15	09.02.1941 г.	г. Тепелена, Албания	CR.42
16	20.02.1941 г.	г. Берат, Албания	G.50bis
17	27.02.1941 г.	г. Валона, Албания	CR.42
18	28.02.1941 г.	побережье Албании — Тепелена	BR.20
19		побережье Албании — Тепелена	BR.20
20		побережье Албании — Тепелена	CR.42
21		побережье Албании — Тепелена	CR.42
22	04.03.1941 г.	севернее Химара, Албания	G.50bis
23		юго-западнее г. Валона, Албания	G.50bis
24		западнее г. Валона, Албания	G.50bis
25	23.03.1941 г.	г. Берат, Албания	G.50bis
26	06.04.1941 г.	проход Рупель, Греция	Bf-109E
27		проход Рупель, Греция	Bf-109E
28	07.04.1941 г.	восточнее г. Струмица, Греция	Do-17Z
29	09.04.1941 г.	г. Лариса, Греция	Do-17Z
30	10.04.1941 г.	г. Битола, Югославия	Bf-110
31		г. Битола, Югославия	Bf-109E
32	11.04.1941 г.	г. Волос, Греция	Ju-88
33		г. Волос, Греция	He-111
34	12.04.1941 г.	восточнее г. Салоники, Греция	Do-17Z

35		г. Лариса, Греция	SM.79
36	14.04.1941 г.	Греция	Bf-109E
37		Греция	Ju-88A
38		Греция	Bf-110
39		Греция	SM.79
40		Греция	Ju-88A
41	19.04.1941 г.	Афины, Греция	Ju-88A
42		Афины, Греция	Ju-88A
43		г. Ламия, Греция	Bf-109E
44		г. Ламия, Греция	Bf-109E
45		севернее г. Халкис, Греция	Ju-88A
46		Греция	Bf-109E
47	20.04.1941 г.	Элефсис — Танагра, Греция	Bf-109E
48		Элефсис — Танагра, Греция	Bf-109E
49		Афины, Греция	Ju-88A
50		гавань Пирея, Греция	Bf-110



Сквадрэн-лидер Мармадюк Томас Сент-Джон Пэтгл

Уильям Вейл (William Vale)



Уильям Вейл родился в 1916 г. в г. Чатем (Chatam), расположенном около устья Темзы, в семье капитана Королевской морской пехоты (Royal Marines). Вскоре после его рождения семья переехала в поселок Фрамлинэм (Framlingham), в 22 км северо-восточнее Ипсуича.

В 1931 г. Вейл вступил в RAF в качестве ученика¹ и сначала прошел обучение как механик, а затем как бортстрелок. До 1935 г. он служил на аэродроме Мартлехэм, в 8 км восточнее Ипсуича, а затем был включен в состав 33 Sqn. RAF, которая размещалась в Египте и была тогда оснащена легкими бомбардировщиками Хаукер «Харт» (Hawker «Hart»).

В 1936 г. Вейл попросил направить его для прохождения летной подготовки уже в качестве пилота. Он прошел обучение в 4-й авиашколе (4 FTS), находившейся на египетском аэродроме Абу-Сувейр, и в июле 1937 г. в звании сержанта вернулся обратно в 33 Sqn. RAF. По традиции каждый пилот RAF имел прозвище, получил его и Вейл, которого стали называть «Cherry» («Вишня»).

В марте 1938 г. эскадрилья была преобразована в истребительную и оснащена бипланами Глостер «Гладиатор». В сентябре того же года сержант Вейл в ее составе участвовал в боевых действиях против отрядов арабов, действовавших в Палестине.

¹ Aircraft Apprentice («Авиационный ученик») — квалификация, которую получали курсанты в учебных заведениях и технических службах RAF.

После того, как 10 июня 1940 г. в войну вступила Италия, Вейл в составе 33 Sqdn. RAF совершал патрульные полеты в районе ливийско-египетской границы. 1 июля он одержал свою первую победу, сбив на «Гладиаторе» Mk.II N5769 в районе форта Капуццо (Capuzzo), расположенного приблизительно в 17 км юго-западнее Эс-Саллума, итальянский биплан CR.32. 15 июля он на «Гладиаторе» Mk.II N5766 в районе египетского г. Мерса-Матрух вместе с другим пилотом сбил бомбардировщик SM.79.

В июле 1940 г. Вейлу было присвоено звание пайлэт-офицера. Он был переведен в 80 Sqdn. RAF и 18 ноября того же года в составе звена «В» прибыл на греческий аэродром Элефсис. До 1 марта 1941 г. пайлэт-офицер Вейл в ходе боев над Албанией и Грецией сбил девять итальянских самолетов: шесть CR.42, один G.50bis, один SM.79 и один SM.81, после чего число его личных побед достигло десяти. Кроме того, на его счету были четыре поврежденных самолета, причем из них три — в группе. Обстоятельства всех этих побед Вейла достаточно подробно описаны выше, в главе, посвященной Мармадьюку Пэтглу.

3 марта 1941 г. с аэродрома Парамитья, в 36 км юго-западнее г. Янина, в 10.25 взлетели два патрульных «Харрикейна» из 80 Sqdn. RAF, которые пилотировали флайнг-офицер Ричард Каллен и пайлэт-офицер Уильям Вейл. Вслед за ними в воздух поднялся флайнг-офицер Ричард Экворт из 112 Sqdn. RAF, который должен был облетать новый «Харрикейн». Через некоторое время англичане встретили группу итальянских бомбардировщиков. Это были десять Cant Z.1007bis из 50° Gr. Aut. В.Т., летевшие двумя «пятерками». Они возвращались на свой аэродром в Бриндизи после налета на греческий г. Лариса, который до этого и так уже сильно пострадал в результате землетрясения.

Первым бомбардировщик атаковал Экворт, который позднее написал в своем рапорте:

«Я поднялся, чтобы облетать самолет, но перед взлетом слышал, что десять вражеских самолетов направляются к Превезе. Я полетел в том направлении и вскоре увидел бомбардировщики. И хотя я не имел достаточно скорости, чтобы перехватить их первое звено, я смог догнать второе. Я атаковал самолет №5, он загорелся и упал, что засвидетельствовано флайнг-офицером Калленом, который сбил №4. Я видел одного члена экипажа, покинувшего №5, но затем не об-

нарушил никакого его следа, кроме пустого парашюта, опускавшегося вниз. Оба бомбардировщика упали в море в пяти милях юго-западнее Корфу».

Всего, согласно докладам английских летчиков, итальянцы потеряли шесть бомбардировщиков и еще один был отнесен к категории вероятных побед. Наибольшего успеха добился флайинг-офицер Каллен, на счету которого были сразу четыре Z.1007bis и одна вероятная победа, и который сообщил, что видел в воздухе сразу восемнадцать парашютов. В ходе атак его «Харрикейн» получил тяжелые повреждения, при этом одна пуля, пробив ботинок, задела голень Каллена. На счету флайинг-офицера Экворта был один Z.1007bis и еще одну победу одержал пайлэт-офицер Вейл, который идентифицировал им сбитый самолет как SM.81.

Фактически же 50° Gr.Aut. В.Т. потеряла только два Z.1007bis. Вернувшиеся экипажи сообщили, что сначала их преследовали два греческих PZL P.24, но они оба были сбиты огнем бортстрелков, а затем южнее о. Корфу их атаковали уже семь «Спитфайров» и бортстрелки подбили еще два истребителя. Кроме того, в этом районе и приблизительно в то же время пролетала еще одна группа Z.1007bis, но на этот раз из 47° Stormo В.Т. Согласно итальянским сведениям, над портом Превеза она попала под сильный зенитный огонь, в результате которого три самолета получили повреждения и был ранен один человек из их экипажей.

4 марта после большого боя, проходившего в районе Химара — Валона, пайлэт-офицеру Вейлу был засчитан один сбитый G.50bis. Следующую же свою победу он одержал только утром 14 апреля, когда в боях над Грецией уже участвовали самолеты Люфтваффе. В 09.30 восемь «Бленхеймов» из 113 Sqn. RAF, которых сопровождали десять «Харрикейнов»: семь — из 33 Sqn. RAF и три — из 80 Sqn. RAF, подвергли бомбежке немецкие колонны севернее г. Птолемаис (Ptolemais). На обратном пути на аэродром Лариса английские летчики заметили и атаковали группу Ju-87, которая штурмовала позиции английских и греческих частей в районе села Сервия (Servia), в 21 км юго-восточнее г. Козани.

Согласно данным RAF, были сбиты четыре «Штуки»¹: две были на счету флайинг-офицера Вудварда и по одной — на счету пайлэт-

¹ Stuka — сокращение от слова Sturzkampfflugzeug (пикирующий бомбардировщик), означавшего тип самолета Ju-87.



**Пайлэт-офицер Уильям Вейл (справа)
и флайт-лейтенант Джордж Кеттлуэлл,
аэродром Парамитья, весна 1941 г.**



«Харрикейн» Mk.I из 33 Sqdn. RAF, аэродром Лариса, весна 1941 г.

офицера Вейла и флаинг-офицера Эрнеста Дэна (Ernest H. Dean). Кроме того, бортстрелок одного из «Бленхеймсов» доложил, что обстрелял один Ju-87 и затем видел, как он загорелся, однако, скорее всего, это был самолет, уже подбитый кем-то из пилотов «Харрикейнов».

Фактически же Люфтваффе, потеряли только два штурмовика. Ju-87R обер-фельдфебеля Рудольфа Шнуравы (Rudolf Schnurawa) из I./StG3 был сбит в районе Сервии и оба члена экипажа погибли. Юго-западнее г. Олимп упал Ju-87R «Т6+КТ» из 9./StG2 и его экипаж, включавший пилота обер-лейтенанта Христиана Банке (Christian Banke) и бортрадиста-стрелка фельдфебеля Георга Хозера (Georg Hoser), также погиб. Еще один самолет из 9./StG2 получил тяжелые повреждения, а пилот обер-фельдфебель Пауль Лахманн (Paul Lachmann) и бортрадист-стрелок были ранены. Однако, несмотря на ранение, Лахманн все же смог дотянуть до своего аэродрома около македонского г. Прилеп и совершить посадку.

Общее число побед пайлэт-офицера Уильяма Вейла достигло двенадцати, и в марте 1941 г. он был награжден DFC. Одновременно он получил и аналогичную греческую награду.

В 08.45 15 апреля над Афинами появились двадцать пять Ju-88А из I./LG1 и I./KG51, которые сразу спикировали на гавань Элефсиса. Бомба, сброшенная с самолета фельдфебеля Георга Саттлера (Georg Sattler)¹ из I./LG1, попала в транспорт «Клэн Камминг» («Clan Cumming») тоннажем 7264 брт и он вскоре затонул. В результате налета еще два транспорта — «Гоалпаре» («Goalpara») в 5314 брт и «Куиллоа» («Quilloa») в 7765 брт — получили тяжелые повреждения и затем выбросились на берег, чтобы не затонуть.

Наперехват бомбардировщикам поднялись шесть «Харрикейнов» из 80 Sqn. RAF. По данным RAF, их пилоты одержали шесть побед, одна из которых стала сотой на общем счете 80 Sqn. RAF. На счету пайлэт-офицера Вейла были два «Юнкерса» и по одному — на счету пайлэт-офицеров Дэла и Стилла, флайт-сержанта Жака Риваланта (Jacques Rivalant)² и сержанта Хеветта. Интересно, что для Роальда Дэла, имевшего всего семь часов налета на «Харрикейне»,

¹ Командир эскадрильи I./LG1 обер-лейтенант Саттлер пропал без вести (погиб) 30.08.1944 г., когда его Ju-88А был сбит над Бельгией.

² Французский летчик, служивший в 80 Sqn. RAF.

это был первый боевой вылет. Несмотря на полное отсутствие опыта и интенсивный заградительный огонь бортстрелков, он смог приблизиться сзади к «шестерке» бомбардировщиков и короткой очередью поразить правый двигатель одного из «Юнкерсов». Дэл доложил, что немецкий самолет, медленно вращаясь, начал падать и три человека из его экипажа успели выпрыгнуть на парашютах. При этом в ходе атаки «Харрикейн» Mk.I V7826 пайлэт-офицера Дэла получил единственное попадание — пуля пробила одну из лопастей винта.

Вслед за «Харрикейнами» бомбардировщики атаковали четыре «Бленхейма» Mk.IF из 30 Sqn. RAF и их экипажи затем заявили еще о двух «Юнкерсах», сбитых над Афинами.

По сведениям Люфтваффе, в I./KG51 повреждения получили четыре Ju-88A: два из них смогли дотянуть до аэродрома Крумово и разбились уже при посадке, а два других благополучно сели в Салониках. I./LG1 потеряла три самолета, но, как утверждается, все в результате зенитного огня. Непосредственно в районе Афин был сбит и упал лишь один из них — Ju-88A «L1+SK» из 2./LG1, и весь его экипаж во главе с унтер-офицером Карлом Штютцем (Karl Stütz) погиб. Второй «Юнкерс» на одном двигателе смог дотянуть до позиций немецких войск в районе г. Козани, где и совершил вынужденную посадку «на живот». Самолет был полностью разрушен, но его экипаж остался в живых. Третий же бомбардировщик приземлился в Салониках и из-за полученных тяжелых повреждений затем был списан.

Вечером 16 апреля 1941 г. шесть «Харрикейнов» из 80 Sqn. RAF по тревоге поднялись в воздух, чтобы перехватить группу бомбардировщиков, атаковавшую завод боеприпасов, находившийся в одном километре от Элефсиса. Сначала в непосредственной близости от города по одному самолету сбили пайлэт-офицеры Вейл и Стилл, а затем к северу от Элефсиса сержант Хеветт после преследования отправил на землю еще один.

Английские летчики идентифицировали сбитые бомбардировщики как Ju-88A, но, вероятнее всего, это были Do-17Z. В тот вечер, по данным Люфтваффе, в ходе боевого вылета в районе Элефсис — Лариса были потеряны три «Дорнье» из штабного звена KG2: «U5+GA» лейтенанта Людвиг Рохра (Ludwig Rohr), «U5+BA» лейтенанта Генриха Хунгера (Heinrich Hunger) и «U5+DA» гауптмана Конрада

Эбсена (Konrad Ebsen). Спаслись и затем вернуться в свою эскадру удалось лишь экипажу Хунгера¹, а остальные два экипажа в полном составе погибли.

На рассвете 19 апреля самолет-разведчик Люфтваффе в районе Пмокоса (Pmokos) обнаружил отступающие колонны греческих, австралийских и новозеландских частей. Через некоторое время там появились около сорока Ju-87 из StG2 и I./StG3, которых сопровождали Bf-109E из II./JG27. Для прикрытия отходящих войск в район северо-западнее г. Лариса были срочно направлены семь «Харрикейнов» из 80 Sqdn. RAF во главе с флайт-лейтенантом Уильямом Вудсом. Англичане с ходу атаковали «Штуки» и, прежде чем «Мессершмитты» успели среагировать, сбили четыре самолета. Два Ju-87 были на счету пайлэт-офицера Вейла и по одному — на счету фланг-офицера Доудинга² и флайт-сержанта Риваланта.

Несмотря на то, что наблюдатели из наземных частей затем подтвердили падение трех из четырех подбитых Ju-87, Люфтваффе фактически потеряли только две «Штуки». Один самолет из I./StG3 совершил аварийную посадку около г. Козани, его пилот — лейтенант Герберт Вингельмайер (Herbert Wingelmayer) — погиб, а бортстрелок-радист был ранен. Второй Ju-87R, входивший в состав штабного звена StG2, упал юго-западнее г. Эласон (Elasson). Оба члена его экипажа — пилот обер-лейтенант Себастьян Улитц (Sebastian Ulitz) и бортстрелок-радист обер-фельдфебель Эмиль Куклау (Emil Kuklau) — погибли.

¹ 14.08.1941 г. в районе Новгорода его Do-17Z получил прямое попадание зенитного снаряда и экипаж выпрыгнул на парашютах. Позднее немцы нашли останки Хунгера и его бортрадиста, которые после приземления были захвачены и убиты советскими солдатами. Всего лейтенант Генрих Хунгер совершил свыше 100 боевых вылетов и 05.07.1941 г. был награжден Рыцарским Крестом.

² Это была его вторая и последняя личная победа. До этого он днем 06.04.1941 г. перехватил над Коринфским заливом самолет-разведчик Ju-88D «4U+EK» из 2.(F)/Aufkl.Gr.123. В ходе нескольких атак «Харрикейн» фланг-офицера Доудинга был поврежден ответным огнем бортстрелков, но, в конце концов, ему удалось сбить «Юнкерс». Тот упал в море в районе порта Патры и три члена его экипажа во главе с унтер-офицером Фритцем Дрейером (Fritz Dreyer) погибли. Летая ранее на «Гладиаторе», Доудинг одержал одну групповую и две вероятные победы.

Затем в ходе боя с Vf-109E из II./JG27 флайнг-офицер Эддон Троллип сбил один «Мессершмитт»¹, а сержант Чарльз Кэсболт повредил второй. Сбитый истребитель принадлежал обер-лейтенанту Вильгельму Визингеру (Wilhelm Wiesinger) из 4./JG27. Совершив вынужденную посадку за линией фронта, Визингер на короткое время попал к грекам в плен². По данным Люфтваффе, англичане потеряли в районе Ламия — Лариса два «Харрикейна»: по одной победе были засчитаны обер-лейтенанту Визингеру и унтер-офицеру Альфреду Хейделу (Alfred Heidel)³. Фактически же был поврежден только один «Харрикейн» сержанта Кэсболта, который без особых проблем смог вернуться на аэродром Элефсис.

После большого боя, проходившего вечером 20 апреля над Афинами и заливом Элефсис, пайлэт-офицер Вейл записал на свой счет два Ju-88A, после чего общее число его побед достигло двадцати. Кроме того, в том же бою он одержал групповую победу, сбив в паре с другим пилотом еще один Do-17Z.

21 апреля самолеты Люфтваффе, пользуясь своим подавляющим численным превосходством, практически беспрепятственно атаковали аэродромы Элефсис, Мениди и Агринион. Наиболее сильным ударам подвергся Элефсис, который сначала штурмовали Ju-87R из I./StG3 и Vf-109E из I.(J)/LG2, а затем — тридцать один Vf-109E из II. и III./JG77. В результате там были уничтожены восемь самолетов, а сам аэродром превратился в пожарище. На следующий день «Мессершмитты» из JG77 «нанесли визит» на аэродром Мениди, уничтожив еще восемь самолетов, среди которых были несколько «Бленхеймов». После этого налета в составе 11 Sqn. RAF остались только четыре исправных бомбардировщика.

Командование VAFG поняло, что дальше использовать эти аэродромы нельзя и в тот же день все эскадрильи получили приказ пере-

¹ Это была его единственная личная победа. Кроме того, на счету флайнг-офицера Троллипа были одна групповая и две вероятные победы, одержанные на «Гладиаторе».

² Обер-лейтенант Визингер погиб 23.06.1941 г., когда его Vf-109 был сбит советской зенитной артиллерией в районе Вильнюса. На его счету было десять побед.

³ Обер-фельдфебель Хейдель погиб 26.12.1944 г., когда его Vf-109G-14 был сбит в бою в районе г. Трира, Германия. На его счету были восемь побед.

базироваться на аэродром Аргос, находившийся в 93 км юго-западнее Афин, на Пелопонесском полуострове. Он фактически должен был стать промежуточной базой перед эвакуацией на о. Крит, поскольку уже ни у кого не было сомнений в том, что до окончательной развязки остались считанные дни.

Однако и Аргос не стал безопасным местом, поскольку уже 23 апреля самолеты Люфтваффе начали массированные атаки на него. Противовоздушная оборона аэродрома состояла всего из двух пушек «Бофорс» и двух пулеметов «Гочкинс», обслуживаемых греческими расчетами, и потому не могла оказать серьезного противодействия. В первом налете участвовали Do-17Z из KG2, которых прикрывали восемь Vf-109E из III./JG77. В результате бомбежки на земле сгорели четыре английских истребителя и один греческий самолет. Кроме того, взрывом бомбы был уничтожен пытавшийся взлететь «Харрикейн», его пилот — сержант Джордж Баркер из 80 Sqdn. RAF — получил ранения и ожоги, но остался жив.

Затем над Аргосом появились Vf-110D из I./ZG26, которые в течение сорока минут беспрепятственно штурмовали летное поле, поджигая один за другим стоявшие на нем самолеты. К тому моменту, когда «Мессершмитты» наконец повернули назад, в груды дымящихся обломков превратились тринадцать «Харрикейнов», среди которых был и последний истребитель из 208 Sqdn. RAF. Всего же в течение 23 апреля на аэродроме Аргос, по данным Люфтваффе, были уничтожены 53 самолета, из которых большая часть принадлежала грекам.

Вечером того же дня уцелевшие самолеты, среди которых были семь «Харрикейнов» из 33 и 80 Sqdn. RAF и один греческий PZL P.24, перелетели на аэродром Малеме, находившийся на о. Крит, приблизительно в 20 км восточнее г. Ханья. Туда же на трех транспортных самолетах Локхид «Лодестар» (Lockheed «Lodestar») из 267 Sqdn. RAF была доставлена и большая часть наземного персонала, а всех оставшихся эвакуировали на следующий день на борту «Бленхеймов» Mk.IF из 30 Sqdn. RAF и «Бленхеймов» Mk.IVf из 203 Sqdn. RAF.

24 апреля немецкие самолеты снова совершили налет на Аргос и пайлэт-офицер Вейл на «Харрикейне» Mk.I V7134 в районе аэродрома атаковал и повредил один Do-17Z. По данным Люфтваффе, на земле были уничтожены еще девятнадцать самолетов, но, скорее всего, это были машины, уже поврежденные накануне.



«Харрикейн» Mk.I из 33 Sqn. RAF, Греция, весна 1941 г.



**Уничтоженный «Харрикейн»,
аэродром Аргос, Греция, конец апреля 1941 г.**

В этому времени части немецкого 18-го горнострелкового корпуса прорвали оборону в районе Фермопил, а подразделения 60-го моторизованного корпуса вермахта начали переправляться на Пелопонесский полуостров в районе г. Патры. Поэтому 24 апреля была начата эвакуация на о. Крит и наземных частей английского экспедиционного корпуса. 26 апреля части вермахта заняли Коринф, на следующий день — Афины и порт Каламата, в заливе Месиниакос, а к 30 апреля 1941 г. они окончательно оккупировали всю континентальную часть Греции.

Большая часть эскадрилий RAF, понесших в боях над Грецией тяжелые потери, была отозвана в Египет для переформирования. На Крите же — на аэродромах Малеме и Ираклион — остались четырнадцать «Гладиаторов» из 112 Sqn. RAF, из которых только шесть были пригодны для боевых вылетов, семь «Харрикейнов» из 33 и 80 Sqn. RAF, двенадцать истребителей из 805 Sqn. FAA: пять — «Фулмаров» и семь — «Си Гладиаторов», а также семь «Бленхеймов» Mk.IF из 30 Sqn. RAF. Кроме того, в Малеме находились и три истребителя Брюстер «Буффало», но из-за частых аварий они находились в непригодном для полетов состоянии. Все эти самолеты были объединены в авиакрыло под общим командованием уинг-коммандэра Френсиса Бимиша¹, чей командный пункт располагался в Малеме, а командиром аэродрома Ираклион был назначен сквадрэн-лидер Трамбл (Trumble).

Этой горстке истребителей предстояло противостоять 8 и 11 авиакорпусам Люфтваффе (VIII. и XI. Fliegerkorps), имевшим к этому моменту в своем составе приблизительно 430 бомбардировщиков и 180 истребителей. Греческая кампания для Третьего рейха могла считаться завершенной только после захвата Крита, и потому уже ранним утром 29 апреля над островом впервые зазвучали сигналы воздушной тревоги. С аэродрома Малеме поднялись несколько истребителей, которые возглавлял пайлэт-офицер Вейл на «Харрикейне» Mk.I V77781. Согласно данным RAF, в ходе этого вылета Вейл по-

¹ Родился 27.09.1903 г. в местечке Данмауэй (Dunmaway), в 47 км юго-западнее г. Корк, находящегося на юге Ирландии. Осенью 1921 г. он начал службу в RAF в качестве кадета и затем командовал 6616 Sqn. RAF. Командир Kenly Flying Station груп-каптэн Бимиш погиб 28.03.1942 г., когда в бою с FW-190A из JG26 его «Спитфайр» был сбит в районе м. Гри-Не, на французском побережье Ла-Манша. На его счету было одиннадцать побед.

вредил Do-17Z, а затем после полудня он на «Харрикейне» Mk.I V7795 севернее Малеме сбил два Ju-88A. На следующий день он атаковал над заливом Суда (Suda Bay) очередную группу «Юнкерсов» и, вернувшись в Малеме, сообщил об одном сбитом и одном поврежденном бомбардировщике.

В течение 5 мая английские истребители несколько раз атаковали группы бомбардировщиков Люфтваффе, появившиеся в районе Крита. Однако успеха удалось добиться одному пайлэт-офицеру Вейлу, который на «Харрикейне» Mk.I V7781 над заливом Суда сбил один и повредил второй Ju-88A. 13 мая он на том же самолете одержал свою двадцать пятую победу, перехватив и сбив над Средиземным морем транспортный Ju-52/3m.

14 мая Люфтваффе начали массированные налеты на Крит, где одними из главных целей стали аэродромы Малеме и Ираклион. Сначала Ju-88A, атаковавшие корабли в заливе Суда, одновременно нанесли удар и по Малеме, уничтожив там один «Бленхейм» из 30 Sqn. RAF. Затем над островом появились шестьдесят Bf-109E из II. и III./JG77. По немецким данным, в заливе Суда был подожжен танкер, а на аэродроме Малеме сгорели пять английских самолетов, и еще четыре «Харрикейна» были сбиты в воздушном бою.

Фактически же на земле были уничтожены два самолета: «Харрикейн» и «Фулмар», а все три «Буффало» получили повреждения. В воздушном же бою с «Мессершмиттами» принимали участие всего три «Харрикейна» из 33 Sqn. RAF. Возглавлял эту «тройку» командир эскадрильи сквадрэн-лидер Хоуелл (Howell), а два других пилота — сержанты Рейниш (Reinish) и Рипшер (Ripsher) — только накануне перелетели из Египта и это был их первый боевой вылет. Хоуелл успел сбить Bf-109E унтер-офицера Хагеля (Hagel) из 4./JG77, после чего был подбит и совершил вынужденную посадку на аэродроме Ретимнон. Рейниш сбил «Мессершмитт» ефрейтора Габлера (Gabler) из 6./JG77, а затем сам был вынужден выпрыгнуть на парашюте из горящего «Харрикейна». Сержант Рипшер на поврежденном истребителе попытался приземлиться в Малеме, но был сбит собственными зенитками, чьи расчеты приняли его «Харрикейн» за «Мессершмитт». Самолет врезался в землю и Рипшер погиб.

Одновременно аэродром Ираклион, на котором базировались «Гладиаторы» из 112 Sqn. RAF, атаковали двенадцать Bf-110D из II./ZG26. Затем немецкие пилоты заявили о четырех воздушных победах, но, как и в предыдущем случае, противоположная сторона

приводит другие данные. Навстречу «Мессершмиттам» взлетели только два «Гладиатора» из 112 Sqdn. RAF¹, которые пилотировали пайлэт-офицер Дерек Уэстенра и флаинг-офицер Ривес (Reeves). Заметив летевший на небольшой высоте «Мессершмитт», Уэстенра сразу же атаковал и сбил его. Как потом оказалось, это был Bf-110D-3 W.Nr.4290 обер-лейтенанта Софуса Баагое из 5./ZG26, имевшего на своем счету четырнадцать побед. Самолет упал в Средиземное море и Баагое погиб вместе со своим бортрадистом-стрелком. Затем зенитным огнем был сбит и один Bf-110D из 4./ZG26, при этом необходимо отметить, что по некоторым данным и самолет обер-лейтенанта Баагое тоже был сбит зенитной артиллерией. В ходе боя был подбит только один «Гладиатор» флаинг-офицера Ривеса, который, тем не менее, все же смог совершить вынужденную посадку. В результате налета на земле были повреждены два биплана.

В последующие дни самолеты Люфтваффе продолжали наносить удары по аэродромам на Крите. 15 мая остров покинули последние три исправных «Бленхейма» из 30 Sqdn. RAF, которые вместе с «Си Гладиатором» из 805 Sqdn. FAA вылетели в Египет. На биплане во время перелета отказал двигатель и он совершил вынужденную посадку на воду, но его пилота затем так и не удалось найти.

В течение 16 мая в боях над Критом пайлэт-офицер Вейл одержал на «Харрикейне» Mk.I V7795 две победы: сначала утром он сбил Bf-109E, а затем после полудня — Ju-87R. Еще два сбитых «Мессершмитта» из 8./JG77 были на счету лейтенанта Рамсея (Ramsey) из 805 Sqdn. FAA, летавшего на «Харрикейне» из 33 Sqdn. RAF, а сквадрэн-лидер Хоуелл сбил Ju-52/3m из IV./KGzbV1. Однако при этом были потеряны два «Харрикейна», которые пилотировали лейтенанты Эш (Ash) и Ричардсон (Richardson) из 805 Sqdn. FAA. Они пытались атаковать группу Ju-87, но сами попали под удар «Мессершмиттов». Эш, вероятно, был сразу же убит, а Ричардсон успел покинуть падающий самолет, но купол его парашюта по какой-то причине не раскрылся и он разбился.

В тот же день тридцать Bf-110D из I. и II./ZG26 атаковали аэродром Ираклион и им навстречу поднялись два «Харрикейна» и три «Гладиатора». Флайт-лейтенант Чарльз Фрай из 112 Sqdn. RAF смог

¹ В последних числах апреля в состав эскадрильи вошли шесть пилотов из 1430 Flight RAF, которые прибыли на о. Крит без самолетов.

повредить один «Мессершмитт», который затем совершил вынужденную посадку на воду недалеко от побережья Крита и его экипаж попал в плен. Однако при этом ответным огнем бортстрелка был подбит и «Харрикейн» самого Фрайя. Истребитель загорелся, но флайт-лейтенант Фрай все же успел выпрыгнуть на парашюте. В ходе боя получил повреждения и затем совершил вынужденную посадку еще один «Харрикейн», а зенитным огнем был сбит один Bf-110D из 2./ZG26.

17 мая в ходе налета на аэродром Малеме были уничтожены последние исправные «Фулмар» и «Си Гладиатор» из 805 Sqdn. FAA. В тот же день пайлэт-офицер Вейл в ходе боя над заливом Суда повредил один Ju-88A. К этому времени зенитная артиллерия на Крите начала испытывать серьезную нехватку боеприпасов и самолеты Люфтваффе могли фактически беспрепятственно атаковать выбранные цели. В течение 18 мая аэродром Малеме подвергся нескольким налетам, в которых участвовали Ju-87R из I./StG2 и He-111H из II./KG26. В результате там остался только один исправный «Харрикейн» Mk.I W9298, да и он уцелел только потому, что в тот момент лейтенант-коммандэр Блэк (Black) совершал на нем разведывательный полет.

Следующий налет сделал непригодным для дальнейшего использования аэродром Ираклион. Четыре уцелевших самолета — «Харрикейны» флайнг-офицера Костелло и сержанта Бейна (W. Bain) и «Гладиаторы» флайт-лейтенанта Деннанта (Dennant) и пайлэт-офицера Уэстенры — сначала перелетели на аэродром Ретимнон, откуда затем вылетели в Египет.

Вечером 18 мая 1941 г. на борту летающей лодки Шорт «Сандерленд» (Short «Sunderland») в Египет был эвакуирован весь оставшийся персонал 80 Sqdn. RAF и 805 Sqdn. FAA, включая пайлэт-офицера Вейла и лейтенант-коммандэра Блэка. На следующий день Крит покинули «Харрикейн» сержанта Беннета из 33 Sqdn. RAF и три «Гладиатора» из 112 Sqdn. RAF, которые пилотировали флайнг-офицер Смит и сержанты Батес (Bates) и Уор (Ware), после чего на острове не осталось ни одного исправного английского самолета.

В конце мая 1941 г. 80 Sqdn. RAF была переформирована и затем в июне патрулировала над побережьем Палестины, а также Сирии, которая принадлежала вишистской Франции. По данным RAF, 11 июня пайлэт-офицер Вейл на «Харрикейне» Mk.I V6939 перехватил и сбил двухмоторный самолет-разведчик «Потез-63» (Potez 63), но

сведения противоположной стороны не подтверждают этого. В тот день «Потез-63» №676 капитана Форже (Forget) из GR II/39, выполнявший разведывательный полет в районе Мерьяон (Meriayoun) — Сидон (Sidon) — Нагура (Nagoura), действительно был перехвачен английским «Харрикейном», но, получив всего два попадания, благополучно вернулся на свой аэродром.

12 июня в ходе патрульного полета на «Харрикейне» Mk.I Z4200 пайлэт-офицер Вейл в районе порта Хайфа сбил два истребителя Dewoitine D.520. Один из них упал на побережье рядом с Хайфой и его пилот погиб, однако, по французским данным, этот истребитель был сбит зенитным огнем.

После этого общее число побед Уильяма Вейла достигло тридцати и в том же месяце он был награжден Bar to DFC.

С 5 июля 1941 г. Вейл служил в качестве офицера по оперативным вопросам на авиабазе RAF в Хайфе и непосредственного участия в боях не принимал. В апреле 1942 г. он вернулся в Англию и был назначен на должность старшего инструктора по технике пилотирования (Chief Flight Instructor — CFI) в составе 59-го учебно-боевого подразделения (Operational Training Unit — OTU), которое первоначально базировалось на аэродроме Миллфилд (Millfield), а затем — на аэродроме Кросби-он-Эден (Crosby-on-Eden).

В марте 1943 г. Вейл был направлен в Центральную артиллерийскую школу (Central Gunnery School), располагавшуюся в местечке Саттон-Бридж (Sutton Bridge), в 15 км западнее г. Кинг-Линн. После ее окончания он занимал должность офицера по артиллерийскому вооружению (Squadron Gunnery Officer — SGO) на авиабазе Уиттеринг (Wittering), приблизительно в 15 км западнее г. Питерборо.

Затем с сентября 1943 г. и до конца Второй мировой войны Вейл командовал 11 AFC, находившейся в местечке Фэйрвуд Коммон (Fairwood Common). Параллельно сам Вейл окончил курсы командиров истребительной авиации (Fighter Leaders Course) на аэродроме Тангмер, находившемся в 6 км восточнее г. Чичестер.

В 1946 г. сквадрэн-лидер Вейл был назначен начальником испытательного центра артиллерийского вооружения (Gunnery and Armament Testing), находившегося в Уэст-Райнхэме (West Raynham). Он был награжден AFC, но в октябре того же года неожиданно оставил военную службу.

После выхода в отставку Уильям Вейл жил в Ноттингемшире и 29 ноября 1981 г. погиб в автомобильной аварии.

Хроника личных побед Уильяма Вейла

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	01.07.1940 г.	форт Капуццо, Ливия	CR.42
2	19.11.1940 г.	г. Мерса-Матрух, Египет	CR.42
3	04.12.1940 г.	г. Аргирокастрон, Албания	CR.42
4	20.12.1940 г.	село Кельцора, Албания	SM.81
5	21.12.1940 г.	г. Аргирокастрон, Албания	CR.42
6		г. Аргирокастрон, Албания	CR.42
7		г. Аргирокастрон, Албания	CR.42
8	09.02.1941 г.	Тепелена — Аргирокастрон	CR.42
9	28.02.1941 г.	село Химара, Албания	G.50bis
10		село Химара, Албания	SM.79
11	03.03.1941 г.	западнее г. Лариса, Греция	SM.81
12	04.03.1941 г.	Химара — Валона, Албания	G.50bis
13	14.04.1941 г.	село Сервия, Греция	Ju-87R
14	15.04.1941 г.	г. Афины, Греция	Ju-88A
15		г. Афины, Греция	Ju-88A
16	16.04.1941 г.	Элефсис, Греция	Ju-88A
17	19.04.1941 г.	г. Лариса, Греция	Ju-87R
18		г. Лариса, Греция	Ju-87R
19	20.04.1941 г.	Пирей — Элефсис, Греция	Ju-88A
20		Пирей — Элефсис, Греция	Ju-88A
21	29.04.1941 г.	севернее Малеме, о. Крит	Ju-88A
22		севернее Малеме, о. Крит	Ju-88A
23	30.04.1941 г.	залив Суда, о. Крит	Ju-88A
24	05.05.1941 г.	залив Суда, о. Крит	Ju-88A
25	13.05.1941 г.	Средиземное море около Крита	Ju-52/3m
26	16.05.1941 г.	аэродром Малеме, о. Крит	Bf-109E
27		залив Суда, о. Крит	Ju-87R
28	11.06.1941 г.	побережье Сирии	«Потез-63»
29	12.06.1941 г.	г. Хайфа, Палестина	D.520
30		г. Хайфа, Палестина	D.520

Вернон Кромптон Вудвард (Vernon Crompton Woodward)



Вернон Кромптон Вудвард родился 22 декабря 1916 г. в г. Виктория, в канадской провинции Британская Колумбия. В 1937 г. он попытался поступить на службу в RCAF, но из-за недостаточного уровня образования не смог пройти приемную комиссию. В 1938 г. Вернон отправился в Англию к своему дяде, который во время Первой мировой войны служил в RNAS¹ и затем после ее окончания поселился на ферме в графстве Глостершир.

В июне 1938 г. Вудвард поступил в гражданскую авиашколу, находившуюся в шотландском г. Перт. Уже в августе он смог пройти приемную комиссию RAF и в следующем месяце был направлен для обучения в 6-ю авиашколу (6 FTS).

Пройдя полный курс летной подготовки, пилот-офицер Вудвард в мае 1939 г. был включен в состав 33 Sqdn. RAF, которая была оснащена «Гладиаторами» и базировалась в Египте. Уже в сентябре того же года ему было присвоено звание флайнг-офицера. Благодаря своему выдержанному и спокойному характеру Вудвард получил прозвище «Невозмутимый Вуди» («Imperturbable Woody»).

После того, как 10 июня 1940 г. Италия объявила войну Великобритании, Вудвард начал совершать патрульные полеты в районе

¹ Royal Navy Air Service — авиационная служба Королевского военно-морского флота.

ливийско-египетской границы и отличился уже 14 июня. В тот день в 07.35 с аэродрома Сиди-эль-Баррани, расположенного приблизительно в 75 км от ливийско-египетской границы, взлетели четыре «Гладиатора» Mk.II из 33 Sqn. RAF, которые пилотировали флайнг-офицеры Вернон Вудвард и Эрнест Дэн, а также пайлэт-офицеры Коучман (R. A. Couchman) и Альфред Рубен Костелло (Alfred Reuben Costello). Вернувшись обратно в 09.25, английские пилоты доложили о том, что в районе ливийского местечка Сиди-Азиз (Sidi Aziez) они атаковали и повредили стоявший на земле итальянский бомбардировщик «Ghibli». И действительно, британские войска позднее смогли захватить в этом районе поврежденный самолет.

Спустя тридцать пять минут, после дозаправки «Гладиаторов», Дэн и Вудвард снова поднялись в воздух. Первый летел на истребителе с бортовым номером L9046, а второй — на N5783. Через несколько минут за ними последовал сержант Крейг (J. Craig) на «Гладиаторе» Mk.II N5768. В районе итальянского форта Капуццо, располагавшегося приблизительно в 17 км юго-западнее г. Эс-Саллум и в непосредственной близости от ливийско-египетской границы, англичане перехватили бомбардировщик Caproni Ca.310, летевший в сопровождении нескольких бипланов CR.32.

Дэн сбил один из «Фиатов», а Вудвард и Крейг тем временем атаковали «Капрони». Они смогли поджечь один из двигателей бомбардировщика, после чего тот совершил вынужденную посадку среди британских танков, подошедших к Капуццо. Затем Вудвард уже в одиночку атаковал и подбил еще один CR.32, но поскольку никто не видел падения самолета, эту победу ему не засчитали. В ходе боя «Гладиатор» Вудварда получил единственное попадание — пуля навyleт пробил одну из плоскостей.

По данным Реджиа Аэронаутики, тогда были потеряны только два самолета: Ca.310bis сержанте-маджиоре Стефано Джарризи (Stefano Garrisi) из 159° Squadr. 12° Gr. 50° Stormo Assalto и CR.32 сержанте Эдоардо Аццарони (Edoardo Azzaroni) из 93° Squadr. 8° Gr. 2° Stormo С.Т. Экипаж бомбардировщика остался жив, а пилот «Фиата» погиб.

В течение 29 июня шесть «Гладиаторов» из 33 Sqn. RAF совершили несколько патрульных полетов (по крайней мере, три) в районе ливийско-египетской границы. Во время одного из утренних вылетов одна «тройка» английских истребителей около форта Капуццо встретилась с тремя CR.32. В завязавшемся бою флайнг-офи-



**Пилоты 33 Sqdn. RAF, Египет, июль 1940 г.
Слева направо: сержант Слэтер, флайинг-офицеры Вернон Вудвард
и Эрнест Дэн, пайлэт-офицер Альфред Костелло**



**Флайинг-офицер Вернон Вудвард в кабине «Гладиатора»,
Египет, лето 1940 г.**

цер Вудвард, летавший в тот день на «Гладиаторе» Mk.II N5774, сбил два «Фиата», одержав свои первые личные победы. Оба самолета, по данным RAF, совершили вынужденную посадку в районе Капуццо, в т.ч. один из них — в четырех — пяти километрах севернее форта, около дороги, ведущей в г. Бардия. Однако, по итальянским сведениям, был подбит и совершил вынужденную посадку западнее Бардии только один CR.32, принадлежавший соттененте Антонио Вейссу (Antonio Weiss) из 160^o Squadr. 12^o Gr. 50^o Stormo Assalto.

В тот же день отличился и пайлэт-офицер Питер Уикэм. Сначала утром он сбил самолет-разведчик Ro.37, который, согласно его рапорта, совершил вынужденную посадку в четырех километрах западнее Сиди-Азиза, а затем после следующего вылета он сообщил о сбитом CR.32. Кроме того, еще один летчик из 33 Sqn. RAF претендовал на сбитый бомбардировщик SM.81.

В период с 16 по 23 июля флайнг-офицер Вудвард вместе с четырьмя пилотами был временно прикомандирован к 80 Sqn. RAF, а затем вернулся обратно в свою эскадрилью.

24 июля пять «Гладиаторов» из звена «В» 33 Sqn. RAF во главе с флайнг-офицером Дэном в 18.40 встретились над Эс-Саллумом с группой из восемнадцати CR.42: двенадцать «Фиатов» были из 10^o Gr. 4^o Stormo C.T. и шесть — из 13^o Gr. 2^o Stormo C.T. После боя обе стороны заявили о пяти сбитых самолетах. У англичан по одной личной победе были засчитаны флайнг-офицеру Вудварду, летавшему тогда на «Гладиаторе» Mk.II N5768, пайлэт-офицеру Костелло и сержантам Слэтеру (Slater) и Шоу (Shaw). Еще один «Фиат», подбитый Вудвардом, был отнесен к категории вероятных побед.

У итальянцев по одной личной победе одержали: тененте Франко Луччини из 90^o Squadr. 10^o Gr., тененте Джулио Торрези (Giulio Torresi)¹ из 77^o Squadr. 13^o Gr. и серженте-маджоре Аббарчи (Abbarchi)² из 78^o Squadr. 13^o Gr., при этом последний сообщил, что преследовал своего противника около пятидесяти километров.

¹ Командир 3^o Squadr. ANR капитано Торрези погиб 01.07.1944 г., когда его G.55 сразу после взлета с аэродрома Реджо-нель-Эмилия, в 17 км юго-восточнее Пармы, был сбит P-47 из 57FG. На его счету были десять побед, из них шесть он одержал летом — осенью 1940 г. в Северной Африке.

² Это была его единственная победа в ходе Второй мировой войны.

Фактически же противники потеряли только по одному истребителю. На обратном пути «Гладиатор» сержанта Шоу из-за полученных повреждений двигателя совершил вынужденную посадку восточнее местечка Буг-Буг (Bug Bug), расположенного в 35 км восточнее Эс-Саллума. Истребитель затем был уничтожен итальянскими самолетами, а сам Шоу после длительного пешего перехода все же смог выйти к позициям британских войск.

На следующий день — 25 июля — пять «Гладиаторов» из звена «В» 33 Sqn. RAF прикрывали несколько «Бленхеймов» во время налета на Бардию. Над городом они столкнулись с семью CR.42. Сначала флайинг-офицер Вудвард и сержант Слэтер сбили по одному «Фиату», а затем совместными усилиями успели подбить еще один истребитель, прежде чем Слэтер сам был сбит и погиб. «Гладиатор» Mk.II N5768 Вудварда на небольшой высоте был атакован несколькими CR.42, но все же смог оторваться от них и благополучно вернулся на аэродром. Остальные английские пилоты, участвовавшие в этом бою, заявили еще о двух подбитых «Фиатах».

К декабрю 33 Sqn. RAF была перевооружена истребителями «Харрикейн» Mk.I, которые значительно превосходили устаревшие итальянские бипланы CR.42. В течение декабря флайинг-офицер Вудвард на «Харрикейне» Mk.I (Троп) P3729 сбил пять и повредил три «Фиата», а также повредил еще два бомбардировщика SM.79

9 декабря 1940 г. британские войска в Северной Африке начали контрнаступление под кодовым наименованием «Операция «Компас». Днем итальянские бомбардировщики SM.79 получили приказ нанести удар по наступающим частям в районе Сиди-эль-Баррани — Бир-Энба (Bir Enba). «Савойи» должны были прикрывать девятнадцать CR.42 из 9^o Gr. 4^o Stormo C.T., однако в назначенной точке самолеты так и не встретились. Тогда маджоре Эрнесто Ботто (Ernesto Botto)¹, руководивший истребителями, принял решение начать патрулиро-

¹ В ходе гражданской войны в Испании он одержал пять личных и шестнадцать групповых побед. 12.10.1937 г. в бою в районе г. Фуэнтосдель-Эбро, в 26 км юго-восточнее Сарагосы, разрывная пуля попала ему в правое бедро. Ботто сумел совершить посадку, но раздробленную ногу ему пришлось ампутировать. Став инвалидом, Ботто не оставил службу. Сначала он научился ходить на металлическом протезе, благодаря которому получил прозвище «Железная нога» («Gamba di Ferro»), а затем снова начал летать и в ходе Второй мировой войны одержал еще три победы.

вание над линией фронта. Вскоре, в 30 км южнее Бир-Эмба, итальянцы заметили на небольшой высоте несколько «Гладиаторов» и спикировали на них, но в этот момент сами внезапно были атакованы «Харрикейнами» из 33 и 274 Sqdn. RAF.

Согласно английским данным, в ходе продолжительного боя были сбиты восемь CR.42 и одержаны четыре вероятные победы. При этом интересно, что пилоты «Харрикейнов» сообщили о том, что вели бой с двадцатью семью «Фиатами». Летчики 33 Sqdn. RAF претендовали на три сбитых CR.42, два из которых были на счету флаинг-офицера Вудварда, и на одну вероятную победу. Кроме того, тот же Вудвард повредил еще один «Фиат». Пилоты 274 Sqdn. RAF доложили о пяти сбитых бипланах: по одной победе одержали сквад-рэн-лидер Патрик Данн, флайт-лейтенанты Питер Уайкэм-Барнс и Джон Лапсли, а также флаинг-офицеры Томас Лоуренс Паттерсон (Thomas Lawrence Patterson)¹ и Эрнест Мэсон. Еще три победы были отнесены к разряду вероятных: две были на счету Данна и одна — на счету Уайкэм-Барнса.

В действительности же в том бою были сбиты три «Фиата» из 9^o Gr. Два пилота — сержанте Франческо Нанин (Francesco Nanin) и сержанте Боджони (Bogoni) — в тот же день вернулись обратно², а третий — сержанте-маджоре Джуглиелмо Биффани (Guglielmo Biffani) — попал в плен к англичанам. Еще четыре CR.42, получив повреждения, совершили вынужденные посадки. При этом один истребитель, перевернувшись, загорелся и его пилот — тененте Рикардо Ваккари (Riccardo Vaccari) — получил тяжелые ожоги.

Со своей стороны итальянцы заявили о восьми сбитых «Харрикейнах» и о трех вероятных победах. Однако фактически получили повреждения и совершили вынужденные посадки лишь по одному «Харрикейну» из 33 и 274 Sqdn. RAF, при этом оба английских летчика не пострадали.

19 декабря «Харрикейны» из 33 Sqdn. RAF, патрулировавшие в районе Бардия — Эс-Саллум, перехватили группу бомбардировщиков SM.79, летевшую в сопровождении CR.42. В ходе боя Вудвард и

¹ Родился в г. Торонто, Канада. После начала Второй мировой войны вступил в RAF.

² Уже на следующий день — 10.12.1940 г. — сержанте Нанин снова был сбит в бою с «Харрикейнами» из 33 Sqdn. RAF и погиб. Он успел одержать только одну групповую победу.

флаинг-офицер Чарльз Дайсон сбили по два «Фиата», а остальные пилоты — три «Савойи». В том же районе патрулировали истребители 274 Sqdn. RAF и флайт-лейтенант Лапсли и второй лейтенант Роберт Генри Телбот (Robert Henry Talbot) сбили по одному CR.42. Флаинг-офицер Артур Эдриан Перси Уэллер (Arthur Adrian Percy Weller) в одиночку атаковал семь SM.79 и смог поджечь один из них¹. При этом его собственный «Харрикейн» Mk.I V7300 был сильно поврежден ответным огнем бортстрелков, но Уэллер все же смог благополучно приземлиться на аэродроме Сиди-Ханейш. В то же время итальянцы заявили о четырех сбитых английских самолетах, среди которых были два «Харрикейна», признав потерю только одного CR.42.

В течение 27 декабря пилоты 33 Sqdn. RAF, согласно английским данным, сбили над Эс-Саллумом три SM.79, еще одна «Савойя» и один CR.42 получили повреждения, а один бомбардировщик и два истребителя были отнесены к категории вероятных побед. В тот день флаинг-офицер Вудвард записал на свой счет один поврежденный «Фиат» и одну вероятную победу. Итальянцы со своей стороны заявили о трех сбитых истребителях противника при одном потерянном SM.79.

28 декабря 1940 г. «Харрикейны» из 33 Sqdn. RAF перехватили над Эс-Саллумом восемь SM.79, летевших в сопровождении семи CR.42. Англичане сбили один бомбардировщик и один истребитель, и еще четыре «Савойи» и один «Фиат» были повреждены. При этом в бою только один «Харрикейн» получил незначительные повреждения. Флаинг-офицер Вудвард одержал свою девятую личную победу, сбив CR.42, пилот которого — соттененте Руджеро Копарали (Ruggero Coparali) из 91° Squadr. 10° Gr. 2° Stormo C.T. — погиб, а также повредил еще два SM.79.

¹ Это была первая личная победа Уэллера. Затем он 27.05.1941 г. на «Харрикейне» Mk.I Z4250 сбил над южным побережьем о. Крит Ju-88A из II/LG1, одержав свою вторую и последнюю личную победу. Кроме того, на его счету были одна групповая и одна вероятная победы, а также два самолета, уничтоженные на земле. С конца июня 1941 г. Уэллер служил в качестве инструктора в 71 OTU: сначала на египетском аэродроме Исмаилия, а потом на аэродроме Гордон Три (Gordon Tree), около г. Хартум, в Судане. Флайт-лейтенант Уэллер погиб 13.12.1941 г. в авиакатастрофе и был похоронен на военном кладбище в Хартуме.

Наступление британских войск успешно развивалось: 5 января 1941 г. они заняли порт Бардия, а 23 января — Тобрук. В боях в Киренаике около 125 тыс. итальянских солдат и офицеров попали в плен. 6 февраля итальянские части оставили Бенгази и продолжали отступать на юг вдоль ливийского побережья. Линия фронта окончательно стабилизировалась только к концу февраля в районе местечка Эль-Аджейла (El Agheila), расположенного на южном берегу залива Сидра.

В ходе боев Реджиа Аэронаутика понесла тяжелые потери и требовалось время, чтобы восстановить боеспособность ее подразделений, находившихся в Северной Африке. Командование RAF решило использовать сложившуюся ситуацию для усиления своих сил в Греции и потому уже во второй половине февраля истребители 33 Sqn. RAF перелетели на греческий аэродром Лариса.

После полудня 23 марта десять «Харрикейнов» из 33 Sqn. RAF во главе с новым командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Пэттлом поднялись в воздух, чтобы нанести штурмовой удар по итальянскому полевому аэродрому около г. Фиери. Еще на подходе к цели англичане были атакованы приблизительно двадцатью G.50bis и C.200, и в ходе боя сбили три «Фиата», повредили два истребителя и одержали одну вероятную победу. В том бою флайинг-офицер Вудвард сбил один G.50bis, записав на свой счет десятую личную победу, а также повредил еще один «Фиат».

2 апреля с итальянского аэродрома Гротталье, в 17 км северо-западнее Таранто, в 12.55 взлетели пять бомбардировщиков Cant Z.1007bis из 106° Gr. 47° Stormo В.Т. во главе с капитаном Пьером Луиджи Брагой (Pier Luigi Braga). Три самолета были из состава 260° Squadr. и два — из 261° Squadr. Они имели приказ атаковать греческий порт Волос, в заливе Пагаситикос. Вскоре из-за неисправности одного из двигателей один самолет повернул обратно, но остальные четыре продолжили полет и в 14.50 с высоты 6700 м сбросили на свою цель восемь 250-кг и двенадцать 100-кг бомб.

Когда бомбардировщики находились еще на подходе к Волосу, на аэродроме Лариса была объявлена тревога и шесть «Гладиаторов» из 112 Sqn. RAF и четыре «Харрикейна» из 33 Sqn. RAF получили приказ атаковать противника. Среди них был и истребитель флайинг-офицера Вудварда, но оказалось, что на нем еще не успели пополнить боекомплект после предыдущего вылета, и Вудварду пришлось несколько задержаться с взлетом. Однако ждать, пока ору-

жейники полностью закончат работу, было слишком долго и потому после того, как были заряжены четыре пулемета в левом крыле, Вудвард сразу поднялся в воздух. Патронные же ящики всех четырех пулеметов в правой плоскости «Харрикейна» остались пустыми.

К этому времени Z.1007bis уже развернулись и легли на обратный курс. По данным RAF, сначала флайт-лейтенант Литтлер и фланг-офицер Джеймс Киркпатрик (James Kirkpatrick) из 33 Sqn. RAF совместными усилиями сбили один бомбардировщик, а затем Вудвард уже над Коринфским заливом сбил еще два. Потом он атаковал четвертый Z.1007bis и, израсходовав при этом последние патроны, вернулся на аэродром Лариса. Согласно докладу Вудварда, за поврежденным бомбардировщиком тянулся дымный шлейф и он со снижением ушел в направлении западной части залива.

Фактически же 106° Gr. 47° Stormo В.Т. потеряла только два бомбардировщика. Самолет соттененте Маурицио Морандини (Maurizio Morandini) из 260° Squadr. упал в нескольких километрах от аэродрома Алмирос (Almyros), в 26 км юго-западнее Волоса. Из его экипажа успел выпрыгнуть на парашюте только один человек, который затем был взят греками в плен. Z.1007bis тененте Марио Боцци (Mario Bozzi) из 261° Squadr. совершил вынужденную посадку на воду залива Патраикос, в районе г. Месолонгион. Его экипаж успел перебраться в спасательную шлюпку и был затем подобран.

Днем 13 апреля одиночный «Харрикейн» фланг-офицера Вудварда во время разведывательного полета в районе между македонскими городами Битола и Вире (Vire) встретил три Вf-109Е. Атаковав их, Вудвард сбил один и повредил второй «Мессершмитт». Вернувшись на аэродром Лариса, он сообщил, что видел, как пилот сбитого истребителя выпрыгнул на парашюте. На следующий день Вудвард в районе села Сервия, в 21 км юго-восточнее г. Козани, сбил два и повредил один Ju-87R, после чего общее число его личных побед достигло пятнадцати.

Утром 19 апреля Вудвард сначала вместе со сквадрэн-лидером Пэттлом и флайт-лейтенантом Литтлером сбил южнее г. Ламия самолет-разведчик Hs-126 из 1.(H)/Aufkl.Gr.23, а затем в бою с Вf-109Е из III./JG77, проходившем в том же районе, записал на свой счет еще один «Мессершмитт». Вечером 20 апреля в ходе большого боя над гаванью Пирея он одержал свою последнюю победу в Греции, сбив

Vf-110D. В конце апреля Вудвард на борту летающей лодки «Сандерленд» вылетел в Египет, где должен был получить новый «Харрикейн».

7 мая он вернулся в 33 Sqdn. RAF, которая тогда базировалась уже на аэродроме Малеме, на о. Крит. Тогда же Вудвард получил звание флайт-лейтенанта и был назначен командиром звена, а 9 мая 1941 г. он был награжден DFC.

14 мая самолеты Люфтваффе начали массированные налеты на аэродромы Малеме и Ираклион. К 18 мая оба аэродрома стали непригодными для дальнейшего использования, а базировавшиеся на них эскадрильи понесли значительные потери. В тот же день все уцелевшие английские самолеты получили приказ перелететь в Египет. Наземный персонал 80 Sqdn. RAF и 805 Sqdn. FAA смогли вывезти на «Сандерленде», а техники и пилоты других эскадрилий, включая флайт-лейтенанта Вудварда, лишившиеся в ходе налетов своих самолетов, остались на острове.

Утром 20 мая в районе аэродрома Малеме высадился немецкий воздушный десант, и там начались тяжелые бои. Подавляющее численное превосходство Люфтваффе над Критом позволило десантникам, несмотря на огромные потери, выполнить свою задачу. Около полудня 21 мая они полностью взяли аэродром под свой контроль, и, хотя взлетно-посадочная полоса еще обстреливалась англичанами, там сразу же начали садиться транспортные Ju-52/3m с подкреплением.

Вскоре британские войска оставили все северо-западное побережье Крита и начали частично отходить на юг, к порту Сфакион, и частично — на восток, к порту Ираклион. Отступающие колонны, в которых шел и оставшийся персонал RAF, подвергались постоянным атакам с воздуха. 29 мая был отдан приказ об эвакуации всех английских, новозеландских и австралийских частей с Крита. Из 40 тыс. чел., насчитывавшихся в них по состоянию на 20 мая, только около 18 тыс. удалось перевезти на кораблях в Египет. В боях на острове погибли около 5800 чел. и еще около 16 тыс. чел. попали в плен. Среди тех, кому посчастливилось избежать подобной участи, был и флайт-лейтенант Вудвард, который покинул Крит на борту английского эсминца.

14 июня 1941 г. 8-я британская армия в Северной Африке начала операцию под кодовым наименованием «Боевой Топор» («Battle-axe»). Это была уже вторая попытка деблокировать Тобрук, который



**Пилоты 33 Sqdn. RAF, аэродром Лариса, Греция, апрель 1941 г.
Слева направо: фланнг-офицеры Эрнест Дэн, Питер Уикэм,
Вернон Вудвард, пайлэт-офицеры Муир и Четэм**



Фланнг-офицер Эрик Джозеф Вудс

с 11 апреля находился в полном окружении. Первая же попытка прорыва была предпринята в мае, но она закончилась неудачей. Для воздушной поддержки нового наступления RAF выделили шестьдесят истребителей и сто бомбардировщиков. После потерь, понесенных в Греции и на Крите, 33 Sqn. RAF находилась в стадии переформирования и не была готова принять участие в боях в полном составе. Однако каждый истребитель был на счету и потому семь наиболее опытных пилотов эскадрильи во главе с флайт-лейтенантом Вудвардом на время операции были прикомандированы к 274 Sqn. RAF.

В 16.45 17 июня 204-я авиагруппа RAF получила приказ направить в район между Тобруком и местечком Сиди-Омар, в 25 км юго-западнее Эс-Саллума, двенадцать «Харрикейнов», которые должны были атаковать коммуникации и полевые склады в тылу немецких и итальянских войск. Поскольку ни одна эскадрилья не имела достаточно сил, самолеты были собраны, как говорится, «с миру по нитке». 274 Sqn. RAF выделила три «Харрикейна» — Z4614 флайт-лейтенанта Дадли Сенди Гартона Хонора (Dudley Sandy Garton Honor), Z4533 пайлэт-офицера Терренса Оффисэра (Terence Officer) и Z4510 французского су-лейтенанта¹ Робера Грассе (Robert Grasset), 229 Sqn. RAF — Z4366 пайлэт-офицера Дугласа Эджила (Douglas F. K. Edghill) и Z4360 пайлэт-офицера Митчелла (R. R. Mitchell), а 73 Sqn. RAF — W9198 пайлэт-офицера Берта Рейнольдса (Bert Reynolds). Самую же большую группу составляли шесть «Харрикейнов» из 33 Sqn. RAF, среди которых были Z4377 флайт-лейтенанта Вудварда, Z4175 южноафриканского лейтенанта Доу (D. Dove), W9298 флаинг-офицера Муира, Z4509 флаинг-офицера Эрика Джозефа Вудса (Eric Joseph Woods) и Z4174 сержанта Джорджа Гендерса.

Достигнув указанного района, «Харрикейны» встретили девять Ju-87 из II./StG2, которые под прикрытием шести Bf-109E из 3./JG27 и шести G.50bis из 150° Squadr. 2° Gr. Aut. С.Т. возвращались после очередного налета на Тобрук. Согласно английским данным, в ходе завязавшегося боя были сбиты четыре «Штуки», три «Фиата» и один «Мессершмитт», кроме того, еще два истребителя получили повреж-

¹ Звание су-лейтенанта (Sous Lieutenant) во французской военной авиации (Armée de l'Air) соответствовало званию пайлэт-офицера в RAF.

дения. Для пилотов 33 Sqdn. RAF этот бой был первым после возвращения с Крита, но именно они одержали пять из девяти побед. Сержант Гендерс первоначально заявил о двух поврежденных G.50bis, но вскоре наземные части подтвердили их падение и ему засчитали две победы¹. Флайт-лейтенант Вудвард сбил один и повредил другой «Фиат», фланг-офицер Муир — Ju-87, а лейтенант Доу — Bf-109E. На счету пайлэт-офицера Эджила из 229 Sqdn. RAF были две «Штукки»² и еще одна — на счету пайлэт-офицера Митчелла из той же эскадрильи, а флайт-лейтенант Хонор из 274 Sqdn. RAF повредил один «Мессершмитт».

По сведениям же Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики, в этом бою были потеряны только два самолета: Ju-87 из II/StG2, чей экипаж — лейтенант Франц Лаубергер (Franz Lauberger) и унтер-офицер Томас Мач (Thomas Matsch) — погиб, и G.50bis из 150^o Squadr. 2^o Gr.Aut. C.T., пилот которого — тененте Серафино Молинари (Serafino Molinari) — также погиб. Скорее всего, этот «Фиат» был сбит флайт-лейтенантом Вудвардом, одержавшим свою восемнадцатую личную победу.

Согласно данным Люфтваффе, в тот день в бою северо-восточнее аэродрома Гамбут, в 50 км западнее г. Бардия, пилоты 3./JG27 сбили четыре «Харрикейна». Две победы (в 17.10 и в 17.12) одержал лейтенант Хейнц Шмидт (Heinz Schmidt)³, третью (в 17.15) — обер-фенрих Ханс-Йоахим Марселль⁴, а четвертую (в 17.20) — фельдфебель Карл Ментних (Karl Mentnich)⁵. Кроме того, соттененте Агостино Челентано (Agostino Celentano), Олиндо Симионато (Olindo Simionato)⁶ и сержанте-маджоре Антонио Патриарка (Antonio

¹ Это были шестая и седьмая победы из восьми личных побед, одержанных Гендерсом в ходе Второй мировой войны.

² Это были его пятая и шестая победы из семи личных побед, одержанных им в ходе Второй мировой войны.

³ Утром того же дня в бою юго-восточнее Сиди-Омара он сбил два «Харрикейна» (в 11.15 и в 11.35). Истребители, сбитые вечером, были его пятой и шестой и, как вскоре оказалось, последними победами. Лейтенант Хейнц Шмидт погиб 28.06.1941 г., когда в бою с «Киттихауками» его Bf-109E был сбит севернее форта Капуццо.

⁴ Это была его двенадцатая победа.

⁵ Это была первая из семи побед, одержанных им в ходе Второй мировой войны.

⁶ Всего он одержал шесть побед, в т.ч. одну — в Испании.

Patricca) из 150° Squadr. 2° Gr.Aut. С.Т. заявили еще о трех сбитых «Харрикейнах».

Фактически же после боя не вернулись четыре «Харрикейна», которые, вероятнее всего, были сбиты именно «Мессершмиттами». Погиб флайнг-офицер Эрик Вудс¹ из 33 Sqdn. RAF, а су-лейтенант Грассе и пайлэт-офицер Оффисэр из 274 Sqdn. RAF остались живы и попали в плен к немцам. Четвертый же летчик — пайлэт-офицер Рейндольс из 73 Sqdn. RAF — смог избежать плена и на следующий день вышел к позициям британских частей. Он сообщил, что его «Харрикейн» был сбит не в воздушном бою, а зенитным огнем.

12 июля в районе аэродрома Эль-Амирия, в 20 км юго-западнее Александрии, на высоте 8000 м был замечен Ju-88, который, как затем оказалось, входил в состав 2.(F)/Aufkl.Gr. 123. Ему наперехват сначала на «Харрикейне» Mk.I Z4268 взлетел флайнг-офицер Вудвард, а сразу же вслед за ним и «Харрикейн» флайнг-офицера Крокетта (Crockett) из 30 Sqdn. RAF. Заметив истребители, пилот «Юнкерса» попытался оторваться от них в пикирование, но те упорно держались за ним. В конце концов, когда разведчик уже летел над самой землей, англичане смогли выйти на дистанцию открытия огня и совместными усилиями сбили его. Ju-88 загорелся и упал в 65 км юго-западнее Эль-Амирии. Это был последний самолет, сбитый Вудвардом, в ходе Второй мировой войны.

11 сентября 1941 г. флайт-лейтенант Вудвард был направлен в тренировочную группу (Air Training Group), которая находилась в Родезии, и его карьера в качестве боевого летчика-истребителя на этом закончилась. Первоначально он служил инструктором в 20-й авиашколе (20 FTS), располагавшейся на аэродроме Кренбурн (Cranbourne), около г. Солсбери (Salisbury)², а затем с июня 1942 г. — в штабе группы в самом Солсбери.

¹ Родился в 1921 г. После начала Второй мировой войны Вудс вступил в RAF и в июне 1940 г. в звании пайлэт-офицера прибыл в 33 Sqdn. RAF. Всего на его счету было три победы и три поврежденных самолета. Первые две победы Вудс одержал 04.07.1940 г., сбив в ходе двух вылетов в районе Эс-Саллум — Бардия два CR.42. Затем 03.05.1941 г. он на «Харрикейне» Mk.I V7461 над заливом Суда, о. Крит, сбил один и повредил второй Ju-88A, а на следующий день Вудс на том же самолете снова над заливом Суда атаковал и повредил еще два «Юнкерса».

² Ныне носит название Хараре и является столицей Зимбабве.

В конце 1942 г. Вудвард, уже имевший у этому времени звание сквадрэн-лидера, вернулся в Египет и в январе 1943 г. возглавил 213 Sqn. RAF. Эскадрилья была оснащена «Харрикейнами» Mk.IV и, главным образом, совершала рутинные патрульные полеты над конвоями, курсировавшими вдоль побережья Северной Африки. В августе того же года Вудвард получил Bar to DFC, к которой был представлен за свои действия еще в Греции, и был переведен в штаб британских сил в Ливане.

Окончив штабные курсы при Средневосточном штабном колледже (Middle East Staff College) в Хайфе, Вудвард с декабря 1943 г. служил в штабе RAF на Среднем Востоке. В апреле 1945 г. он был назначен командиром Средиземноморско-Средневосточной связной эскадрильи (Mediterranean — Middle East Communication Squadron — MEDME Com. Sqn.), которая была сформирована на основе 173 Sqn. RAF и имела в своем составе транспортные самолеты Дуглас «Дакота» и Локхид «Лодестар». В течение лета Вудвард прошел курсы старших офицеров (Senior Commanders Course) на Мальте и затем в ноябре 1945 г. года, оставив должность командира MEDME Com. Sqn., вернулся в Англию. В октябре 1946 г. он был назначен начальником учебного и исследовательского центра, занимавшегося проблемами визуального обнаружения целей (Visual Interservice Training and Research Establishment).

В январе 1947 г. Вудвард занял должность офицера по административно-хозяйственному обеспечению (Station Administrative Officer — S.Ad.O.) в штабе восточного сектора истребительного командования. Затем с августа 1948 г. по март 1950 г. он командовал 19 Sqn. RAF, которая была оснащена двухмоторными истребителями Де Хэвилленд «Хорнет» F.Mk.1 (De Havilland «Hornet») и базировалась на аэродроме Чурч-Фентон (Church Fenton), в графстве Йоркшир. После этого Вудвард служил в штабе истребительного командования, а потом уже в звании уинг-коммендэра в августе 1956 г. был назначен командиром 322 Wing. Эскадрилья этого авиакрыла имела на вооружении реактивные истребители Хаукер «Хантер» (Hawker «Hunter») и базировались в ФРГ — на аэродроме Евер (Jever), в 14 км северо-западнее Вильгельмсхафена.

В начале 1958 г. Вудвард был переведен на должность командира 69 (PR) Sqn. RAF, что для офицера в звании уинг-коммендэра означало понижение. Это назначение стало следствием конфликта между Вудвардом и вышестоящим командованием. В апреле эскадри-

ля, которая была оснащена реактивными самолетами-разведчиками Инглиш Электрик «Канберра» PR Mk.3 (English Electric «Canberra»), была переброшена из Германии на о. Мальта и затем в июле того же года была переименована в 39 (PR) Sqdn. RAF. Вудвард командовал эскадрилей до конца 1959 г., после чего занял должность офицера по административно-хозяйственному обеспечению в министерстве авиации.

В январе 1963 г. Вудвард оставил военную службу и эмигрировал в Австралию, где основал чартерную авиакомпанию, которая успешно функционировала. В августе 1967 г. Вудвард вернулся на свою родину — в канадскую провинцию Британская Колумбия. Там он тоже попытался начать собственный бизнес, но, потерпев неудачу, затем вел достаточно скромную жизнь.

Хроника личных побед Вернона Кромптона Вудварда

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	29.06.1940 г.	форт Капуццо, Ливия	CR.32
2		форт Капуццо, Ливия	CR.32
3	24.07.1940 г.	г. Эс-Саллум, Египет	CR.42
4	25.07.1940 г.	г. Бардия, Ливия	CR.42
5	09.12.1940 г.	Бардия — Эс-Саллум	CR.42
6		Бардия — Эс-Саллум	CR.42
7	19.12.1940 г.	Бардия — Эс-Саллум	CR.42
8		Бардия — Эс-Саллум	CR.42
9	28.12.1940 г.	г. Эс-Саллум, Египет	CR.42
10	23.03.1941 г.	г. Фиери, Албания	G.50bis
11	02.04.1941 г.	Коринфский залив, Греция	Z.1007bis
12		Коринфский залив, Греция	Z.1007bis
13	13.04.1941 г.	Битола — Вире, Югославия	Bf-109E
14	14.04.1941 г.	село Сербия, Греция	Ju-87R
15		село Сербия, Греция	Ju-87R
16	19.04.1941 г.	г. Ламия, Греция	Bf-109E
17	20.04.1941 г.	гавань Пирея, Греция	Bf-110D
18	17.06.1941 г.	Сиди-Омар — Гамбут, Ливия	G.50bis

Ричард Найджел Каллен (Richard Nigel Cullen)



Ричард Найджел Каллен родился 5 июня 1917 г. в г. Ньюкасл, в штате Новый Южный Уэльс, на юго-восточном побережье Австралии. Затем его семья переехала в Англию и поселилась в лондонском пригороде Патни (Putney).

В 1934 г. Каллен в возрасте семнадцати лет участвовал в гонках мотоциклов «Нортон», проходивших в Брукленде. Тогда же он, благодаря своему телосложению, получил прозвище «Обезьяна» («Аре»), сохранившееся за ним до конца жизни.

Затем Каллен участвовал в гражданской войне в Испании, сражаясь в составе интербригад на стороне республиканцев. В одном из боев он получил ранение в живот и, подлечившись, вернулся в Англию.

После начала Второй мировой войны Каллен вступил в RAF, и после завершения летной подготовки был направлен на Средний Восток в качестве пилота-перегонщика. В августе 1940 г. он вошел в состав 167 Sqdn. RAF, которая была сформирована на основе связного звена (Communication Flight). Однако уже в сентябре того же года Каллен смог добиться перевода в 80 Sqdn. RAF и начал летать на истребителе «Гладиатор».

9 октября 1940 г. флайинг-офицер Каллен в ходе патрульного полета южнее аэродрома Сиди-эль-Баррани, расположенного приблизительно в 75 км от ливийско-египетской границы, встретил «шестерку» итальянских легких бомбардировщиков Breda Ba.65. Сразу

же атаковав, он подбил одну «Бреду», но поскольку ее дальнейшая судьба была неизвестна, Каллену была засчитана лишь вероятная победа.

Согласно сведениям Реджиа Аэронаутики, в тот день ни один Ва.65 не был атакован английским истребителем, однако накануне в районе местечка Бир-Камсат (Bir Kamsat) «Гладиатором» была сбита «Бреда» из 159° Squadr. 12° Gr. 50° Stormo Assalto и ее экипаж во главе с капитано Антонио Делль'Оро погиб. В тоже время 8 октября ни один из английских пилотов не заявил о сбитом Ва.65. Поэтому можно предположить, что в данных RAF относительно даты вероятной победы Каллена была допущена неточность, и что его жертвой стал самолет капитано Делль'Оро.

В ноябре 1940 г. флайинг-офицер Каллен в составе 80 Sqdn. RAF прибыл в Грецию, где затем и одержал все свои победы.

Утром 30 декабря в районе аэродрома Лариса были замечены итальянские бомбардировщики и в 10.40 в воздух по тревоге взлетели три «Гладиатора». Вскоре на одном из них резко упало давление масла и он повернул обратно, но остальные два, среди которых был и «Гладиатор» Mk.II N5786 флайинг-офицера Каллена, продолжили поиск противника. Через некоторое время над заливом Термаикос, к западу от полуострова Кассандра, Каллен заметил одиночный трехмоторный самолет, который он идентифицировал как SM.81. Уже в результате первой атаки на бомбардировщике загорелся один двигатель, а затем после нескольких повторных атак он свалился в пике и, врезавшись в поверхность воды, развалился на части. Это была первая личная победа флайинг-офицера Каллена. По данным Реджиа Аэронаутики, в тот день из боевого вылета над Грецией действительно не вернулся один SM.81 из 38° Stormo B.T.

Свою вторую победу Каллен одержал 28 января 1941 г., сбив на «Гладиаторе» Mk.II N5817 в районе Кельцюра — Премет бомбардировщик Cant Z.1007bis. 9 февраля он на том же самолете в бою в районе г. Тепелена сбил один CR.42. На следующий день Каллен на «Гладиаторе» Mk.II N5810 сбил южнее о. Корфу бомбардировщик SM.79. 20 февраля в ходе большого боя в районе села Кельцюра на его счету были два сбитых истребителя: один G.50bis и один CR.42, а также один поврежденный G.50bis. На этот раз Каллен снова летал на «Гладиаторе» Mk.II N5817, который в ходе боя получил несколько попаданий. Одна пуля, срикошетировав, пробила Каллену правую руку, но он смог благополучно вернуться на аэродром Яни-

на. Обстоятельства всех этих побед подробно описаны выше в главе, посвященной сквадрэн-лидеру Мармадюку Пэттлу.

22 февраля два истребителя «Бленхейм» Mk. I^F из 30 Sqn. RAF, которые пилотировали командир эскадрильи сквадрэн-лидер Милвард (Milward) и флайнг-офицер Роберт Тремэйн Пиллсбури Дэвидсон (Robert Tremayne Pillsbury Davidson)¹, сбили над восточным побережьем Греции Cant Z.1007bis из 47° Stormo В.Т. и гидросамолет Cant Z.506В из 191° Squadr. 86° Gr. 35° Stormo В.М. На последнем был поврежден один из трех двигателей и он, по имевшимся сведениям, совершил вынужденную посадку на воду между греческим побережьем и о. Андипакси (Antipaxoi), приблизительно в 36 км северо-западнее порта Превеза.

В 10.40 23 февраля с аэродрома Парамитья на поиски поврежденного Cant Z.506В вылетел «Гладиатор» флайнг-офицера Каллена. К этому времени итальянский экипаж смог отремонтировать двигатель и гидросамолет начал разгон, чтобы подняться в воздух и вернуться на свою базу в Бриндизи. Он еще не успел оторваться от воды, когда над южной оконечностью о. Андипакси появился английский истребитель, и на этот раз для итальянцев все закончилось гораздо трагичнее, чем накануне.

¹ Родился в г. Ванкувер, Канада. В 1937 г. он вступил в RAF и затем в ходе Второй мировой войны стал единственным канадским пилотом, имевшим на своем счету сбитые итальянские, немецкие и японские самолеты. Свои первые две победы он одержал в составе 30 Sqn. RAF над Грецией, сбив два итальянских гидросамолета Cant Z.506В: первый — в ноябре 1940 г., а второй — 23.02.1941 г. Затем уже командуя 175 Sqn. RAF, он 04.04.1942 г. во время налета японской авиации на порт Коломбо, о. Цейлон, сбил один истребитель «Зеро» и один бомбардировщик. В 1943 г. уинг-коммендэр Дэвидсон был назначен командиром 143 (RCAF) Wing и, летая на «Тайфуне», сбил два немецких самолета. Всего он одержал шесть личных побед и был награжден DFC. 08.05.1944 г. его самолет был подбит и совершил вынужденную посадку на территории Франции, но Дэвидсон смог избежать плена. Присоединившись к отряду Сопротивления, он участвовал в диверсиях на территории Франции и затем в 1947 г. был награжден орденом Почетного Легиона. В 1952—53 гг. в составе 4th Fighter Interceptor Wing USAAF Дэвидсон участвовал в войне в Корее. Он провел несколько боев с МиГ-15 и был награжден AM (US). Дэвидсон вышел в отставку из RCAF в звании групп-каптана и затем жил на своей ферме около Оттавы.

Обнаружив Cant Z.506B, Каллен спикировал на него и открыл огонь. Сразу же после первой атаки итальянцы прекратили взлет и начали махать белой тряпкой, показывая, что сдаются. Однако Каллен, не обращая внимания на эти сигналы, продолжал обстреливать гидросамолет, пока тот не начал тонуть. Только после этого Каллен прекратил атаки и вернулся в Парамитью. Позднее с полузатонувшего Cant Z.506B на борт греческого госпитального судна «Андрос» («Andros») были подняты четыре оставшихся в живых члена экипажа и тела двух погибших.

В конце февраля 1941 г. 80 Sqn. RAF получила «Харрикейны» и все свои остальные победы флайнг-офицер Каллен одержал уже на этих истребителях. 27 февраля он на «Харрикейне» Mk.I V7137 сбил в районе Валоны один CR.42, а следующим вечером в ходе большого боя, проходившего между албанским побережьем и г. Тепелена, Каллен сбил сразу три итальянских бомбардировщика: два SM.79 и один BR.20, а также два истребителя CR.42.

Утром 3 марта два «Харрикейна» из 80 Sqn. RAF, которые пилотировали флайнг-офицер Ричард Каллен и пайлэт-офицер Уильям Вейл, и «Харрикейн» флайнг-офицера Экворта из 112 Sqn. RAF, юго-восточнее о. Корфу атаковали группу из десяти бомбардировщиков Cant Z.1007bis из 50^o Gr.Aut. В.Т. Вернувшись на аэродром Парамитья, Каллен сообщил, что сбил четыре Z.1007bis и одержал еще одну вероятную победу. В ходе атак его «Харрикейн» получил тяжелые повреждения, но сам Каллен при этом практически не пострадал — лишь одна пуля, пробив ботинок, задела его голень.

На следующий день — 4 марта — четырнадцать бомбардировщиков «Бленхеймов» из 84 и 111 Sqn. RAF, которых сопровождали семнадцать «Гладиаторов» из 80 и 112 Sqn. RAF и десять «Харрикейнов» из 33 и 80 Sqn. RAF, в 15.00 атаковали в десяти милях южнее албанского порта Валона отряд из пяти итальянских боевых кораблей. Флайнг-офицер Каллен на «Харрикейне» Mk.I V7288 летел в качестве ведомого флайт-лейтенанта Пэттла, который возглавлял «четверку» истребителей из 80 Sqn. RAF, державшуюся на правом фланге «Бленхеймов»

Как оказалось, корабли прикрывало большое число истребителей G.50bis, которые неожиданно атаковали «Харрикейны». Едва бомбардировщики легли на обратный курс, как Пэттл приказал своим пилотам разбиться на пары и самим атаковать противника. Практически сразу же одиночный «Фиат» обстреливал истребители Пэттла

и Каллена. Пэттл смог выйти из-под огня и сбить этот «Фиат», но в этот момент еще один G.50bis атаковал Каллена. Его «Харрикейн» был сбит и упал в районе поселка Химара, в 35 км северо-западнее порта Саранда. Вероятно, флайинг-офицер Каллен был сразу же убит или тяжело ранен, поскольку не сделал никаких попыток покинуть падающий самолет.

Хроника личных побед Ричарда Найджела Каллена

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	30.12.1940 г.	западнее п-ова Кассандра	SM.81
2	28.01.1941 г.	Кельцора — Премет, Албания	Z.1007bis
3	09.02.1941 г.	г. Тепелена, Албания	CR.42
4	10.02.1941 г.	южнее о. Корфу, Греция	SM.79
5	20.02.1941 г.	село Кельцора, Албания	G.50bis
6		село Кельцора, Албания	CR.42
7	27.02.1941 г.	г. Валона, Греция	CR.42
8	28.02.1941 г.	южнее г. Валона, Албания	BR.20
9		южнее г. Валона, Албания	SM.79
10		южнее г. Валона, Албания	SM.79
11		южнее г. Валона, Албания	CR.42
12		южнее г. Валона, Албания	CR.42
13	03.03.1941 г.	юго-западнее о. Корфу, Греция	Z.1007bis
14		юго-западнее о. Корфу, Греция	Z.1007bis
15		юго-западнее о. Корфу, Греция	Z.1007bis
16		юго-западнее о. Корфу, Греция	Z.1007bis

Эдвард Уильям Футт Хеветт (Edward William Foott Hewett)



Так же, как и флайинг-офицер Каллен, Эдвард Хеветт все свои победы одержал в ходе боев над Грецией и Албанией.

Он вступил в RAF в июне 1936 г. и после завершения летной подготовки в звании сержанта был включен в 29 Sqdn. RAF. В начале 1938 г. Хеветт был переведен в 80 Sqdn. RAF и затем в начале мая того же года в ее составе прибыл в Египет.

В ноябре 1940 г. эскадрилья была переброшена в Грецию и уже 4 декабря Хеветт записал на свой счет первые победы, сбив в бою около албанского г. Тепелена сразу три CR.42.

Около полудня 19 декабря тринадцать «Гладиаторов» во главе с командиром 80 Sqdn. RAF сквадрэн-лидером Хики вылетели с аэродрома Янина на патрулирование над линией фронта. В районе албанского г. Тепелена англичане встретили «пятерку» SM.79 из 46° Stormo B.T., которую сопровождали CR.42 из 160° Gr.Aut. C.T. и G.50bis из 150° Gr.Aut. C.T., «Гладиаторы» сразу же атаковали бомбардировщики и, согласно данным RAF, сбили один из них, но фактически все пять «Савой» благополучно вернулись на свой аэродром. Сквадрэн-лидер Уильям Хики сбил один CR.42, но его победа тоже не подтверждается сведениями Реджиа Аэронаутики.

«Гладиатор» Mk.II N5827 сержанта Хеветта попал под зенитный огонь и получил сильные повреждения. Хеветт смог дотянуть до расположения греческих войск и совершил вынужденную посадку приблизительно в 33 км севернее Янины. Потом механики, обследовав биплан, пришли к выводу, что он уже не подлежит ремонту и его пришлось списать.

Кроме того, бортстрелкам SM.79 удалось подбить «Гладиатор» N5785. Его пилот — пайлэт-офицер Купер — получил тяжелое ранение, но все же смог выпрыгнуть на парашюте из горящего самолета.

Сквадрэн-лидер Уильям Хики приземлился на залитом водой поле, чтобы найти Купера. С помощью греческих солдат он смог отыскать тяжелораненого пилота и затем доставить его в госпиталь в г. Аргирокастрон. Однако все усилия врачей оказались безрезультатными и тем же вечером Самюэль Купер умер¹.

В конце февраля 1941 г. 80 Sqn. RAF получила «Харрикейны». Уже 27 февраля Хеветт на одном из этих истребителей в бою в районе Валоны сбил два CR.42, после чего общее число его побед достигло пяти.

В течение 1 марта «Харрикейны» из 33 и 80 Sqn. RAF, действовавшие с полевого аэродрома Парамитья, трижды сопровождали «Бленхеймы» из 30 и 211 Sqn. RAF, атаковавшие Парабоя, Берат и порт Валоны. В ходе одного из этих вылетов на «Харрикейне» Mk.I V7589 сержанта Хеветта возникли проблемы с уборкой шасси и он был вынужден вернуться на аэродром. Неисправность удалось быстро устранить и спустя пятнадцать минут Хеветт снова поднялся в воздух. Затем он сообщил, что в районе Валоны столкнулся с «пятеркой» CR.42 и, атаковав ее, сбил три «Фиата», а остальные два поспешно ретировались. Хеветту были засчитаны три победы, но надо отметить, что в документах Реджина Аэронаутики никаких упоминаний об этом бое не было найдено.

3 марта сержант Хеветт сбил в районе Химара — Валона сразу четыре итальянских истребителя: три CR.42 и один G.50bis. Обстоятельства этого боя подробно описаны выше в главе, посвященной сквадрэн-лидеру Мармадюку Пэттлу.

11 марта 1941 г. Эдвард Хеветт был награжден DFM. При этом интересно, что в сообщении о его награждении говорилось, что он одержал тринадцать побед, хотя, по имеющимся данным, к этому времени на счету Хеветта были только двенадцать сбитых самолетов: одиннадцать CR.42 и один G.50bis.

Утром 15 апреля сержант Хеветт сбил над Афинами один Ju-88A и еще один подбитый им «Юнкерс» был отнесен к разряду вероятных побед. Следующим вечером к северу от Элефсиса он сбил еще один немецкий бомбардировщик. Хеветт идентифицировал его как Ju-88A, но скорее всего это был Do-17Z.

¹ Родился в 1916 г. в местечке Нетер Уэсткот (Nether Westcote), в графстве Оксфордшир. На его счету были одна личная и одна групповая победы.

После большого боя, прошедшего вечером 20 апреля в районе Афин, сержанту Хеветту засчитали два сбитых Вf-109Е. Еще один «Мессершмитт», подбитый им в том бою, был зачислен в категорию вероятных побед.

23 апреля 1941 г. Вf-110D из I./ZG26 атаковали аэродром Аргос, в 93 км юго-западнее Афин, куда накануне перелетели «Харрикейны» из 80 Sqdn. RAF. В ходе этого налета сержант Хеветт получил осколочное ранение в спину и был затем эвакуирован в Египет.

О дальнейшей службе Хеветта известно немного. В составе 243, 92 и 485 Sqdn. RAF он летал на «Спитфайрах» и 5 июня 1942 г. получил звание ворэнт-офицера. 8 июня 1944 г. он был награжден AFC, а 5 июля ему было присвоено звание флайт-лейтенанта. В августе того же года Хеветт был назначен командиром звена 263 Sqdn. RAF, оснащенной истребителями-бомбардировщиками «Тайфун» Mk.IB. Предполагается, что он закончил Вторую мировую войну в звании сквадрэн-лидера.

Послевоенная жизнь Эдварда Хеветта также неизвестна. По некоторым данным, он трагически погиб во время пожара своего дома.

Хроника личных побед Эдварда Хеветта

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	04.12.1940 г.	г. Тепелена, Албания	CR.42
2		г. Тепелена, Албания	CR.42
3		г. Тепелена, Албания	CR.42
4	27.02.1941 г.	г. Валона, Албания	CR.42
5		г. Валона, Албания	CR.42
6	01.03.1941 г.	г. Валона, Албания	CR.42
7		г. Валона, Албания	CR.42
8		г. Валона, Албания	CR.42
9	04.03.1941 г.	Химара, Албания	G.50bis
10		г. Валона, Албания	CR.42
11		г. Валона, Албания	CR.42
12		г. Валона, Албания	CR.42
13	15.04.1941 г.	г. Афины, Греция	Ju-88A
14	16.04.1941 г.	севернее Элефсиса, Греция	Ju-88A
15	20.04.1941 г.	гавань Пирея, Греция	Вf-109Е
16		гавань Пирея, Греция	Вf-109Е

Питер Гай Уайкэм-Барнс
(Peter Guy Wykeham-Barnes)



Питер Гай Уайкэм-Барнс родился 13 сентября 1915 г. в местечке Сандхурст (Sandhurst), в графстве Сюррей. В 1932 г. в Халтоне он вступил в RAF в качестве ученика, а позднее стал кадетом в колледже RAF в Кренуэлле (Cranwell).

В 1937 г. Уайкэм-Барнс завершил летную подготовку и получил звание пайлэт-офицера. Он был включен в состав 80 Sqdn. RAF и в мае 1938 г. вместе с ней прибыл в Египет. В августе 1939 г. Уайкэм-Барнс вместе с флайинг-офицером Пэттлом и пятью механиками перелетел в Палестину и в течение месяца участвовал в боевых вылетах против повстанческих арабских отрядов. За свои действия в этот период он получил от командующего британскими силами на Среднем Востоке свидетельство о безупречной службе (Certificate of Distinguished Conduct).

К июню 1940 г. Уайкэм-Барнс имел уже звание флайинг-офицера и в том же месяце был включен в состав Hurricane Flight, сформированного в 80 Sqdn. RAF. 17 июня он был временно придан 33 Sqdn. RAF и на своем истребителе перелетел на аэродром Мерса-Матрух, где тогда базировалась эта эскадрилья.

В 07.45 19 июня оттуда поднялись шесть самолетов: три «Гладиатора» из 33 Sqdn. RAF, которые пилотировали командир эскадрильи сквадрэн-лидер Джонсон (Johnson), флайт-лейтенант Хоукинс (G. E. Hawkins) и флайинг-офицер Линч (A. H. Lynch), «Харрикейн»

Мк. I P2639 флайнг-офицера Уайкэм-Барнса и два «Бленхейма» Мк. I F из 30 Sqn. RAF. Они направились на патрулирование над египетским побережьем между г. Эс-Саллум и расположенным в 35 км восточнее него местечком Буг-Буг.

В 09.40 в районе Эс-Саллума английские летчики обнаружили группу итальянских самолетов. По одним данным, в нее входили девять CR.42, а по другим — пять CR.42 и семь CR.32 или Ro.37, но, однако, точно известно, что в ней, по крайней мере, были пять CR.42 из 10° Gr. 4° Stormo C.T., взлетевших с аэродрома T2, около Тобрука. Итальянцы находились слева внизу и представляли собой идеальную цель для атаки.

Спикировав вниз, Уайкэм-Барнс короткой очередью сбил ведущий «Фиат», а затем в ходе завязавшегося боя пилоты «Гладиаторов» сбили еще два. Несмотря на свое численное превосходство, итальянские истребители начали постепенно отходить к ливийской границе. Хотя CR.42 и уступали «Харрикейну» в скорости и мощи вооружения, они были очень маневренными и Уайкэм-Барнс долго не мог занять позицию для открытия огня. В конце концов, один из итальянцев сделал ошибку, и он смог поразить его биплан. Оставляя за собой шлейф дыма, CR.42 скрылся из виду. После вылета Уайкэм-Барнс сообщил о нем как о поврежденном самолете, но потом наземные части подтвердили падение «Фиата» и ему была засчитана вторая личная победа.

Израсходовав весь боезапас и большую часть топлива, английские истребители вышли из боя и повернули назад. На обратном пути в Мерса-Матрух им пришлось для дозаправки и пополнения боекомплекта совершить промежуточную посадку на аэродроме Сидиль-Баррани, находившимся приблизительно в 75 км восточнее ливийско-египетской границы.

Согласно данным Реджиа Аэронаутики, 10° Gr. 4° Stormo C.T. потеряла в том бою только два CR.42. Один из них принадлежал командиру группы тененте-колонелло Армандо Пираджино (Armando Piragino), который, совершив вынужденную посадку в районе Эс-Саллума, попал в плен к англичанам. Пилот же второго «Фиата» — серженте-маджиоре Уго Корси (Ugo Corsi) — погиб.

Вернувшиеся итальянские пилоты, в свою очередь, сообщили о четырех сбитых «Гладиаторах». Три победы были записаны на счет погибшего серженте-маджиоре Корси, а четвертую разделили между собой капитано Луиджи Монти (Luigi Monti) из 84° Squadr. и еще

два пилота. Фактически же англичане потеряли один «Гладиатор» из 33 Sqn. RAF, пилот которого — 24-летний флайт-сержант Грин (Green) — также погиб.

В 17.15 4 августа с аэродрома Сиди-эль-Баррани поднялись четыре «Гладиатора» по главе с командиром звена «В» 80 Sqn. RAF флайт-лейтенантом Пэттлом. Один из истребителей пилотировал флаинг-офицер Уайкэм-Барнс и этот вылет едва не стал для него последним. «Гладиаторы» прикрывали «Лайсендер» из 208 Sqn. RAF, который должен был вести наблюдение за передвижением итальянских частей в районе местечка Бир-Тайэб-эль-Эсем, находившегося по другую сторону ливийско-египетской границы.

В тридцати милях от границы, уже в непосредственной близости от Бир-Тайэб-эль-Эсем, пилот «Лайсендера», летевший на малой высоте, неожиданно выпустил сигнальную ракету, сообщавшую, что он подвергся атаке, и повернул в восточном направлении. «Гладиаторы» Пэттла и пайлэт-офицера Ланкастера, находившиеся с правой стороны от разведчика, спикировали вниз, но не сумели обнаружить ни одного вражеского самолета. В этот момент Уайкэм-Барнс и сержант Реу, занимавшие позицию приблизительно в 900 м выше и позади прикрываемого самолета, увидели семь итальянских самолетов Breda Ba.65. Они летели двумя отдельными звеньями из трех и четырех самолетов и направлялись в восточном направлении вслед за уходившим от них «Лайсендером».

Это была «семерка» Ba.65 из 159° Squadr. 12° Gr. 50° Stormo Assalto во главе с капитано Антонио Делль'Оро, которая атаковала английские склады с боеприпасами и снаряжением, находившиеся в 30 км юго-западнее Эс-Саллума. Прикрывали ее CR.32 во главе с командиром 160° Squadr. 12° Gr. 50° Stormo Assalto капитано Дулио Фанали, находившиеся на 900 м выше. В ходе своего третьего и последнего захода на цель, итальянцы случайно встретились с «Лайсендером».

Уайкэм-Барнс вместе с сержантом Реу атаковал звено из четырех Ba.65, прежде чем оно успело догнать «Лайсендер». Он сразу же сбил одну «Бреду», но затем «Гладиаторы» попали под удар спикировавших сверху CR.32. Капитано Фанали сбил биплан сержанта Реу, а флаинг-офицер Уайкэм-Барнс успел подбить один «Фиат», прежде чем сам был сбит марешиалло Ромоло Кантелли. Реу погиб, а Уайкэм-Барнс, получив осколочное ранение, успел выпрыгнуть из своего «Гладиатора» Mk.I L8009 на парашюте. После длительного пе-

шего перехода по пустыне он встретился с солдатами 11-го гусарского полка, которые помогли ему вернуться на аэродром Сиди-эль-Баррани.

Вечером 8 августа 1940 г. флайинг-офицер Уайкэм-Барнс одержал свою пятую победу, сбив на «Гладиаторе» Mk.I K716 в районе Бир-эль-Гоби один CR.42.

17 августа «Гладиаторь» из звеньев «В» и «С» 80 Sqn. RAF прикрывали корабли Средиземноморской эскадры британского флота, обстреливавшие итальянские позиции в районе Бардии и форта Капуццо. Весь день, с рассвета до наступления темноты, над кораблями, сменяя друг друга, патрулировали «четверки» истребителей. В 08.20 флайинг-офицер Уайкэм-Барнс заметил над Тобруком летающую лодку Cant Z.501 и спикировал сквозь облака, чтобы атаковать ее. Однако едва он открыл огонь, как пулемет «Браунинг» на правом борту его «Гладиатора» Mk.I K8051 неожиданно сорвало крепления. Пробив тонкую обшивку борта, пулемет сначала разорвал одну из расчалок верхней плоскости биплана, а затем повредил переднюю кромку правого руля высоты. Тем не менее Уайкэм-Барнс смог сохранить управление самолетом и продолжил атаку уже с одним пулеметом. После нескольких очередей Уайкэм-Барнса и присоединившегося к нему флайинг-офицера Доудинга летающая лодка загорелась и упала в море, и обоим пилотам была засчитана групповая победа.

19 августа 1940 г. на основе Hurricane Flight была сформирована 274 Sqn. RAF, которая должна была быть полностью оснащена «Харрикейнами». Ее возглавил бывший командир 80 Sqn. RAF сквадрэн-лидер Патрик Данн. Одновременно в состав вновь созданной эскадрильи из 80 Sqn. RAF перевели и десять пилотов, среди которых был и Уайкэм-Барнс. Первоначально в составе 274 Sqn. RAF имелись всего семь «Харрикейнов» Mk.I, шесть из них — P2544, P2638, P2639, P2641, P2643 и P2651 — использовались для боевых вылетов, а седьмой — L1669 — для тренировочных полетов и обучения вновь прибывавших летчиков.

29 ноября флайинг-офицер Уайкэм-Барнс, на счету которого были уже пять личных и одна групповая победы, был награжден DFC. Он стал первым среди летчиков-истребителей RAF, воевавших в Северной Африке, удостоенных этой награды. Одновременно ему было присвоено звание флайт-лейтенанта.

9 декабря 1940 г. британские войска начали наступление на итальянские позиции и около полудня на патрулирование в район ливийско-египетской границы были направлены шесть «Харрикейнов» из 274 Sqn. RAF. На истребителе с бортовым номером P3723 летел сквадрэн-лидер Данн, на P2638 — флайт-лейтенант Уйакэм-Барнс, на P3722 — флаинг-офицер Эрнест Мэсон, на P3720 — пайлэт-офицер Престон (R. H. Preston), на N2624 — пайлэт-офицер Стенли Годден (Stanley Godden) и на V7300 — флайт-сержант Томас Моррис. Вскоре они перехватили и атаковали пять бомбардировщиков SM.79 из 22° Squadr. 45° Gr. 14° Stormo В.Т. По английским данным, были сбиты три «Савойи», а оставшиеся две — повреждены. Один сбитый самолет был на счету пайлэт-офицера Годдена, а остальные победы были одержаны совместными усилиями других пяти пилотов.

Позднее в тот же день «Харрикейны» из 274 Sqn. RAF в районе Сиди-эль-Баррани — Бир-Энба встретились с группой из двадцати семи CR.42. Затем пилоты эскадрильи доложили о пяти сбитых самолетах и трех вероятных победах, в т.ч. на счету флайт-лейтенанта Уйакэм-Барнса, летавшего в этот раз на «Харрикейне» Mk.I V7300, был один «Фиат» и одна вероятная победа.

15 декабря «Харрикейны» из 274 Sqn. RAF патрулировали над линией фронта и Уйакэм-Барнс опять на V7300 сбил в районе местечка Бир-Джалата (Bir Galata) еще один CR.42.

На следующий день патрульные истребители из 73 и 274 Sqn. RAF атаковали около Бардии группу бомбардировщиков SM.79 из 9° Stormo В.Т., летевшую под прикрытием CR.42. Согласно английским данным, были сбиты шесть «Савойи» и один «Фиат». Сержант Альфред Эрнест Маршалл (Alfred Ernest Marshall) из 73 Sqn. RAF и флаинг-офицер Томас Паттерсон на «Харрикейне» Mk.I P2544 «УК-Т» записали на свой счет по два SM.79, еще по одному бомбардировщику сбили флайт-лейтенанты Уйакэм-Барнс на V7293 и Смит на V7553, а флаинг-офицер Эрнест Мэсон на P3722 — CR.42. Кроме того, тот же флайт-лейтенант Смит одержал еще одну вероятную победу (CR.42).

По сведениям же Реджиа Аэронаутики, 16 декабря после налета на английские позиции в районе Сиди-Омара не вернулись только три SM.79 из 9° Stormo В.Т. На одном из них находился командир полка колонелло Марио Араму (Mario Aramu), на другом — командир 29° Gr. 9° Stormo В.Т. тененте-колонелло Джуглиелмо Гранджа-

ко (Guglielmo Grandjacquet), а третий принадлежал командиру 63^o Squadr. капитано Виктор Уго Джиролами (Victor Ugo Girolami)¹.

Со своей стороны бортстрелки бомбардировщиков заявили о пяти сбитых английских истребителях. Однако единственным «Харрикейном», не вернувшимся из этого вылета, был V6737 пайлэт-офицера МакФаддена (McFadden). Увлечшись погоней за одним из «Фиатов», МакФадден израсходовал практически все горючее и уже не смог дотянуть до своего аэродрома. Он совершил вынужденную посадку в расположении британских войск и вернулся на аэродром Сиди-Ханейш только на следующий день.

В начале 1941 г. флайт-лейтенант Уайкэм-Барнс был назначен командиром звена в 274 Sqdn. RAF.

5 января «Харрикейны» 274 Sqdn. RAF в 12.25 в восьми километрах юго-западнее Тобрука перехватили восемь бомбардировщиков SM.79 из 41^o Stormo В.Т., которых сопровождали семнадцать CR.42 из 23^o Gr.Aut. С.Т. В ходе боя сквадран-лидер Данн на «Харрикейне» Mk.I P3723 сбил один «Фиат», пайлэт-офицер Уилсон на N2646 повредил еще один, а флайт-лейтенант Уайкэм-Барнс, летавший тогда на самолете с бортовым номером V7558, сбил одну и повредил вторую «Савойю».

17 января Уайкэм-Барнс одержал десятую личную победу. В тот день он на «Харрикейне» Mk.I P2641 перехватил SM.81 из 2^o Gr. A.P.C., на борту которого имелись обозначения Красного Креста. Выполнив несколько атак, Уайкэм-Барнс заставил его совершить посадку в расположении британских войск, в 17 км западнее Тобрука. Прежде чем попасть в плен, экипаж из пяти человек успел поджечь свой самолет.

20 апреля 1941 г. Уайкэм-Барнс получил звание сквадран-лидера и был назначен командиром 73 Sqdn. RAF. Главной задачей эскадрильи была противовоздушная оборона Тобрука, который был занят британскими войсками еще 23 января и через порт которого теперь шло снабжение британских войск.

Утром 23 апреля над Тобруком появилась группа из двадцати Ju-87R, которую прикрывали тридцать Vf-109E из I/JG27 и десять Vf-110 из III./ZG26. Им навстречу поднялись семь «Харрикейнов»

¹ Араму родился 07.04.1900 г. в г. Кальяри, на о. Сардиния, Гранджако — 09.09.1897 г. в Риме и Джиролами — 24.04.1910 г. тоже в Риме. Все они были посмертно награждены Золотой Медалью за военную доблесть.

из 73 Sqdn. RAF. Согласно английским данным, в ходе боя сквадрэн-лидер Уайкэм-Барнс, пайлэт-офицер Чатфилд (Chatfield), французский су-лейтенант Альберт Литольф (Albert Littolf) и сержант Альфред Маршалл сбили по одной «Штуке». Кроме того, на счету Уайкэм-Барнса был еще один Bf-109E, а на счету Литольфа — один Bf-110¹.

Однако при этом 73 Sqdn. RAF потеряла два самолета, в т.ч. «Харрикейн» Mk.I V7837 сквадрэн-лидера Уайкэм-Барнса. Сам Уайкэм-Барнс получил ранение в ногу, но, успев выпрыгнуть из горящего истребителя на парашюте, приземлился на самом краю мола, ограждавшего вход в гавань Тобрука. Пилот второго «Харрикейна» — пайлэт-офицер Ричард Мартин (Richard F. Martin) — тоже благополучно выпрыгнул на парашюте. Они стали жертвами обер-лейтенанта Людвиг Францискета² из штабного звена I./JG27 и лейтенанта Ханса-Юргена фон Мёллера (Hans-Jurgen von Möller)³ из I./JG27. Помимо того, фон Мёллер уже на земле уничтожил «Харрикейн» сержанта Маршалла, который приземлился для дозаправки.

27 апреля 1941 г. после значительных потерь, понесенных в боях, 73 Sqdn. RAF была отозвана из Тобрука для переформирования. 8 августа того же года сквадрэн-лидер Уайкэм-Барнс был награжден Bar to DFC. В ноябре ему было присвоено звание уинг-коммандэра и он возглавил одно из авиакрыльев, сформированных в составе «Военно-воздушных сил Западной пустыни» (Western Desert Air Force — WDAF).

¹ Это были восьмая и девятые победы Литольфа. Всего на его счету были четырнадцать побед: шесть он одержал в 1939 — 40 гг. на MS-406 из GC III/7, три — на «Харрикейне» Mk.I из 73 Sqdn. RAF, одну — на «Харрикейне» Mk.I из 274 Sqdn. RAF и последние четыре — на Як-1 из эскадрильи «Нормандия», воевавшей на Восточном фронте. Заместитель командира эскадрильи «Нормандия» капитан Литольф пропал без вести (погиб) 16.07.1943 г., когда его Як не вернулся после боя с Ju-87D и FW-190A в районе поселка Хотынец, в 50 км северо-западнее Орла. Обломки его истребителя и останки самого Литольфа, похороненные местными крестьянами, были найдены только в 1960 г. В октябре того же года он был перезахоронен во Франции.

² Это была его пятнадцатая победа. К концу Второй мировой войны на счету командира JG27 майора Францискета было 43 победы.

³ Это была его четвертая победа.

В феврале 1942 г. Уайкэм-Барнс в качестве инструктора по тактике воздушного боя был послан в США. В мае он вернулся в Англию и был назначен командиром 257 Sqdn. RAF, которая входила в состав 9 Gr. RAF и базировалась на аэродроме Хонилей (Honiley), южнее г. Ковентри. Эскадрилья была оснащена «Спитфайрами» Mk.VB, но затем в июле под руководством Уайкэм-Барнса успешно прошла переподготовку и была вооружена истребителями-бомбардировщиками «Тайфун» Mk.IA.

В ноябре 1942 г. Уайкэм-Барнс возглавил 23 Sqdn. RAF, которая была оснащена ночными истребителями «Москито» NF Mk.II и размещалась на аэродроме Брэдвелл Бэй (Bradwell Bay), в Эссексе. 27 декабря эскадрилья перелетела на Мальту и, действуя оттуда, совершала ночные вылеты над Сицилией. Уайкэм-Барнс периодически участвовал в них на «Москито» Mk.II DZ230 «УР-А» вместе со штурманом-радиооператором флайинг-офицером Джеффри Эрнестом Палмером (Geoffrey Ernest Palmer).

В ночь с 7 на 8 марта 1943 г. он сбил в районе Катании Ju-88A из II./LG1, а в ночь с 9 на 10 марта — Ju-88A из III./KG76. Как затем оказалось, это были последние личные победы Уайкэм-Барнса в ходе Второй мировой войны. Затем ночью с 19 на 20 апреля он над Средиземным морем, восточнее порта Сиракузы, атаковал и повредил летающую лодку Do-24. После этих побед уинг-коммендэр Уайкэм-Барнс был награжден DSO, а флайинг-офицер Палмер — DFC.

28 апреля 1943 г. Уайкэм-Барнс во время физических упражнений, которые он всячески поощрял в своей эскадрилье, серьезно повредил колено и был отправлен в Англию для лечения. В июне того же года он занял пост командира сектора Кенли (Kenly Sector), которому подчинялись эскадрильи, вооруженные «Спитфайрами». Потом уинг-коммендэр Уайкэм-Барнс некоторое время служил в министерстве авиации, после чего в феврале 1944 г. возглавил 140 Wing. Это авиакрыло входило во 2-е тактическое авиационное командование (2 Tactical Air Force — 2 TAF) и было оснащено истребителями-бомбардировщиками «Москито» Mk.IV.

Летом — осенью 1944 г. самолеты 140 Wing нанесли целый ряд, как теперь принято говорить, точечных ударов по объектам, имевших для Третьего рейха большое значение. Так, 21 октября «Москито» из 140 Wing разрушили управление гестапо в датском г. Орхус

(Aarhus). За этот налет уинг-коммендэр Уайкэм-Барнс был награжден датским орденом «Dannebrog», а месяц спустя — Bar to DSO.

В декабре 1944 г. он был переведен в оперативный штаб 2-й авиагруппы 2-го тактического авиационного командования (2 Group 2 TAF), в котором и прослужил до конца Второй мировой войны.

Затем Уайкэм-Барнс занимал различные должности в министерстве авиации, а в 1948 г. был назначен старшим летчиком-испытателем в «Истребительном экспериментальном центре» (Fighter Experimental Establishment).

В 1950 г. групп-каптэн Уайкэм-Барнс был временно откомандирован в ВВС США. В ходе войны в Корее он на бомбардировщике В-26 из 90 BG совершил семь ночных боевых вылетов и был затем награжден AM (US).

В 1951—53 гг. Уайкэм-Барнс сначала командовал авиабазой Норт-Уилд (Nort Weald), в нескольких километрах севернее Лондона, а потом — авиабазой Уаттисхэм (Wattisham), северо-западнее г. Ипсуич. В 1953—56 гг. он занимал различные штабные должности в структуре НАТО, при этом в 1955 г. он сократил свою фамилию до «Уайкэм», отказавшись от приставки «Барнс»

В течение 1957—60 гг. он занимал различные штабные должности, а в 1960—61 гг. эйр-коммодор Уайкэм командовал 38-й авиагруппой командования транспортной авиации (38 Group Transport Command). Затем в 1962—64 гг. он был начальником объединенного штаба в министерстве обороны Великобритании, после чего командовал силами RAF на Дальнем Востоке.

В этот период Уайкэм написал две книги. В 1960 г. вышла книга «Fighter Command», рассказывавшая о действиях истребительного командования RAF в ходе Второй мировой войны, а в 1962 г. — книга «Santos-Dumont», посвященная одному из пионеров мировой авиации — пилоту и авиаконструктору бразильцу Альберто Сантос-Дюмону¹.

¹ 19.10.1901 г. Сантос-Дюмон, живший тогда в Париже, на своем дирижабле «Сантос-Дюмон б» облетел вокруг Эйфелевой башни. Это была самая первая демонстрация управляемого полета на дирижабле. Затем он 12.11.1906 г. на аэроплане «14бис» собственной конструкции за 21,2 сек. пролетел 220 м. Это был первый в Европе самостоятельный полет на пилотируемом аэроплане и одновременно первый официально зарегистрированный мировой рекорд дальности полета.

В 1967 г. Уайкэм занял должность заместителя начальника штаба RAF, ставшую вершиной его военной карьеры. В следующем году он был принят в Королевское аэронавигационное общество (Royal Aeronautical Society), членство в котором было очень почетным.

В 1969 г. эйр-маршал сэра Питера Уайкэма вышел в отставку. В дополнение к наградам, полученным в ходе Второй мировой войны, он также был награжден КСВ, ОВЕ и AFC.

В последующие годы Уайкэм занимал посты технического консультанта в Slingsby Aviation plc. и Anglo-European Liaison Ltd., а также был президентом Wykehams Ltd.

Сэр Питер Гай Уайкэм умер 23 февраля 1995 г. в возрасте семидесяти девяти лет.

Хроника личных побед Питера Уайкэма-Барнса

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	19.06.1940 г.	г. Эс-Саллум, Египет	CR.42
2		г. Эс-Саллум, Египет	CR.42
3	04.08.1940 г.	Бир-Тайэб-эль-Эсем, Ливия	Va.65
4		Бир-Тайэб-эль-Эсем, Ливия	CR.32
5	08.08.1940 г.	Бир-эль-Гоби, Ливия	CR.42
6	09.12.1940 г.	Сиди-эль-Баррани, Египет	CR.42
7	15.12.1940 г.	Бир-Джалата, Ливия	CR.42
8	16.12.1940 г.	г. Бардия, Ливия	SM.79
9	05.01.1941 г.	8 км юго-западнее Тобрука, Ливия	SM.79
10	17.01.1941 г.	17 км западнее Тобрука, Ливия	SM.82
11	23.04.1941 г.	г. Тобрук, Ливия	Bf-109E
12		г. Тобрук, Ливия	Ju-87R
13	07/08.03.1943 г.	Катания, о. Сицилия	Ju-88
14	09/10.04.1943 г.	Катания, о. Сицилия	Ju-88

Чарльз Эдвард Кэсболт (Charles Edward Casbolt)



Чарльз Эдвард Кэсболт родился в 1914 г. в г. Саутенд-он-Си (Southend-on-Sea), около устья Темзы. После окончания средней школы он некоторое время работал продавцом, а затем в 1931 г. поступил на службу в RAF и прошел обучение в качестве авиамеханика. Позднее Кэсболт был отобран уже для летной подготовки. В начале 1938 г. он в звании сержанта был включен в 80 Sqdn. RAF и в мае того же года вместе с ней отбыл в Египет.

18 ноября 1940 г. девять «Гладиаторов» во главе с командиром 80 Sqdn. RAF эскадрэн-лидером Хики прибыли на аэродром Элефсис, в 17 км северо-западнее Афин. Следующим утром они перелетели на аэродром Трикала и после дозаправки двумя звеньями вылетели на патрулирование в район албанского г. Корица. В ходе этого вылета сержант Кэсболт одержал свои первые победы, сбив G.50bis и CR.42. При этом надо отметить, что в отношении его второй победы есть некоторая путаница — в летной книжке Кэсболта есть запись о двух сбитых истребителях, а в журнале боевых действий 80 Sqdn. RAF указано, что он сбил только G.50bis.

Аналогичная ситуация и с третьей победой сержанта Кэсболта. В его летной книжке имеется запись о том, что 4 декабря в районе Корицы он сбил еще один CR.42, а в сохранившихся документах 80 Sqdn. RAF таких данных нет. Утром 21 декабря в бою в районе г. Аргирокастрон Кэсболт снова сбил CR.42 и еще один подбитый им «Фиат» был отнесен к разряду вероятных побед.

28 января 1941 г. пятнадцать «Гладиаторов» 80 Sqn. RAF во главе с командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Эдвардом Джонсом вылетели на патрулирование в район Кельцюра — Премет. В 14.20 они заметили группу из девяти итальянских бомбардировщиков. Три «Гладиатора», которые пилотировали флайт-лейтенант Пэттл, пайлэт-офицер Троллип и сержант Кэсболт, с задней полусферы атаковали пять Cant Z.1007 из 35° Stormo В.Т. Им удалось совместными усилиями подбить один бомбардировщик и всем трем пилотам была засчитана групповая победа. Затем сержант Кэсболт уже самостоятельно атаковал и повредил второй Z.1007bis.

9 февраля Кэсболт записал на свой счет пятую победу, сбив в ходе боя в районе Тепелена — Аргирокастрон один CR.42. На следующий день в районе Янины он смог повредить бомбардировщик ВМ.20. Это были последние боевые вылеты, совершенные Кэсболтом на «Гладиаторе». Эскадрилья должна была получить на вооружение «Харрикейны» Mk.I и сержант Кэсболт отправился в Египет, чтобы перегнать оттуда первый такой истребитель.

20 февраля после боя в районе аэродрома Берат Кэсболту были засчитаны два сбитых G.50bis. Это были его первые победы на «Харрикейне».

Ранним утром 19 апреля сержант Кэсболт в бою в районе Пмокоса повредил один Вf-109Е. В тот же день он в паре с командиром 33 Sqn. RAF сквадрэн-лидером Пэттлом в 14.50 по тревоге взлетел с аэродрома Элефсис. «Харрикейны» некоторое время патрулировали в районе Афин, а затем над гаванью Халкиса заметили два Ju-88А. Кэсболт атаковал и подбил один из бомбардировщиков. За «Юнкерсом» сразу же потянулся шлейф черного дыма и он начал быстро снижаться, что позволило записать на счет Кэсболта еще одну личную победу.

Согласно данным RAF, вечером 20 апреля в ходе большого боя, проходившего над гаванью Пирея и Афинами, сержант Кэсболт сбил сразу три немецких истребителя: два Вf-110D и один Вf-109Е. Это были его последние победы, одержанные в боях над Грецией.

В августе 1941 г. флайт-сержант Кэсболт был награжден DFM и затем в сентябре того же года в качестве инструктора был направлен в 71-е учебно-боевое подразделение (71 OTU), размещавшееся в Судане.

8 февраля 1942 г. он получил звание пайлэт-офицера и 3 апреля был включен в состав 250 Sqn. RAF, которая была оснащена

истребителями «Киттихаук» Mk.IA¹ и действовала в Северной Африке.

12 мая 1942 г. девять истребителей 250 Sqn. RAF вместе с пятью «Бьюфайтерами» из 252 Sqn. RAF, которые незадолго до этого прибыли с Мальты, перехватили над Средиземным морем, в 70 км севернее ливийского г. Дерна, большую группу транспортных Ju-52/3m, летевшую под прикрытием нескольких Bf-110. Согласно докладам английских пилотов, они сбили пятнадцать «Юнкерсов» и два «Мессершмитта», еще пять транспортных самолетов и один истребитель получили повреждения. Наиболее отличились флайнг-офицер Джон Ллойд Уэдди (John Lloyd Waddy), записавший на свой счет два Ju-52/3m и два Bf-110, и пайлэт-офицер Кэсболт, который на «Киттихауке» Mk.IA AK583, сбил два «Юнкерса» и повредил один «Мессершмитт».

Хотя немецкие данные и не подтверждают такого числа побед, засчитанных английским пилотам, Люфтваффе тем не менее понесли тяжелые потери. Фактически истребители из 250 и 252 Sqn. RAF атаковали тринадцать Ju-52/3m из KGz.b.V1², на борту которых находились 240 солдат и офицеров, направлявшихся в Северную Африку. В результате были сбиты девять «Юнкерсов», еще два получили повреждения и совершили вынужденные посадки на побережье. Пилоту одного из этих самолетов — фельдфебелю Гюнтеру Френцелю (Günter Frenzel) из 11./KGz.b.V1 — прямым попаданием оторвало четыре пальца на правой руке. Однако он смог дотянуть до берега и благополучно посадил свой Ju-52/3m в пятидесяти метрах от немецкого госпиталя в г. Дерна³.

Сопровождали «Юнкерсы» всего два Bf-110 из ZG26, которые пилотировали фельдфебель Циллмер (Zillmer) и унтер-офицер Бауманн (Baumann). Последний успел сбить один «Киттихаук», прежде чем его «Мессершмитт» тоже был сбит. Бауманн и его бортстрелок-

¹ Английское название американского истребителя Кертисс Р-40Е, первая партия которых была получена RAF в ноябре 1941 г. Эти самолеты были вооружены шестью 12,7-мм пулеметами и могли нести на внешней подвески до 680 кг бомб.

² Kampfgruppe zur besonderen Verwendung 1 (KGz.b.V1) — 1-я боевая группа специального назначения. В мае 1943 г. на ее основе была сформирована 1-я транспортная эскадра (Transportgeschwader 1 — TG1).

³ 23.12.1942 г. за спасение находившихся на борту самолета солдат фельдфебель Френцель был награжден Рыцарским Крестом.

радист выпрыгнули на парашютах и были затем подобраны немецким катером. Бортстрелок же второго истребителя — унтер-офицер фон Полир (von Polier) — смог сбить «Бьюфайтер», чей экипаж состоял из сержантов Криппса (Cripps) и Батемэна (Bateman).

Немецкое командование организовало широкомасштабную операцию по спасению солдат, находившихся на борту упавших в море самолетов. В район Дерна были направлены все имевшиеся корабли и катера, а также самолеты из 1-й поисково-спасательной эскадрильи (Wüstennotstaffel 1). Однако удалось спасти лишь 65 чел., а остальные 165 — утонули. Кроме того, Люфтваффе понесли еще одну потерю, когда из одного из вылетов не вернулся Fi-156 командира Wüstennotstaffel 1 гауптмана Хейнца Крозеберга (Heinz Kroseberg)¹.

Победы, одержанные пайлэт-офицером Кэсболтом 12 мая 1942 г., были его последними личными победами в ходе Второй мировой войны. Из дальнейших подробностей его летной карьеры известно только то, что 21 декабря 1943 г. ему было присвоено звание флайт-лейтенанта.

После окончания Второй мировой войны Чарльз Кэсболт жил в Австралии.

Хроника личных побед Чарльза Эдварда Кэсболта

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	19.11.1940 г.	г. Корица, Албания	G.50bis
2		г. Корица, Албания	CR.42
3	04.12.1940 г.	г. Корица, Албания	CR.42
4	21.12.1940 г.	г. Аргирокастрон, Албания	CR.42
5	09.02.1941 г.	Тепелена — Аргирокастрон	CR.42
6	20.02.1941 г.	г. Берат, Албания	G.50bis
7		г. Берат, Албания	G.50bis
8	19.04.1941 г.	гавань Халкиса, Греция	Ju-88A
9	20.04.1941 г.	порт Пирей, Греция	Bf-110D
10		порт Пирей, Греция	Bf-110D
11		порт Пирей, Греция	Bf-109E
12	12.05.1942 г.	севернее г. Дерна, Ливия	Ju-52/3m
13		севернее г. Дерна, Ливия	Ju-52/3m

¹ 19.06.1942 г. он посмертно был награжден Рыцарским Крестом.

Леонард Коттинэм (Leonard Cottingham)



Леонард Коттинэм родился 7 февраля 1916 г. в местечке Маркет Резен (Market Rasen), в 32 км северо-восточнее г. Линкольн, но жил затем в г. Гримсби, на побережье Северного моря. Уже в 1931 г., в возрасте пятнадцати лет, он вступил в RAF в качестве ученика. В июне 1934 г. Коттинэм закончил обучение и сначала до марта 1936 г. служил механиком в центре инженерно-технического обслуживания самолетов (Maintenance Aircraft Engineering Establishment — МАЕЕ) в г. Филикстоу, а затем — в 24 Sqn. RAF, которая базировалась на аэродроме Хендон (Hendon), на северо-западной окраине Лондона.

В 1937 г. Коттинэм добровольцем вызвался пройти летную подготовку. В марте 1938 г. он окончил 3-ю авиашколу (3 FTS) и в звании сержанта был включен в 80 Sqn. RAF. Как и все английские пилоты, Коттинэм получил персональное прозвище — «Лен» («Len»), которое было образовано от его имени Леонард. В мае того же года он вместе со своей эскадрилей прибыл в Египет, где затем в конце 1938 г. его перевели в 33 Sqn. RAF.

К 10 июня 1940 г., когда Италия объявила войну Великобритании и в Северной Африке начались боевые действия, Коттинэм имел уже звание флайт-сержанта.

Утром 4 июля три «Гладиатора» из 33 Sqn. RAF встретились над Эс-Саллумом с двумя CR.42. Согласно английским данным, оба итальянских истребителя были сбиты. Один из них был на счету пай-

лэт-офицера Эрика Вудса, а другой — на счету флайт-сержанта Коттинэма. Для обоих пилотов это были первые победы в ходе Второй мировой войны.

Тем же вечером шесть «Гладиаторов» из 33 Sqdn. RAF сопровождали самолет «Лайсендер», выполнявший разведывательный полет в районе ливийско-египетской границы. Истребители летели двумя звеньями, в первое входили флайнг-офицеры Прайс-Оуэн, Смит (R. H. Smith) и Беннет, а во второе — флайнг-офицер Энтони Грей-Уорчестер (Anthony Gray-Worcester), пайлэт-офицер Вудс и флайт-сержант Коттинэм. Из шести этих пилотов только последние двое служили в 33 Sqdn. RAF, остальные же четверо числились в 112 Sqdn. RAF и были временно приданы звену «А» 33 Sqdn. RAF для получения боевого опыта.

Через некоторое время англичане заметили, как с взлетно-посадочной полосы Менастир (Menastir), западнее г. Бардия, взлетают девять CR.42. Второе звено спикировало вниз и атаковало итальянские истребители, которые едва успели оторваться от земли. По данным RAF уйти смогли только два «Фиата», а остальные семь были сбиты: четыре из них были на счету Грей-Уорчестера¹, два — на счету Коттинэма и один — на счету Вудса. Тем временем в воздух попыталась подняться еще одна «пятерка» CR.42. Она была атакована первым звеном «Гладиаторов», и Смит, и Беннет сбили по одному «Фиату».

На обратном пути на аэродром Сиди-эль-Баррани англичане потеряли только один истребитель. Над местечком Буг-Буг, расположенным в 35 км восточнее Эс-Саллума, в фюзеляже «Гладиатора» Mk.II N5751 флайнг-офицера Прайс-Оуэна неожиданно раздался взрыв. Биплан получил сильные повреждения и Прайс-Оуэн был вынужден выпрыгнуть на парашюте. По мнению английских пилотов, самолет был сбит зенитным огнем собственных войск.

¹ Родился в 1917 г. на Кипре. 16.05.1939 г. он был включен в 112 Sqdn. RAF, которая в тот день была сформирована на борту авианосца «Аргус» («Argus»), стоявшего в гавани Портсмута, и уже 25.05.1939 г. вместе с эскадрилей прибыл в Египет. Победы, одержанные им 04.07.1940 г., стали его первыми и последними победами в ходе Второй мировой войны. Флайнг-офицер Грей-Уорчестер погиб 17.07.1940 г., когда его «Гладиатор» в условиях низкой плотной облачности врезался в склон холма в районе местечка Куарет-эль-Нага (Quaret el Naga).

Согласно данным Реджиа Аэронаутики, вечером 4 июля были потеряны шесть CR.42 из 2° Stormo С.Т. Погибли три пилота из 8° Gr.: командир 94° Squadr. капитано Лавелли (Lavelli), сержанте-маджиоре Кеччи (Cecchi) и сержанте Фуасти (Fuasti), а остальные трое, выпрыгнув на парашютах, опустились в расположении британских войск и попали в плен. Кроме того, были повреждены еще четыре «Фиата» и три летчика получили ранения.

В ходе боевых вылетов осенью 1940 г. флайт-сержант Коттинэм одержал свою четвертую победу, сбив бомбардировщик SM.79. Однако ни точная дата, ни подробности этой победы неизвестны.

В конце 1940 г. 33 Sqn. RAF была оснащена «Харрикейнами» и затем направлена в Грецию. В середине февраля 1941 г. пятнадцать истребителей во главе со сквадрэн-лидером Рилеем (Ryley) прибыли на аэродром Янина. 27 февраля в бою в районе Валоны флайт-сержант Коттинэм сбил CR.42, записав на свой счет пятую личную победу.

Утром 14 марта три «Харрикейна» из 33 Sqn. RAF и двенадцать «Гладиаторов» из 112 Sqn. RAF сопровождали «Бленхеймы» из 211 Sqn. RAF. В 10.30 в районе Тепелена — Кельцора они встретили большую группу итальянских истребителей. Интересно, что затем пилоты «Харрикейнов» доложили о том, что это были двенадцать CR.42, двенадцать G.50bis и двенадцать С.200, а пилоты «Гладиаторов» сообщили о группе из сорока — пятидесяти CR.42 и G.50bis. Фактически же это были шестнадцать С.200 из 22° Gr.Aut. С.Т. и двенадцать CR.42 из 160° Gr.Aut. С.Т., которые, как вскоре оказалось, прикрывали собственные бомбардировщики: десять Z.1007bis из 47° Stormo В.Т. и пять BR.20 из 38° Stormo В.Т. В свою очередь, итальянцы оценили количество английских самолетов в двадцать «Гладиаторов», восемь «Харрикейнов» и пять «Бленхеймов».

После боя пилоты 33 Sqn. RAF первоначально заявили о двух сбитых истребителях-монопланах, которыми, как следует из сведений противоположной стороны, могли быть только С.200, а также о двух вероятных победах. Затем один из сбитых истребителей был переведен в разряд вероятных побед и в результате флайт-сержанту Коттинэму были засчитаны одна личная и одна вероятная победа, а пайлэт-офицеру Гарри Старретту — две вероятные победы.

Пилотам «Гладиаторов» из 112 Sqn. RAF записали шесть личных и три вероятных победы, а также два поврежденных самолета.

Сержант Джордж Дональдсон сбил два G.50bis, а флайт-лейтенант Джозеф Фрезер, флайинг-офицеры Беннет и Кочрейн — по одному. На счету командира звена «А» флайт-лейтенанта Чарльза Фрайя был BR.20, сбитый севернее Кельцоры, недалеко от линии фронта. Флайинг-офицер Дэнис Смит повредил один BR.20 и одержал одну вероятную победу (G.50bis)¹, еще один поврежденный «Фиат» был на счету пайлэт-офицера Питера Чарльза Линдсея Брантона (Peter Charles Lindsay Brunton). По одной вероятной победе (оба G.50bis) засчитали пайлэт-офицерам Невиллу Боукеру и Джеку Гровесу.

Таким образом, получается, что англичане сбили в общей сложности шесть истребителей и один бомбардировщик, повредили еще два самолета и еще шесть побед были отнесены к категории вероятных. По сведениям же Реджиа Аэронаутики, в ходе боя были потеряны два C.200 из 22° Gr. Aut. С.Т. Один пилот — тененте Луиджи Локателли (Luigi Locatelli) — погиб, а второй — сержанте Ферручио Миаццо (Ferruccio Miazzo) — успел выпрыгнуть на парашюте. Повреждения получили C.200 соттотененте Эдоардо Ваджи (Edoardo Vaghi) и один BR.20, который вернулся с несколькими ранеными членами экипажа.

В свою очередь итальянские летчики-истребители сообщили о четырех сбитых самолетах: двух «Гладиаторах» и двух «Харрикейнах», и еще на один сбитый биплан претендовали бортстрелки Z.1007bis. Фактически же англичане потеряли «Гладиатор» Mk.II N5916 командира 112 Sqdn. RAF сквадрэн-лидера Брауна и «Харрикейн» флайинг-офицера Фрэнка Холмана, при этом оба летчика успели выпрыгнуть на парашютах. Кроме того, сильные повреждения получил «Гладиатор» пайлэт-офицера Невилла Боукера, но он все же смог вернуться на аэродром.

Днем 6 апреля 1941 г. двенадцать «Харрикейнов» из 33 Sqdn. RAF атаковали над болгарско-греческой границей восемь Bf-109E-7/В из 8./JG27. Согласно докладом английских пилотов, они без потерь со своей стороны сбили пять «Мессершмиттов». На счету флайт-сер-

¹ Это были его последние победы в ходе Второй мировой войны. Всего же Смит одержал одну вероятную победу и повредил три самолета. 22.10.1941 г. в звании флайт-лейтенанта он был направлен во 2-е подразделение самолетов-фоторазведчиков (2 Photographic Reconnaissance Unit — 2 PRU). 06.04.1942 г. его самолет был сбит над Северной Африкой и флайт-лейтенант Дэнис Смит погиб.

жанта Коттинэма был один истребитель, упавший в районе болгарского аэродрома Петрич, в трех километрах от границы, и один Vf-109E, сбитый уже в паре с пайлэт-офицером Уинслендом.

В ходе одного из вылетов 16 апреля Коттинэм в районе г. Лариса атаковал и сбил одиночный самолет-разведчик Hs-126. Однако, по неизвестным причинам, он почему-то не был включен в официальный перечень побед Коттинэма. Согласно данным Люфтваффе, в тот день в районе села Тирнавос (Tirnavos), в 16 км северо-западнее Ларисы, действительно был подбит Hs-126 из I.(H)/Aufkl.Gr.14. Самолет получил тяжелые повреждения, летчик-наблюдатель фельдфебель Рихтер (Richter) был убит, но пилот не пострадал и смог дотянуть до своего аэродрома.

Вечером 20 апреля в ходе большого боя, развернувшегося над Афинами и гаванью Пирея, Коттинэм сначала сбил один Do-17Z, а затем после дозаправки и пополнения боекомплекта — еще три Vf-110D. Как затем оказалось, это были его последние победы в ходе Второй мировой войны. Ответным огнем бортстрелков «Мессершмиттов» был сбит и его «Харрикейн». Коттинэм был ранен в ногу, но успел выпрыгнуть из горящего самолета на парашюте. В конце апреля он был сначала перевезен на о. Крит, а затем в конце мая эвакуирован в Египет.

Флайт-сержант Коттинэм находился в госпитале до сентября 1941 г., после чего служил инструктором в находившемся в Судане 71-м учебно-боевом подразделении (71 OTU). 7 апреля 1941 г. за бои в Греции он был награжден DFC, при этом в представлении говорилось, что он одержал четырнадцать побед и, скорее всего, в это число были включены и его вероятные победы. Тогда же Коттинэму было присвоено звание ворэнт-офицера.

В сентябре 1942 г. он в качестве летчика-испытателя был переведен в 139-е техническое подразделение (139 Maintenance Unit — 139 MU), размещавшееся на аэродроме суданской столицы г. Хартум, но уже вскоре вернулся обратно в 71 OTU.

В марте 1943 г. ворэнт-офицер Коттинэм возвратился в Англию. До мая того же года он служил в министерстве авиационной промышленности, а затем был направлен в 1-ю школу техников по авиационному вооружению (1 Air Armament Training School). После ее окончания Коттинэму было присвоено звание пайлэт-офицера и он стал специалистом по авиационному вооружению. Затем он после-

довательно служил в штабе истребительного командования, штабе 11-й авиагруппы, штабе 70-й авиагруппы, а с декабря 1943 г. — в штабе 38-й авиагруппы.

В феврале 1944 г. Коттинэм был назначен в 150-ю группу аэродромного обслуживания (150 Airfield) и в ее составе служил на аэродромах Брэдвелл Бэй, Ньючурч (Newchurch), Мэтласк (Matlask), Эндриус-Филд (Andrews Field) и Норт-Уилд, расположенном в нескольких километрах севернее Лондона. В марте 1945 г. его перевели в 54 OTU, базировавшееся на аэродроме Чартер Холл (Charter Hall), а затем в мае — в 128 Wing, которое до августа 1945 г. размещалось в Норвегии, на аэродроме Гардерму (Gardermoen), в 38 км северо-восточнее Осло.

После окончания Второй мировой войны Коттинэм остался на службе в RAF. Вернувшись из Норвегии, он служил на аэродроме Хоукинг, в 3 км севернее Фолкстона, а затем с марта 1946 г. — в штабе британских сил в Греции. В ноябре того же года Коттинэм был переведен в MEDME Com. Sqdn., которая базировалась тогда в Египте.

В январе 1947 г. Коттинэм снова вернулся в Англию, где занимал различные штабные должности. В сентябре 1949 г. он поступил в штабной колледж RAF в г. Андовер, в 30 км севернее Саутгемптона, и после его окончания с марта 1951 г. служил в штабе управления подготовки технического состава RAF (Technical Training Command). Затем Коттинэм в декабре 1951 г. — августе 1952 г. прошел подготовку уже в техническом колледже RAF и был направлен в центр по испытанию опытных образцов самолетов и авиационного вооружения (Aircraft & Armament Experimental Establishment — A & AEE)¹, располагавшийся на аэродроме Боском-Даун, около поселка Апа-вэн, в 50 км северо-западнее Саутгемптона.

В апреле 1956 г. Коттинэм опять покинул Англию. Сначала он девять месяцев служил в штабе оперативной группы «Грэппл» (Task Force «Grapple»), а затем еще столько же — в 160 Wing, базировавшемся на принадлежащем Австралии о. Рождества, расположенном

¹ История этого центра берет свое начало с экспериментального звена, сформированного в декабре 1914 г. в Апа-вэне. В настоящее время в нем проходят испытания все самолеты, образцы вооружения и оборудования, которыми оснащаются RAF.

в Индийском океане, в 360 км южнее о. Ява. После этого он вернулся в Англию и шесть лет провел на различных должностях в министерстве авиации.

В январе 1964 г. Коттинэм был назначен начальником службы вооружения в штабе RAF в Юго-Восточной Азии, находившемся на авиабазе Чанги (Changi), в 10 км северо-восточнее Сингапура. В середине 1966 г. он возвратился в Англию и на этот раз уже окончательно. До апреля 1968 г. Коттинэм служил в штабе бомбардировочного командования RAF, а затем — в штабе ударного командования (Strike Command). В конце того же года он занял должность офицера связи RAF при военно-морской базе в Портсмуте, которая стала последней в его военной карьере.

В 1970 г. в возрасте пятидесяти четырех лет, из которых он тридцать девять прослужил в RAF, Леонард Коттинэм в звании уингкоммендэра вышел в отставку.

Хроника личных побед Леонарда Коттинэма

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	04.07.1940 г.	г. Эс-Саллум, Египет	CR.42
2		западнее г. Бардия, Ливия	CR.42
3		западнее г. Бардия, Ливия	CR.42
4	осень 1940 г.	Северная Африка	SM.79
5	27.02.1941 г.	г. Валона, Албания	CR.42
6	14.03.1941 г.	Тепелена — Кельцюра, Албания	G.50bis
7	06.04.1941 г.	аэродром Петрич, Болгария	Bf-109E
8	20.04.1941 г.	Ламия — Лариса, Греция	Do-17Z
9		Афины — гавань Пирея, Греция	Bf-110D
10		Афины — гавань Пирея, Греция	Bf-110D
11		Афины — гавань Пирея, Греция	Bf-110D

Джозеф Фредерик Фрезер (Joseph Frederick Fraser)

Он родился в 1915 г. в г. Коломбо, на о. Цейлон, но затем его семья переехала в Египет и жила в Каире. Для получения образования родители отправили Джозефа в Англию, где он в Кембридже учился в колледжах Малверн и Пемброк. Там Фрезер прошел летную подготовку в университетской авиаэскадрилье (University Air Squadron) и затем в 1936 г. был зачислен в офицерский резерв RAF.

В 1938 г. он в звании пайлэт-офицера сначала вступил в состав добровольческого резерва Королевских военно-воздушных сил (RAF(VR) — Royal Air Force Volunteer Reserve), а потом поступил на действительную службу в RAF. В 1939 г. Фрезер был назначен адъютантом командира 112 Sqdn. RAF и вернулся в Египет. В 1940 г. он получил звание флайнг-офицера.

В 13.00 31 октября 1940 г. на патрулирование в район г. Мерса-Матрух вылетели пять «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF, которые пилотировали флайт-лейтенант Абрахамс, флайнг-офицеры Кларк и Фрезер, пайлэт-офицер Дафф (B. B. E. Duff) и южноафриканский секунд-лейтенант Смит (E. R. Smit). Через некоторое время к ним присоединились еще два «Гладиатора» из той же эскадрильи, принадлежавшие флайнг-офицеру Ллойд Швэбу и пайлэт-офицеру Ричарду Экворту.

Вскоре они встретили большую группу итальянских бомбардировщиков. Это были пятнадцать SM.79, которые под прикрытием восемнадцати CR.42 из 13° Gr. 2° Stormo C.T., бомбили передовые позиции британских войск. Пайлэт-офицер Дафф попытался атаковать бомбардировщики, но сам попал под удар спикировавших сверху шести «Фиатов». Его «Гладиатор» загорелся, и Даффу ничего не оставалось, как выпрыгнуть на парашюте. Вероятно, он был сбит серженте Терезио Витторио Мартиноли (Teresio Vittorio Martinoli) из 78° Squadr. 13° Gr., для которого это была вторая личная победа¹.

Вслед за Даффом «Савойи» атаковала пара Фрезер — Кларк. В результате Фрезеру удалось повредить один SM.79, на котором вы-

¹ Серженте-маджоре Мартиноли погиб 25.08.1944 г. во время тренировочного полета на P-39 из Raggruppamento Saccia. Всего он совершил 276 боевых вылетов и, одержав 23 личные победы, стал лучшим итальянским асом периода Второй мировой войны.

шел из строя один из двигателей. В тоже время ответным огнем борт-стрелков второй «Гладиатор» был сбит, и его пилот — 24-летний флайнг-офицер Роберт Хью Кларк — погиб.

Тем временем оставшиеся летчики вступили в бой с «Фиатами». Флайнг-офицер Швэб сбил два CR.32, но затем на его «Гладиаторе» отказал двигатель и он совершил вынужденную посадку. Пайлэт-офицер Экворт успел сбить третий «Фиат», прежде чем его биплан неожиданно столкнулся с самолетом секонд-лейтенанта Смита. К счастью, для пилотов 112 Sqdn. RAF все закончилось благополучно и они оба успели выпрыгнуть на парашютах.

В течение декабря 1940 г. — начала января 1941 г. истребители 112 Sqdn. RAF были переброшены в Грецию. К этому времени Фрезер уже имел звание флайт-лейтенанта и был назначен командиром звена «А».

28 февраля в ходе боя, проходившего в районе между албанским побережьем и г. Тепелена, флайт-лейтенант Фрезер сбил два итальянских истребителя: один CR.42 и один G.50bis. Это были его первые личные победы. Утром 4 марта Фрезер в районе Валона — Химара сбил второй G.50bis и затем еще один разделил с командиром 112 Sqdn. RAF сквадрэн-лидером Брауном и пайлэт-офицерами Гровесом и МакДональдом.

После полудня 9 марта 1941 г. пятнадцать «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF во главе с командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Брауном вылетели на патрулирование в район между г. Тепелена и расположенным в 15 км к западу от него селом Кельцюра. В 14.00 они встретили группу из тридцати G.50bis, прикрывавшую BR.20, которые бомбили позиции греческих частей.

По данным RAF, были сбиты девять самолетов. На счету флайт-лейтенанта Фрезера были BR.20 и G.50bis, сержант Джордж Дональдсон сбил два «Фиата» и еще по одному истребителю — сквадрэн-лидер Браун, флайт-лейтенант Фрай, флайнг-офицеры Экворт и Кочрейн, а также пайлэт-офицер Гровес. Кроме того, BR.20, подбитый тем же Гровесом, и G.50bis, атакованный флайнг-офицером Беннетом, были отнесены к категории вероятных побед.

Однако английские летчики ошиблись, и в действительности их противниками были не тридцать «Фиатов», а двадцать пять C.200 из 22° Gr. Aut. C.T., прикрывавших BR.20 из 37° Stormo B.T. и SM.79 из 105° Gr. 46° Stormo B.T. Согласно данным Реджиа Аэронаутики,

был потерян только один С.200, пилот которого — сержанте-младше Марино Ваннини (Marino Vannini) из 369^o Squadr. — погиб. Одна или две «Савойи» получили повреждения в ходе атак «Гладиаторов» и один человек из их экипажей был ранен, а два BR.20, по докладам экипажей, были повреждены зенитным огнем.

Пилоты С.200 не претендовали ни на одну победу, в то время как бортстрелки SM.79 сообщили о трех сбитых бипланах. Фактически же 112 Sqdn. RAF потеряла только один самолет — «Гладиатор» Mk.II N5823. Его пилот — 27-летний пайлэт-офицер Роберт Мак-Дональд — успел выпрыгнуть на парашюте. Он получил тяжелые ранения и сильные ожоги и спустя два месяца — 7 мая 1941 г. — умер в госпитале.

11 марта пятнадцать «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF сопровождали «Бленхеймы» из 211 Sqdn. RAF во время рейда в район Боуши (Bousi). Там англичане вступили в бой с патрульными G.50bis, общее число которых они оценили в сорок — пятьдесят истребителей. По данным RAF, в ходе этого вылета пилоты 112 Sqdn. RAF сбили шесть «Фиатов». По одной победе одержали флайт-лейтенант Фрезер, флайинг-офицеры Эдвин Бенкс¹, Ричард Экворт² и Хомер Кочрейн, а также пайлэт-офицеры Дерек Уэстенра и Невилл Боукер. Еще

¹ Родился в 1920 г. в г. Ноттингеме. 16.05.1939 г. он вошел во вновь сформированную 112 Sqdn. RAF. G.50bis, сбитый им 11.03.1941 г., был его второй и, как вскоре оказалось, последней личной победой. Через день — 13.03.1941 г. — флайинг-офицер Бенкс поднялся в воздух на «Гладиаторе» Mk.II N5913, чтобы протестировать его вооружение. Над оз. Янина самолет по неустановленной причине неожиданно перешел в крутое пики и врезался в воду, и Бенкс погиб. Кроме двух личных побед, на его счету были одна вероятная победа и шесть поврежденных самолетов.

² Это была его седьмая и последняя личная победа. В июле 1941 г. Экворт был награжден DFC и был назначен инструктором в 71 OTU. 27.10.1941 г. он вернулся в 112 Sqdn. RAF, но уже 11.11.1941 г. снова оставил ее. С начала 1942 г. Экворт служил инструктором в 51 OTU, размещенном в Англии. 26.03.1942 г. он получил звание флайт-лейтенанта, а затем в августе того же года — звание исполняющего обязанности сквадрэн-лидера. 30.04.1943 г. Экворт был прикомандирован к 118 Sqdn. RAF, имевшей на вооружении «Спитфайры» Mk.V, а потом в 1944 г. — к 80 Sqdn. RAF, оснащенной истребителями «Темпест» Mk.V. 01.10.1944 г. во время налета Me-262A-2a из I./KG(J)51 на аэродром Граве (Grave), в 11 км юго-западнее голландского г. Неймегем, он получил осколочное ранение и больше уже на фронт не возвращался. Ричард Экворт умер 01.03.1971 г.

семь G.50bis получили повреждения: два из них были на счету флайнг-офицера Бэнкса, и по одному — на счету сквадрэн-лидера Брауна, флайт-лейтенантов Фрезера и Фрайя, флайнг-офицеров Смита и Брауна (E. H. Brown). Кроме того, на счет флайт-лейтенанта Фрайя была записана одна вероятная победа.

Реальные потери Реджиа Аэронаутики, как уже не раз бывало, были меньшими. Были сбиты четыре G.50bis из 24° Gr.Aut. С.Т. Два пилота — командир группы маджоре Чезаре Валенте (Cesare Valente) и сержанте Луиджи Спаллаччи (Luigi Spallacci) — погибли, а два других — сержанте-маджоре Эрмес Луччетта (Ermes Luccetta) и сержанте Бруно Фава (Bruno Fava) — получили ранения, но смогли совершить вынужденные посадки «на живот». Кроме того, в тот день был потерян и С.200 сержанте Ансельмо Андраджетти (Anselmo Andraghetti) из 369° Squadr. 22° Gr.Aut. С.Т., однако неизвестно, был ли он сбит именно в том бою. Со своей стороны итальянцы заявили об одном сбитом «Гладиаторе» и одном «Бленхейме», но на самом деле все английские самолеты благополучно вернулись обратно.

После полудня 13 марта четырнадцать «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF и шесть «Харрикейнов» из 33 Sqdn. RAF вылетели с аэродрома Парамитья на патрулирование в район Кельщоры. В 15.30 на подходе к Кельщоре англичане заметили на высоте около 5200 м четырнадцать бомбардировщиков SM.79, которых сопровождали, по их оценкам, двадцать G.50bis и столько же CR.42. Сначала «Харрикейны», а вслед за ними и «Гладиаторы» атаковали «Фиаты». Бой представлял собой множество индивидуальных поединков, в которых, по данным RAF, были сбиты четыре итальянских истребителя. На счету сквадрэн-лидера Брауна был G.50bis¹, а на счету флайт-лейтенанта Фрезера, флайнг-офицера Кочрейна и пайлэт-офицера Гровеса — по одному CR.42. Кроме того, тот же Браун повредил еще один G.50bis, а пайлэт-офицерам Боукеру и МакДональду² были засчитаны по одной вероятной победе (оба CR.42).

Перегруппировавшись, англичане продолжили патрулирование и вскоре в районе г. Чоровода (Corovode), в 21 км севернее Кельщо-

¹ Это была третья и последняя личная победа сквадрэн-лидера Брауна.

² Служил в составе 112 Sqdn. RAF с 12.09.1940 г. по 07.11.1941 г. В ходе боев над Албанией одержал одну групповую (G.50bis) и одну вероятную победы (CR.42), а также повредил один G.50bis.

ры, встретили еще около тридцати CR.42, прикрывавших группу BR.20. Пилоты звена «А» во главе с флайт-лейтенантом Фрезером атаковали истребители, а семь «Гладиаторов» во главе с командиром звена «С» флайт-лейтенантом Фрайем начали преследовать бомбардировщики.

Фрезер атаковал один CR.42, но тот, выполнив быструю бочку, перешел в пикирование. Фрезер последовал за ним, и когда «Фиат» на выходе из пикирования потерял скорость, выпустил по нему две длинных очереди. Вероятно, итальянский летчик был сразу же убит, поскольку он резко ткнулся головой в приборную доску, а неуправляемый истребитель перешел в вертикальное пики и врезался в землю севернее г. Чоровода. Набрал высоту около 2400 м, Фрезер зашел в хвост еще одному CR.42 и вел огонь до тех пор, пока тот не загорелся. Флаинг-офицер Кочрейн также сбил два «Фиата», а пайлэт-офицер Брантон и флаинг-офицеры Браун¹ и Гровес — по одному, кроме того, последний повредил еще один CR.42.

Таким образом, после этого вылета пилотам 112 Sqdn. RAF были засчитаны в общей сложности одиннадцать сбитых истребителей: десять CR.42 и один G.50bis, два поврежденных самолета и две вероятные победы. Однако, как показывают данные противоположной стороны, это были «очень оптимистические» заявления. По сведениям Реджиа Аэронаутики, в боях участвовали одиннадцать C.200 из 22° Gr.Aut. С.Т. и восемнадцать CR.42 из 160° Gr.Aut. С.Т. Из них обратно не вернулись только два «Фиата» из 375° Squadr. 160° Gr.Aut. С.Т., оба пилота — тененте Джалтиеро Баччи (Gualtiero Vacchi) и соттененте Энцо Торрони (Enzo Torroni) — погибли. Несколько BR.20 из 38° Stormo В.Т. получили повреждения и вернулись с ранеными членами экипажа на борту.

Итальянцы тоже завысили свои успехи, заявив о пяти сбитых самолетах: четырех «Гладиаторах» и одном «Харрикейне». Фактически тяжелые повреждения получили только два биплана, которые пилотировали флайт-лейтенант Фрезер и пайлэт-офицер Гровес, но они оба смогли вернуться на аэродром Парамитья.

Следующим утром в бою в районе Тепелена — Кельцора Фрезер сбил еще один G.50bis. Это была его десятая и, как затем оказалось, последняя личная победа. Все эти десять побед флайт-лейтенант

¹ Это была его первая и последняя личная победа.

Фрезер одержал в течение двух недель — с 28 февраля по 14 марта 1941 г. — и затем в конце марта был награжден DFC.

В конце апреля «Гладиаторы» из 112 Sqdn. RAF перелетели на аэродром Ираклион, на о. Крит. К 17 мая после массированных налетов Люфтваффе в эскадрилье не осталось ни одного исправного самолета и весь персонал был эвакуирован на аэродром около г. Амман¹, в Трансиордании. 19 мая флайт-лейтенант Фрезер и флайинг-офицер Кочрейн были посланы на аэродром Лидда (Lydda), чтобы получить там «Харрикейны» из 80 Sqdn. RAF. Вместе с ними отправились и три пилота из 208 Sqdn. RAF: флайт-лейтенант Барнард (L. G. Burnard), флайинг-офицер Стефенсон (Stephenson) и пайлэт-офицер Эттвуд (B. A. B. Attwood), которые были временно приданы 112 Sqdn. RAF. Их эскадрилья тоже лишилась практически всех самолетов и была эвакуирована с Крита на аэродром Газа, в Палестине².

Ранним утром 20 мая все пять пилотов уже на «Харрикейнах» вылетели обратно в Амман. По дороге они атаковали аэродром Меззе (Mezze), который находился недалеко от сирийской столицы г. Дамаска и на котором базировались самолеты вишистской Франции. Накануне во время облета полученных истребителей англичане не смогли найти его, но теперь вышли точно на него. «Харрикейны» обстреляли летное поле аэродрома, на котором, помимо французских самолетов, находились и только что приземлившиеся немецкие Ju-52/3m и Bf-110.

Согласно докладом английских пилотов, в ходе штурмовки они повредили шесть французских самолетов, а также «Мессершмитт», который был на счету флайт-лейтенанта Фрезера. В то же время зенитным огнем из стрелкового оружия были повреждены два «Харрикейна», но они оба благополучно достигли Аммана. По французским же данным, повреждения получили четыре самолета, в т.ч. оба немецких, один из которых — Ju-52/3m — затем сгорел.

В июне 1941 г. Фрезер был направлен в 71 OTU в качестве инструктора и затем в ноябре того же года уже в звании сквадрэн-лидера был назначен старшим инструктором. В сентябре 1942 г. Фрезер покинул 71 OTU, после чего занимал различные командные и штабные должности. 1 июля 1944 г. он получил звание уинг-коммендэра,

¹ Ныне столица Иордании.

² В 1967 г. сектор Газа был оккупирован Израилем.

а 14 июня 1945 г. Фрезер был удостоен упоминания в приказе, опубликованном в печати (MiD).

Хроника личных побед Джозефа Фрезера

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	28.02.1941 г.	побережье Албании — Тепелена	CR.42
2		побережье Албании — Тепелена	G.50bis
3	04.03.1941 г.	Валона — Химара, Албания	G.50bis
4	09.03.1941 г.	Тепелена — Кельцюра, Албания	BR.20
5		Тепелена — Кельцюра, Албания	G.50bis
6	11.03.1941 г.	Боуши, Албания	G.50bis
7	13.03.1941 г.	Кельцюра, Албания	CR.42
8		севернее г. Чоровода, Албания	CR.42
9		Боуши — Чоровода — Кельцюра	CR.42
10	14.03.1941 г.	Тепелена — Кельцюра, Албания	G.50bis

Невилл Боукер (Neville Bowker)

Он родился в 1918 г. в Оранжевой провинции Южноафриканского союза, но затем жил и учился в Южной Родезии. После начала Второй мировой войны он вступил в SAAF, а затем в середине 1940 г. перешел в RAF. Для завершения курса летной подготовки Боукер был направлен в 70-е учебно-боевое подразделение (70 OTU), которое размещалось в г. Накуру, на территории Кении.

14 февраля 1941 г. Боукер в звании пайлэт-офицера прибыл в 112 Sqdn. RAF, которая имела на вооружении истребители «Гладиатор» Mk.II. Эскадрилья базировалась в Греции и участвовала в боях с итальянскими самолетами над Албанией.

11 марта в бою в районе Тепелена — Боуши Боукер сбил G.50bis, одержав свою первую победу. 13 марта после боя в районе Боуши ему была засчитана вероятная победа (CR.42), на следующий день — еще одна (G.50bis), а 13 апреля на его счету был поврежденный бомбардировщик SM.79.

25 апреля 1941 г. все эскадрильи RAF, находившиеся в Греции, получили приказ перелететь на о. Крит. Четырнадцать оставшихся «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF разместились на аэродроме Ираклион. 11 мая этот аэродром был атакован Bf-110D из II./ZG26. Несколько «Гладиаторов» успели подняться в воздух и пайлэт-офицер Боукер записал на свой счет вторую личную победу, сбив один из «Мессершмиттов».

14 мая самолеты Люфтваффе начали массированные налеты на аэродромы Малеме и Ираклион. К 18 мая оба аэродрома стали практически непригодными для дальнейшего использования, а базировавшиеся на них эскадрильи понесли значительные потери. В тот же день все уцелевшие английские самолеты получили приказ перелететь в Египет. Наземный персонал 80 Sqdn. RAF и 805 Sqdn. FAA смогли вывезти на «Сандерленде», а техники и пилоты других эскадрилий, включая пайлэт-офицера Боукера, лишившиеся в ходе налетов своих самолетов, остались на Крите.

Утром 20 мая в районе аэродрома Малеме высадился немецкий воздушный десант и там начались тяжелые бои. Вскоре британские войска оставили все северо-западное побережье Крита и начали частично отходить на юг, к порту Сфакион, и частично — на восток, к порту Ираклион. Отступающие колонны, в которых шел и оставшийся персонал RAF, подвергались постоянным атакам с воздуха.

В ходе одного из налетов Боукер получил легкое ранение и затем попал в плен к немцам. Он был помещен в полевой госпиталь, откуда ему вскоре удалось бежать. Боукер смог добраться до южного побережья, и в последние дни мая вместе с остатками английских, новозеландских и австралийских частей эвакуировался в Египет.

Однако не всем пилотам и механикам 112 Sqn. RAF повезло так, как Боукеру. 31 мая от побережья Крита отошли последние английские корабли и на следующий день командование британских частей, остававшихся на острове, объявило о капитуляции. Тем не менее не все спешили сдаться в плен, и на южном побережье Крита оставались небольшие отряды и группы, пытавшиеся найти способ покинуть остров. Среди них были и два пилота 112 Sqn. RAF: фланг-офицер Беннет и пайлэт-офицер Лэн Бартли (Len L. Bartley), а также три человека из наземного персонала эскадрильи: капралы МакЛеннан (G. R. McLennan), Харрингтон (Harrington) и Меллой (Malloy).

2 мая они вместе с присоединившимися к ним солдатами и офицерами из других частей нашли на камнях у южного побережья Крита, в районе местечка Тимбаки (Tumbaki), брошенные немцами две небольшие десантные баржи. У одной был пробит корпус, а на другой оказался неисправный двигатель. Под руководством капрала МакЛеннана, который в 112 Sqn. RAF был мотористом, удалось снять испорченный двигатель и установить вместо него исправный с другой баржи.

Днем над побережьем в районе Тимбаки пролетел поднявшийся из Египта «Бленхейм», с которого сбросили несколько контейнеров с продовольствием и водой. После того, как удалось собрать продовольствие и воду, МакЛеннан запустил двигатель и баржа взяла курс на Египет. Всего на ее борту находились 72 чел., в т.ч. шесть офицеров. Известно, что среди последних, помимо фланг-офицера Беннета и пайлэт-офицера Бартли, были также раненый пехотный австралийский офицер и два южноафриканских летчика из экипажа двухмоторного бомбардировщика Мартин «Мэриленд» (Martin «Maryland») из 24 Sqn. SAAF — пилот лейтенант Форд (E. G. Ford) и штурман секонд-лейтенант Гилл (G. L. W. Gill). 25 мая во время налета на занятый немцами аэродром Малеме их самолет был подбит и совершил вынужденную посадку на Крите.

Ранним утром 3 мая, когда баржа, которую прозвали «баржей МакЛеннана», находилась приблизительно в 30 милях от южного

Невилла Дьюка из 112 Sqdn. RAF. Они оба стали жертвами оберфельдфебеля Отто Шульца из 4./JG27, который записал на свой счет 23-ю и 24-ю победы. Пайлэт-офицер Дьюк смог дотянуть до расположения британских войск и совершил вынужденную посадку «на живот», а сержант Камерон выпрыгнул на парашюте.

Увидев, что Камерон опустился на территории противника, уинг-коммендэр Питер Джеффри (Peter Jeffrey), руководивший действиями обеих эскадрилий, посадил свой «Томагавк» рядом с ним. Поместиться вдвоем в кабине истребителя, рассчитанной на одного человека, оказалось чрезвычайно нелегким делом, к тому же Камерон был самым крупным из всех пилотов 3 Sqdn. RAAF. В конце концов, Джеффри, сняв парашют и сидя на коленях у более мощного Камерона, смог подняться в воздух и благополучно вернулся на свой аэродром. Спустя несколько дней уинг-коммендэр Питер Джеффри¹ за спасение сержанта Камерона был награжден DSO.

Утром 4 декабря «Томагавки» из 112 и 250 Sqdn. RAF и 2 Sqdn. SAAF снова атаковали большую группу Ju-87, летевшую в сопровождении немецких и итальянских истребителей. После возвращения английские и южноафриканские пилоты заявили о четырнадца-

¹ Родился в 1914 г. и затем в 1935 г. вступил в RAAF. Осенью 1940 г. флайт-лейтенант Джеффри в качестве командира звена 3 Sqdn. RAAF прибыл в Египет и затем 13.02.1941 г. сменил уинг-коммендэра МакЛэхлана на посту командира эскадрильи. 15 апреля он сбил один Ju-52/3m и еще три уничтожил на земле, 13 июня на его счету был Ju-88, а 15 июня — французский Martin M-167. Летом 1941 г. сквадрэн-лидер Джеффри был награжден DFC. 10.11.1941 г. он получил звание уинг-коммендэра, после чего командовал авиакрылом, в которое вошли 3 Sqdn. RAAF и 112 Sqdn. RAF. 22 ноября его «Томагавк» был подбит в бою с Bf-109 из II./JG27, но Джеффри все же смог дотянуть до своего аэродрома. 25 ноября он одержал групповую победу, сбив вместе с тремя пилотами 3 Sqdn. RAAF один Bf-110. В марте 1942 г. Джеффри вернулся в Австралию и был назначен командиром 75 Sqdn. RAAF. Затем он некоторое время служил в качестве инструктора, а потом возглавил 1 Wing RAAF. В 1946 г. Джеффри вышел в отставку и стал фермером, однако уже через пять лет — в 1951 г. — снова поступил на службу в RAAF. В 1954 г. он участвовал в испытаниях управляемых ракет на полигоне около г. Вумера (Woomera), а затем до апреля 1956 г. был командиром авиабазы в Эдинбурге, после чего уже окончательно оставил военную службу. Питер Джеффри умер 06.04.1997 г. в возрасте 83 лет.

ти сбитых самолетов: семи Ju-87, пяти G.50bis, одном С.200 и одном Bf-109. Флаинг-офицер Боукер, летавший в то утро на «Томагавке» Mk.IV AN372, одержал две победы, сбив в районе между Эль-Адемом и местечком Сиди-Резегх, расположенным в 48 км юго-восточнее Тобрука, один «Фиат» и одну «Штуку».

Группа Ju-87, которую атаковали «Томагавки», состояла из самолетов 209^o Squadr. 97^o Gr. В.а.Т. и II./StG2. Вероятно, большинство сбитых самолетов были итальянскими, поскольку в то утро все немецкие «Штуки» и «Мессершмитты» вернулись обратно. Правда, несколько штурмовиков все же получили повреждения и среди раненых членов экипажей был командир II./StG2 гауптман Леонхард Буссельт (Leonhard Busselt).

По данным Люфтваффе, пилоты 4./JG27 между 10.16 и 10.20 в районе Бир-эль-Гоби сбивали три «Томагавки»: по одной победе одержали командир эскадрильи обер-лейтенант Густав Редель¹, оберфельдфебель Отто Шульц и унтер-офицер Альфред Хейдель². Это практически соответствовало реальным потерям 112 и 250 Sqdn. RAF и 2 Sqdn. SAAF, в которых обратно не вернулись два самолета, а третий получил тяжелые повреждения и с трудом дотянул до своего аэродрома.

Около полудня 5 декабря двадцать пять «Томагавков» из 112 и 250 Sqdn. RAF встретили южнее Эль-Адема группу из сорока немецких и итальянских Ju-87, которую прикрывали около тридцати истребителей. После боя английские пилоты заявили о восемнадцати сбитых и четырех поврежденных самолетах. Среди наиболее отличившихся были флайт-лейтенант Клив Кодуэлл из 250 Sqdn. RAF, на счету которого были три сбитых Ju-87 и один поврежденный С.200, а также флаинг-офицер Боукер, который на «Томагавке» Mk.IV АК509 сбил три Ju-87 и повредил один G.50bis. Однако надо отметить, что данные Люфтваффе и Реджиа Аэронаутики не подтверждают таких больших потерь среди «Штук».

В то же время пилоты из I. и II./JG27, прикрывавшие Ju-87, сообщили о пяти сбитых «Томагавках». По одной победе одержали: командир I./JG27 гауптман Карл-Вольфганг Редлих (Karl-Wolfgang

¹ Это была его тридцатая победа. Всего же в ходе Второй мировой войны он одержал 98 побед.

² Это была его третья из восьми побед.

Redlich)¹, командир 4./JG27 обер-лейтенант Густав Рёдель, лейтенант Франц Кюлп (Franz Külp)² из 6./JG27, унтер-офицеры Хорст Реутер (Horst Reuter)³ из 5./JG27 и унтер-офицер Йозеф Гримм (Josef Grimm)⁴ из 1./JG27.

27 декабря 1941 г. во время штурмовки позиций частей «Африканского корпуса» «Томагавк» Mk.IIB AN283 фланг-офицера Боукера был сбит зенитным огнем из стрелкового оружия. Совершив вынужденную посадку, Боукер снова попал к немцам в плен, но на этот раз уже до самого конца войны.

6 января 1942 г. было объявлено, что ему присвоено звание флайт-лейтенанта, а затем в октябре 1943 г. он был награжден DFC.

Невилл Боукер смог пережить войну и плен, но затем погиб в автомобильной катастрофе на территории Турции.

¹ Командир 1./JG27 майор Редлих погиб 29.05.1944 г. в бою над Австрией. В ходе Второй мировой войны он одержал 39 побед и еще четыре — в ходе гражданской войны в Испании.

² Это была его четвертая из семи побед, одержанных им в JG27. Затем в составе JG7 он летал на реактивном Me-262A и одержал еще три победы. 24.03.1945 г. в бою южнее Берлина Me-262A командира 10./JG7 обер-лейтенанта Кюлпа был сбит американским P-51. Кюлп получил ранение, но все же смог выпрыгнуть на парашюте.

³ Это была его седьмая победа. 27.05.1942 г. в ходе боевого вылета на его Vf-109F неожиданно лопнул маслопровод. Фельдфебель Реутер попытался, планируя, дотянуть до линии фронта, но вскоре его «Мессершмитт» был атакован и сбит «Томагавком». Выпрыгнув на парашюте, Реутер опустился рядом с английской бронетанковой колонной и попал в плен. Всего на его счету была 21 победа.

⁴ Это была его вторая из пяти побед. 14.04.1942 г. его Vf-109F был подбит зенитным огнем и, совершив вынужденную посадку, унтер-офицер Гримм попал в плен к англичанам.

Питер Сент-Джордж Брюс Тернбэлл (Peter St. George Bruce Turnbull)



Питер Сент-Джордж Брюс Тернбэлл родился 9 февраля 1917 г. в г. Армидейл, в австралийском штате Новый Южный Уэльс. После окончания средней школы он работал электриком в находившемся поблизости городке Глен-Инн (Glen Inn), а затем поступил на службу в RAAF. Завершив летную подготовку, Тернбэлл в звании пайлэт-офицера был включен в 3 Sqdn. RAAF¹, которая базировалась на аэродроме Ричмонд, недалеко от Сиднея.

10 июня 1940 г. Италия объявила войну Великобритании и было решено направить в Северную Африку на помощь английским войскам австралийские части. 15 июля двадцать один пилот и 271 чел. наземного персонала 3 Sqdn. RAAF на борту корабля «Оронтес» («Orontes») отправились в Египет, а все самолеты эскадрильи остались в Ричмонде.

¹ Была сформирована 19.09.1916 г. в местечке Пойнт-Кук (Point Cook), в штате Виктория, как 2 Sqdn. AFC. Уже 25.10.1916 г. персонал эскадрильи во главе с майором Блейком (D. V. J. Blake) на корабле отплыл в Англию. 31.03.1917 г. она была переименована в 69 Sqdn. RFC и с 10.09.1917 г. участвовала в боях над Францией. 20.01.1918 г. она получила обозначение 3 Sqdn. AFC. После окончания Первой мировой войны эскадрилья вернулась в Австралию и 16.06.1919 г. была распушена. 01.07.1925 г. ее заново сформировали уже под обозначением 3 Sqdn. RAAF.

Там командиру 3 Sqn. RAAF эскадрэн-лидеру Яну МакЛэхлану (Ian D. McLachlan) сразу же пришлось столкнуться с огромными трудностями. Во-первых, непосредственно перед отправкой много опытных пилотов были переведены из эскадрильи, а вместо них прибыли новые, имевшие немного часов налета. Во-вторых, 3 Sqn. RAAF была армейской эскадрильей, предназначенной для непосредственной поддержки войск, и потому никто из летчиков не имел подготовки в качестве истребителя, а именно они в первую очередь требовались в Северной Африке. И, в-третьих, поскольку эскадрилья прибыла без самолетов, ее наземный персонал сразу был распределен по эскадрильям RAF.

В этой ситуации МакЛэхлан проявил поистине выдающиеся организаторские качества и твердость характера в общении с вышестоящим командованием. Благодаря ему, 3 Sqn. RAAF сохранилась как самостоятельная боевая единица. Он смог добиться возвращения наземного персонала и выделения необходимого числа самолетов. В сентябре 1940 г. эскадрилья получила три самолета «Лайсендер», а также безнадежно устаревшие бипланы «Гаунтлет». Это позволило пилотам 3 Sqn. RAAF, среди которых был и Питер Тернбэлл, имевший к этому времени уже звание флайнг-офицера, совершить несколько боевых вылетов на поддержку частей 6-й австралийской пехотной дивизии.

Однако МакЛэхлан понимал, что эскадрилью необходимо преобразовать в истребительную, поскольку только в таком качестве она могла продолжать существовать. В течение октября — начале ноября ему удалось организовать переподготовку пилотов и полностью перевооружить эскадрилью истребителями «Гладиатор», которые, хоть и тоже устарели, но, тем не менее, все же могли на равных вести бой с итальянскими «Фиатами».

13 ноября 1940 г. «Гладиаторы» из 3 Sqn. RAAF совершили первый боевой вылет. 19 ноября пилоты эскадрильи одержали первые победы в ходе Второй мировой войны, сбив три CR.42, однако в тот же день эскадрилья понесла и свою первую боевую потерю. В 13.20 в ходе разведывательного полета в 11 км восточнее местечка Рабия (Rabia) «Фиатами» был сбит «Гладиатор» Mk.II N5750 и его пилот — 26-летний эскадрэн-лидер Питер Рональд Хит (Peter Ronald Heath) — погиб.

26 декабря «Гладиаторы» из 3 Sqn. RAAF получили приказ прикрыть «Лайсендер», который должен был выполнить разве-

дивательный полет в районе г. Бардия. Ожидая его появления, австралийские пилоты заметили северо-восточнее залива Эс-Саллум «пятерку» SM.79. Бомбардировщики сопровождали двадцать четыре CR.42 из 23° Gr.Aut. С.Т. во главе с командиром группы маджоре Тито Фалькони (Tito Falconi). Шесть «Фиатов» играли роль непосредственного сопровождения, а остальные шестнадцать прикрывали их сверху.

В ходе завязавшегося боя флайт-лейтенант Гордон Стинг сбил один и повредил второй «Фиат», флаинг-офицер Уилфред Артур повредил еще один CR.42 и одержал одну вероятную победу, а на счету флаинг-офицеров Тернбэлла, Джона Перрина и Алана Роулинсона были по одной вероятной победе.

Фактически же 23° Gr.Aut. С.Т. потеряла только один CR.42, пилот которого — командир 74° Squadr. капитано Гуидо Бобба (Guido Bobba)¹ — погиб. Повреждения получил «Фиат» командира группы маджоре Фалькони. Со своей стороны, итальянцы заявили об одном сбитом «Гладиаторе», однако в действительности 3 Sqn. RAAF не потеряла ни одного самолета, хотя три истребителя и получили различные повреждения.

Ранним утром 25 января 1941 г. эскадрилья получила приказ выделить четыре истребителя для воздушного прикрытия колонн 7-й бронетанковой дивизии в районе городка Мехили (Mechili), приблизительно в 140 км южнее ливийского г. Дерна. В 07.30 в воздух поднялись «Гладиаторы» сквадрэн-лидера Дункана Кемпбелла (Duncan Campbell), флайт-лейтенанта Алана Роулинсона, флаинг-офицера Тернбэлла и пайлэт-офицера Джеймса Чиппиндела Кемпбелла (James Chippindall Campbell). Бипланы находились на высоте 600 м над прикрываемой колонной, когда на высоте около 3000 м появилась «пятерка» G.50bis из 2° Gr.Aut. С.Т.

Заметив «Гладиаторы», итальянцы сразу же спикировали на них. Тернбэлл затем написал в своем боевом донесении:

«Я замыкал боевой порядок звена, когда был замечен первый вражеский самолет. Мы немедленно развернулись на восток и находились над нашими бронетанковыми частями, когда были атакованы противником. Я был атакован сзади сверху и чтобы избежать попадания, выполнил разворот назад вниз с одновременным скольжением»

¹ На его счету были три победы.

ем на крыло. Поскольку вражеский самолет прошел сверху, я сделал разворот влево с набором высоты, а потом, выполнив правый вираж, оказался в позиции для открытия огня. После первой же очереди три моих пулемета заклинило, а четвертый — после пятой очереди. Я мог видеть попадания во вражеский самолет во время третьей, четвертой и пятой очередей, которые были выпущены с короткой дистанции».

После боя флайнг-офицеру Тернбэллу был засчитан один поврежденный G.50bis, а флайт-лейтенанту Роулинсону — два.

Итальянцы же заявили о четырех сбитых самолетах, но фактически 3 Sqn. RAAF потеряла только «Гладиатор» Mk.II K8022. Он упал в 13 км юго-восточнее Мехили и его пилот — пайлэт-офицер Джеймс Кемпбелл¹ — погиб. Остальные три биплана получили повреждения, но благополучно вернулись на свой аэродром. Правда, при этом сквадрэн-лидеру Дункану Кемпбеллу пришлось совершить «промежуточную» посадку в пустыне для небольшого ремонта своего «Гладиатора» Mk.II N5878.

В январе 1941 г. МакЛэлан², который к этому времени уже имел звание уинг-коммендэра, смог добиться, чтобы эскадрилью перевооружили «Харрикейнами» Mk.I. 3 Sqn. RAAF получила первый такой истребитель 21 января, а 15 февраля на общий счет эскадрильи была записана первая победа на «Харрикейне». Флайнг-офицер Джон Генри Уильям Саундерс (John Henry William Saunders) сбил Ju-88A из III./LG1, чей экипаж во главе с лейтенантом Гротцем (Grotz) попал в плен.

К концу февраля линия фронта в Северной Африке находилась в районе местечка Эль-Аджейла, расположенного на южном берегу залива Сидра, приблизительно в 212 км юго-западнее ливийского г. Аждабия. Однако 31 марта 1941 г. немецкий «Африканский корпус» при поддержке итальянских частей перешел в наступление. Уже 2 апреля британские войска оставили Аждабию и продолжали поспешно отступать: частично на север — к Бенгази, а частично на

¹ Родился в 1919 г. и до войны работал редактором в мельбурнском отделении газеты «Сидней Дейли Телеграф» («Sidney Daily Telegraph»).

² Командовал 3 Sqn. RAAF с 01.02.1940 г. по 13.02.1941 г. 27.01.1941 г. уинг-коммендэр МакЛэлан был награжден DFC. После Второй мировой войны он продолжал служить в RAAF и вышел в отставку в звании эйр-вице-маршала. Был награжден DFC.



Уинг-коммендэр Ян МакЛэхлан



**Сквaдрэн-лидер Питер Джеффри,
сменивший МакЛэхлана на посту командира 3 Sqdm. RAAF**

северо-восток — в направлении г. Мехили. Поздним вечером того же дня «Харрикейны» 3 Sqn. RAAF были вынуждены срочно перелететь на взлетно-посадочную площадку Гот-эс-Султан (Got es Sultan), находившуюся приблизительно в 33 км северо-восточнее Бенгази.

Утром 3 апреля оттуда поднялись два звена. В первое звено входили три «Харрикейна»: V7772 флайт-лейтенанта Роулинсона, P3980 южноафриканского лейтенанта Смита (G. K. Smith) и V7566 флайинг-офицера Джимми Дэвидсона (Jimmy Davidson). Второе звено включало четыре самолета: P3967 «OS-B» флайт-лейтенанта Стиига, V7492 флайинг-офицера Тернбэлла, V6737 флайинг-офицера Саундерса и V7770 флайинг-офицера Джона Френсиса Джексона (John Francis Jackson)¹. Вслед за ними взлетели и «Харрикейны» из звена «B» 73 Sqn. RAF, которые также перелетели в Гот-эс-Султан накануне вечером.

Приблизительно в 25 км южнее местечка Шелейдима (Sceleidima) они встретились с «восьмеркой» Ju-87R из II./StG2, которую сопровождали восемь Bf-110E из 7./ZG26 во главе с командиром эскадрильи гауптмана Георгом Христлом (Georg Christl). Звено Роулинсона атаковало «Штуки», в то время как звено Сиига вступило в бой с «Мессершмиттами».

Флайинг-офицер Джексон затем написал в своем дневнике:

«Кто-то заметил вразлётские самолеты. Мы летели тремя звеньями. Гордон Стииг возглавлял ведущее звено, в которое входили я, Дэйсон Саундерс и Пит Тернбэлл. Приблизительно в трехстах метрах выше нас находилось звено Алана Роулинсона, а выше него — звено 73-й эскадрильи.

Верхнее звено, обнаружив с правого борта одиночный самолет, начало его преследовать. Это был наш «Бленхейм», который, как выяснилось, возвращался из разведывательного полета. Поэтому они [пилоты 73 Sqn. RAF] не видели противника, которым оказались приблизительно десять Me-110, сопровождавших Ju-87, которые с пикирования бомбили и обстреливали наши наземные части.

¹ Родился в 1908 г. в местечке Клейфилд (Clayfield), в австралийском штате Квинсленд. Сквэдэрн-лидер Джон Джексон погиб 28.02.1942 г., когда его «Киттихаук» из 75 Sqn. RAAF над Новой Гвинеей был сбит японским истребителем A6M2. Всего на его счету было восемь побед.

Я сам видел только Me-110 и не заметил ни одного другого вражеского самолета. Я следовал за Гордоном Стиггом и вышел в хвост Me-110 только после того, как он выпустил по нему несколько очередей. Я успел сделать две очереди, когда мои пулеметы заклинило. Это не позволило мне сбить его, хотя я и находился очень близко. Вслед за мной тот же самый Me-110 обстрелял Пит Тернбэлл, который дал одну очередь. Этот самолет был засчитан Гордону Стиггу, поскольку он атаковал первым и, вероятно, добился большего успеха. Я начал снижаться по крутой спирали, чтобы набрать скорость и покинуть место боя, потому что оставаться там, не имея возможности вести огонь, было бесполезно.

Пит Тернбэлл атаковал еще два Me-110, на одном из них загорелся двигатель, а от второго полетели обломки, и, кроме того, обстрелял еще пару других. Смит, один из трех южноафриканских пилотов, прикомандированных к нам, атаковал Ju-87 и тот с полностью срезанным хвостом упал на землю. Джимми Дэвидсон также сбил один Ju-87. Алан Роулинсон послал вниз два горящих Ju-87. Все наши благополучно вернулись обратно, хотя некоторые из них имели попадания: у Пита Тернбэлла и Джимми Дэвидсона были дырки в элеронах, что создавало серьезные трудности».

Всего же после этого вылета пилотам 3 Sqdn. RAAF были засчитаны девять личных и одна вероятная победы и пять поврежденных самолетов. Флайт-офицер Тернбэлл первоначально заявил о двух сбитых Vf-110 и двух вероятных победах, однако затем штаб авиакрыла перевел последние в разряд подтвержденных и Тернбэллу были засчитаны сразу же четыре личные победы. На счету флайт-лейтенанта Роулинсона были два сбитых и один поврежденный Ju-87, а также одна вероятная победа (тоже Ju-87). Флайт-лейтенанту Стиггу был засчитан один сбитый и три поврежденных Vf-110, флайинг-офицеру Дэвидсону и лейтенанту Смигу — по одному сбитому Ju-87, а флайинг-офицеру Саундерсу — одна поврежденная «Штука».

Реальные же потери Люфтваффе оказались значительно меньшими. 7./ZG26 потеряла только один Vf-110E W.Nr.3885, пилот которого — унтер-офицер Георг Штирнвейсс (Georg Stirnweiss) — получил ранение. Обрато не вернулись и два Ju-87R: W.Nr.5885 из 5./StG2 и W.Nr.6034 из 6./StG2. Первый разбился, его пилот — унтер-офицер Христиан Арманн (Christian Armann) — был ранен, а бортстрелок-радист — унтер-офицер Петер Отт (Peter Ott) — погиб.

Второй самолет совершил вынужденную посадку северо-восточнее Адждабии и из его экипажа был ранен только бортстрелок-радист унтер-офицер Эрвин Дюрр (Erwin Dürr).

Правда, надо отметить, что пилоты Bf-110 тоже сильно переоценили свои успехи в этом бою. По данным Люфтваффе, были сбиты три «Харрикейна», два из них (в 11.51 и 11.55) были на счету гауптмана Христла¹ и один (в 11.58) — на счету обер-фельдфебеля Франца Сандера (Franz Sander).

«Африканский корпус» продолжал стремительное наступление. 4 апреля британские войска оставили Бенгази и истребители 3 Sqn. RAAF были вынуждены перелететь на аэродром Эль-Адем, приблизительно в 20 км южнее Тобрука. Во время взлета с полосы Гот-эс-Султан на «Харрикейне» фланг-офицера Тернбэлла было повреждено колесо одной из основных стоек шасси. Тем не менее Тернбэлл смог подняться в воздух и затем благополучно сел в Эль-Адеме.

11 апреля немецкие части окружили Тобрук, а затем 13 апреля взяли Бардию и Эс-Саллум. 15 апреля Тернбэлл возглавлял звено «Харрикейнов», патрулировавших в районе Тобрука. Вскоре он заметил несколько двухмоторных самолетов и пошел к ним на сближение, чтобы определить их принадлежность. Как оказалось, это были «Бленхеймы» Mk.IF, которые обстреливали дорогу в тылу немецких войск. Тернбэлл присоединился к ним и, сделав несколько заходов, затем доложил об уничтожении нескольких грузовиков и одного мотоцикла.

30 апреля 1941 г. 3 Sqn. RAAF была отозвана на аэродром Абу-Кир, находившийся рядом с одноименным портом, в 18 км северо-восточнее Александрии. В течение мая эскадрилья получила двенадцать истребителей «Томагавк» Mk.IVB.

Тем временем Великобритания решила предпринять шаги для укрепления своих позиций на Среднем Востоке и, прежде всего, в Ираке. До 1932 г. это государство было подмандатной территорией Великобритании, но затем последняя формально отказалась от своего мандата на управление, заключив с местными властями специальный договор. Однако теперь правительство Ирака во главе Рашидом Али практически не скрывало своих прогерманских настроений.

¹ Это были его первые победы. Всего в ходе Второй мировой войны он одержал семь побед.

Отношения между Великобританией и Ираком стремительно обострялись. В апреле 1941 г. британские части численностью около 8 тыс. чел. захватили важный порт Басра, на юге Ирака. В ответ около 9 тыс. чел. иракских солдат в ночь с 29 на 30 апреля блокировали аэродром Хаббания, который, по договору от 1932 г., служил базой RAF. Он располагался в 80 км западнее Багдада, на берегу одноименного озера, и фактически представлял собой небольшой город. Занимая площадь около десяти с половиной квадратных километров, авиабаза, помимо обычных сооружений, имевшихся на любом аэродроме, включала более тысячи зданий, от небольших хижин до роскошных вилл. На ней имелись гимназия для детей офицеров, большой плавательный бассейн, пятьдесят теннисных кортов, поля для игры в гольф и поло, трек и открытый кинотеатр.

После того, как 1 мая иракское командование отказалось снять блокаду аэродрома, командующий силами RAF в Ираке эйр-вице-маршал Кэси (В. А. Casey) получил из министерства иностранных дел в Лондоне подтверждение о том, что этот отказ можно рассматривать как объявление войны. В результате на рассвете 2 мая британские войска без предварительного уведомления атаковали иракские позиции. «Веллингтоны» из 37 и 70 Sqdn. RAF подвергли бомбежке аэродромы иракской королевской авиации (Royal Iraqi Air Forces).

Поскольку сил иракской авиации было явно недостаточно, чтобы противостоять RAF, премьер-министр Рашид Али обратился за военной помощью к руководству нацистской Германии. Рейхсминистр иностранных дел Третьего рейха Йоахим фон Риббентроп (Joachim von Ribbentrop) предложил немедленно направить в Ирак одну истребительную эскадру и одну бомбардировочную эскадру. В условиях готовящегося воздушного десанта на о. Крит и запланированного нападения на Советский Союз командование Люфтваффе не могло выделить такие большие силы, но и отказываться от отправки самолетов в Ирак также не могло.

В результате было образовано авиационное командование «Ирак» (Fliegerführer Irak)¹ во главе с оберстом Вернером Юнком (Werner Junck). В него вошли:

¹ Его также иногда называли специальным командованием «Ирак» (Sonderkommando Irak).

- двенадцать истребителей Bf-110D из 4./ZG76 во главе с командиром эскадрильи обер-лейтенантом Хобейном (Hobein);
- два истребителя Bf-110D из ZG26 во главе с лейтенантом Вёрнером (Wögnner);
- семь бомбардировщиков He-111H-6 из 4./KG4 во главе с командиром эскадрильи гауптманом Шванхаузером (Schwanhauser);
- двадцать транспортных Ju-52/3m во главе с гауптманом Харри Ротхером (Harry Rother);
- три четырехмоторных транспортных самолета Ju-90;
- батарея 20-мм зенитных пушек Flak 38.

Самолетам предстояло совершить перелет в Ирак с двумя промежуточными посадками. Первая из них была запланирована на о. Родос, принадлежавшем Италии, а вторая — в Сирии¹. Последняя с 1919 г. являлась подмандатной территорией Франции и там находились войска, сохранявшие лояльность по отношению к вишистскому правительству. Под давлением Третьего рейха глава этого правительства маршал Петен дал согласие на пролет самолетов Люфтваффе через Сирию и 6 мая базировавшиеся там французские эскадрильи получили приказ организовать их дозаправку на своих аэродромах.

Первые три самолета авиационного командования «Ирак» перелетели в Ирак 11 мая, но при этом не обошлось без трагического инцидента. Во время захода на посадку в багдадском аэропорту один из He-111 был обстрелян с земли и находившийся на его борту майор Аксель фон Бломберг (Axel von Blomberg), которому предстояло стать офицером связи Люфтваффе при иракском правительстве, был убит. Остальные самолеты на следующий день начали прибывать на аэродром Мосул, в 360 км севернее Багдада.

В тот же день — 12 мая — английский самолет-разведчик обнаружил появление в Ираке большой группы самолетов. Сделать это было несложно, поскольку иракские аэродромы не имели замаскированных стоянок или укрытий, и самолеты стояли на летном поле, видимые как на ладони. Все они имели окраску и опознавательные знаки иракской королевской авиации, которые на них были нанесены еще перед отлетом из Греции. Однако, несмотря на это, у британского командования не было никаких сомнений в том, что в Ираке обнаружены именно немецкие самолеты.

¹ В нее тогда входила и территория нынешнего Ливана.

Узнав, что Люфтваффе используют французские аэродромы в Сирии в качестве промежуточных баз для дозаправки самолетов и отдыха их экипажей, англичане отреагировали быстро и жестко. Уже 14 мая самолеты RAF атаковали сирийский аэродром Пальмира, находившийся западнее г. Гадмор, и уничтожили на нем два немецких самолета. Затем ударам с воздуха подверглись аэродром Меззе, около Дамаска, и аэродром Алеппо, на северо-западе Сирии.

Командование вишистской авиации (*Armée de l'Air de l'Armistice*) располагало в Сирии лишь двадцатью истребителями *Morane Saulnier MS.406*, которые входили в состав *GC I/7¹* и базировались на аэродроме Раяк (*Rayak*), восточнее Бейрута. Этих сил было явно недостаточно, чтобы противостоять налетам английской авиации. Поэтому французы обратились к немецкой комиссии, следившей за выполнением условий перемирия между Францией и Третьим рейхом (*Waffenstillstandkommission*), с просьбой разрешить переброску в Сирию двадцати пяти истребителей *Dewoitine D.520* из *GC III/6*, находившихся на аэродроме Мэзон-Бланш (*Maison-Blanche*), в Алжире. Такое разрешение было получено, но в то же время в помощи со стороны Люфтваффе, на которую вполне логично надеялось вишистское правительство, французам было отказано.

19 мая был сделан новый шаг на пути эскалации военного конфликта между Великобританией и вишистской Францией. В тот день «Харрикейны» впервые атаковали французские самолеты, которыми были двухмоторные разведчики *Potez 63.11* из *GR II/39* и бипланы *Potez 25TOE* из *EO 594²*, размещенные на аэродроме Меззе. 23 мая два «Бленхейма» подвергли бомбежке и затем обстреляли аэродром Пальмира, а 27 мая одиночный «Бленхейм» атаковал аэродром Алеппо. Тем временем 24 мая *D.520* из *GC III/6* покинули Алжир, и, совершив перелет по маршруту Тунис — Катания — Бриндизи — Афины — Родос, 28 мая приземлились на сирийском аэродроме Раяк. В тот же день французские истребители одержали первую воздушную победу над Сирией, когда лейтенант Вюймэн (*Vuillemin*) из *GC*

¹ *GB (Groupe de Chasse)* — обозначение истребительной группы во французской авиации. Римская цифра означала номер группы, а арабская — номер эскадрильи, входившей в эту группу.

² *GR (Groupe de Reconnaissance)* — разведывательная группа, *EO (Escadrille d'Observation)* — патрульная эскадрилья.

1/7 в районе аэродрома Нераб (Nerab), находившегося около г. Алеппо, сбил «Бленхейм» из 277 Sqn. RAF.

30 мая 1941 г. иракский премьер-министр Рашид Али покинул страну, после чего все сопротивление британским войскам прекратилось. Немецкое авиационное командование «Ирак» потеряло все четырнадцать Вф-110 и пять He-111Н-6, а также несколько транспортных Ju-52/3m, которые были уничтожены как на иракских, так и на сирийских аэродромах. Оставшийся летный и технический персонал Люфтваффе смог через Сирию эвакуироваться в Грецию.

Было понятно, что, одержав победу в Ираке, Великобритания теперь попытается взять под свой контроль и территорию Сирии. В этой ситуации в вишистском правительстве начали раздаваться голоса в пользу заключения военного союза с Третьим рейхом, тем более что пока Берлин признавал Францию полноценным партнером. Однако это предложение так и не нашло поддержки, поскольку, с одной стороны, большинство кабинета маршала Петена все же хотело избежать тотального военного конфликта с Великобританией, а с другой стороны, и нацистское руководство в лице Гитлера после неудачи в Ираке заняло довольно отстраненную позицию.

В начале июня 1941 г. британское командование начало подтягивать к палестино-сирийской границе сухопутные части, а к сирийскому и ливанскому побережью из Александрии были направлены корабли Средиземноморской эскадры. На аэродромах в Ираке, Палестине и Трансиордании находились восемьдесят семь боевых самолетов, среди которых были и двенадцать «Томагавков» Mk.IVB из 3 Sqn. RAAF, перелетевшие из Абу-Кира на аэродром Дженин (Jenin), в Палестине.

8 июня британские войска вместе с частями движения Свободной Франции¹ перешли границу Сирии. Однако было ясно, что си-

¹ Началом его деятельности считается 18.06.1940 г., когда по лондонскому радио с воззванием к французским военным служащим, находившимся на британской территории, выступил генерал Шарль де Голль. Организационно же движение оформилось только 24.09.1941 г., когда был создан Национальный комитет Свободной Франции во главе с тем же де Голлем. Затем в 1942 г. союзники согласились с предложением этого комитета именовать совокупность французских территорий и граждан, не признающих капитуляцию Франции и способствующих ее освобождению, Сражающейся Францией (France Combatant).

рийский поход не будет для них легкой прогулкой, поскольку ни в воздухе, ни на земле, союзники не имели численного преимущества перед вишистскими частями. Это стало очевидно уже в первый день наступления, когда лейтенант Пьер Ле Глоан (Pierre Le Gloan) из GC III/6 сбил над Дамаском «Харрикейн» Mk.I из 208 Sqdn. RAF, а другие пилоты из той же группы — три палубных истребителя «Фулмар» из 803 Sqdn. FAA. Правда, к вечеру того же 8 июня сама GC III/6 потеряла четыре D.520.

В течение следующего дня на земле и в воздухе шли интенсивные бои. Лейтенант Ле Глоан записал на свой счет два «Харрикейна» Mk.II¹, сбитых в районе ливанского г. Сайда, а EB 3/39² во время налета на английскую эскадру, блокировавшую сирийское и ливанское побережье, потеряла два старых бомбардировщика MB.200. Французский верховный военный комиссар в Сирии и Ливане генерал Генри Дентц (Henry Dentz) предложил кабинету Петена обратиться к Германии с просьбой направить для ударов по британскому флоту пикирующие бомбардировщики Ju-87, однако вишистское правительство из чисто внешнеполитических мотивов отказалось сделать это.

10 июня вишистская авиация в Сирии получила подкрепление, когда на аэродром Алеппо прибыли девять бомбардировщиков LeO451 (Lioré et Olivier 451) из GB I/31³, но уже в ночь с 11 на 12 июня три из них разбились во время посадки на аэродроме Меззе, около Дамаска. Французское командование продолжало перебрасывать в

¹ Это были его тринадцатая и четырнадцатая победы. Всего же он сбил восемнадцать самолетов: четыре немецких, семь итальянских и семь английских. Командир 3-й эскадрильи GC III/6 лейтенант Ле Глоан погиб 11.09.1943 г. Утром того дня он в паре с сержантом Колкомбом (Colcomb) вылетел на патрулирование над побережьем Туниса, но едва истребители пересекли линию берега, как из двигателя его P-39 неожиданно показался черный дым. Ле Глоан сразу развернулся к своему аэродрому, но через несколько секунд двигатель заглох и он попытался совершить вынужденную посадку «на живот». Однако Ле Глоан почему-то не смог или просто забыл сбросить подвесной топливный бак, и потому, едва его P-39 коснулся земли, раздался взрыв, полностью уничтоживший самолет.

² EB (Escadrille de Bombardement) — обозначение бомбардировочной эскадрильи во французской авиации.

³ GB (Groupe de Bombardement) — бомбардировочная группа в составе французской авиации.

Сирию новые бомбардировщики. Так, 13 июня с аэродрома Истр (Istres), в 42 км северо-западнее Марселя, перелетели девять LeO451 из GB I/12, а вслед за ними из Туниса на аэродром Нераб, около Алеппо, прибыли еще семь таких же самолетов из GB I/25. В последующие дни в Сирии приземлились семнадцать D.520 из GC II/3 и бомбардировщики Martin M.167F из 4-й флотилии морской авиации (Flottille 4F der Aeronavale).

Спустя неделю после начала боевых действий вишистская авиация в Сирии имела неоспоримое численное преимущество над RAF, однако так и не смогла его использовать. Французские летчики-истребители слишком тяготели к индивидуальным поединкам по принципу «один на один», а бомбардировщики действовали маленькими разрозненными группами без истребительного прикрытия.

Вечером 15 июня пять бомбардировщиков M.167F из GB I/19 совершили рейд на британские позиции около сирийского г. Дерья. В районе городка Шейх-Мискин (Sheikh Meskine), расположенного в 25 км севернее Дерья, они столкнулись с семью «Томагавками» из 3 Sqn. RAAF, которые в свою очередь обстреливали цели в тылу вишистских частей. Австралийцы сразу же атаковали бомбардировщики и сбили два из них. «Мартин» с бортовым номером 111 упал около г. Дерья и все четыре человека из его экипажа во главе с лейтенантом Бароном (Baron) попали в плен, а из экипажа M.167F №118 сержант-шефа¹ Таншу (Tanchoux) не спасся никто. Один самолет был на счету фланг-офицера Тернбэлла, летавшего в тот день на «Томагавке» Mk.IIB AK427 и одержавшего свою пятую личную победу, а другой — на счету командира эскадрильи сквадрэн-лидера Джеффри.

19 июня семь «Томагавков» из 3 Sqn. RAAF прикрывали «Бленхейм», с которого над Сирией разбрасывались пропагандистские листовки. Проводив его до расположения британских войск, истребители получили приказ лететь к порту Сайда, где с английских кораблей были замечены французские бомбардировщики. Прибыв в указанный район, австралийцы обнаружили два звена бомбардировщиков M.167F из Flottille 4F. Однако на этот раз французам, можно сказать, повезло, поскольку запаса топлива на «Томагавках» хватило только на одну атаку, после чего они были вынуждены повер-

¹ Звание сержант-шефа (Sergeant-Chef) во французской военной авиации примерно соответствовало званию сержанта в RAF.

нуть на аэродром Дженин. Тем не менее повреждения получили четыре «Мартина», два из которых были засчитаны флайт-лейтенанту Алану Роулинсону и один — флайинг-офицеру Тернбэллу.

Тем временем нерешительные действия и порой абсолютно нелогичные распоряжения вишистского командования серьезно отразились на моральном состоянии французских частей в Сирии. Это позволило британским войскам переломить ход боевых действий в свою пользу. Вечером 21 июня они заняли Дамаск, после чего продолжили наступление в направлении г. Пальмира, находившегося в 200 км северо-восточнее сирийской столицы.

В 18.34 23 июня с аэродрома Раяк поднялись девять D.520 из GC III/6, которые практически сразу же после взлета были атакованы «Томагавками» из 3 Sqn. RAAF. Затем австралийцы заявили о двух сбитых и одном поврежденном «Девуатине», а также об одной вероятной победе. Однако при этом в ходе боя были повреждены два истребителя из 3 Sqn. RAAF и затем один из них — «Томагавк» Mk.IIB АК463 флайинг-офицера Тернбэлла — совершил вынужденную посадку на обратном пути.

25 июня истребители из 3 Sqn. RAAF перехватили в районе Пальмиры шесть бомбардировщиков LeO451: три — из GB I/12 и три — из GB I/31. Французские самолеты летели без истребительного прикрытия и в результате австралийцы сбили все три бомбардировщика из GB I/12. На следующий день «Томагавки» атаковали железнодорожную станцию в г. Хомс, где стоял состав с боеприпасами. Мощным взрывом была разрушена не только сама станция, но также были уничтожены и три истребителя D.520 из GC II/3, стоявшие на взлетной полосе близлежащего аэродрома.

В 10.10 28 июня с полевого аэродрома T-4 поднялись шесть бомбардировщиков M.167F из Flottile 4F, два из них должны были атаковать британские части юго-восточнее Пальмиры, а остальные четыре — в районе местечка Мохамед-Бен-Али (Mohammed Ben Ali), к северу от Пальмиры. Спустя пять минут — в 10.15, уже с аэродрома Меззе, около Дамаска, взлетели девять «Томагавков» из 3 Sqn. RAAF. Они должны были прикрыть «Бленхеймы», которые также направлялись в район Пальмиры для бомбежки располагавшихся там вишистских частей.

После того как «Бленхеймы», выполнив свою задачу, повернули обратно, внимание австралийских пилотов привлекли продолжав-

шие взрывы бомб и вскоре они заметили шестерку «Мартинов». Французские бомбардировщики снова летели без истребительного прикрытия и на этот раз пилоты 3 Sqn. RAAF уже не позволили им уйти. В течение трех минут все шесть самолетов были сбиты. Экипажи четырех «Мартинов» погибли в полном составе, а из двух других успели выпрыгнуть на парашютах только по два человека. Пилот бомбардировщика M.167F №274 «7B-5» энсайн Массико (Massicot) и его штурман лейтенант Лене (Laine) получили тяжелые ранения и не могли самостоятельно передвигаться. Они наверняка бы пополнили список погибших, если бы их не нашли бедуины и на следующий день не доставили на аэродром Т-4.

Все же «Томагавки» без малейших повреждений благополучно вернулись на аэродром Меззе. Три сбитых бомбардировщика были на счету флайт-офицера Роулинсона, два — на счету флайинг-офицера Тернбэлла, летавшего в тот день на «Томагавке» Mk.IIB АК476, и один — на счету сержанта Рекса Керслейка Уилсона (Rex Kerlake Wilson).

2 июля французский гарнизон окруженной Пальмиры, испытывавший нехватку боеприпасов и продовольствия и самое главное воды, сдался англичанам. После этого британские войска сосредоточили свои усилия на взятии ливийского побережья. Положение вишистских войск становилось все более критическим. В течение недели с 28 июня по 3 июля французы потеряли в ходе боевых вылетов двадцать один самолет, в то время как британские потери составили всего четыре самолета.

4 июля вишистская авиация в Сирии получила очередное подкрепление в виде семнадцати истребителей D.520, двенадцать из которых входили в состав 1-й истребительной эскадрильи морской авиации (Escadrille 1AC der Aeronavale), трех MS.406 и шести гидросамолетов «Латэ-298» (Latecoere 298) из Escadrille 1T der Aeronavale. Однако они прибыли уже слишком поздно, чтобы как-то повлиять на общую ситуацию. 7 июля австралийские пехотные части уже находились в десяти километрах от Бейрута.

О том, что развязка близка, свидетельствовал тот факт, что вишистское командование отдавало противоречившие друг другу распоряжения и приказы. С одной стороны, кабинет Петена поручил верховному военному комиссару в Сирии и Ливане генералу Дентцу начать переговоры с британским командованием о перемирии, но, с

другой стороны, по приказу того же Дентца¹ четырнадцать бомбардировщиков LeO451 под прикрытием двенадцати D.520 атаковали британские корабли и подвергли бомбежке британские войска в районе Дамура (Dammour).

8 июля несколько эскадрилий вишистской авиации получили приказ перелететь с сирийских аэродромов в Афины. Хотя в приказе и говорилось, что они должны там получить новые самолеты для продолжения боев в Ливане и Сирии, личный состав эскадрилий с полным основанием воспринял этот приказ как замаскированную эвакуацию. В то же время в соответствии с другим приказом в тот же день в район боевых действий были направлены три полностью устаревших биплана LeO H.257 из Escadrille 1E. Уже через час после своего прибытия на аэродром Алеппо все они были уничтожены в ходе налета «Харрикейнов» из 250 и 450 Sqdn. RAF.

Утром 9 июля на о. Родос перелетели двенадцать оставшихся D.520 из GC III/6, которые стали первыми самолетами вишистской авиации, покинувшими Сирию. Тем временем боевые действия еще продолжались, хотя, пожалуй, уже больше по инерции, и на следующее утро в небе над Ливаном произошел последний крупный воздушный бой.

В 10.25 10 июля с аэродрома Меззе поднялись семь «Томагавков» из 3 Sqdn. RAAF. Они получили приказ прикрыть двенадцать «Бленхеймов» из 45 Sqdn. RAF в ходе налета на французские склады боеприпасов около местечка Ханамара (Hanamaqa), южнее Бейрута. Бомбардировщики смогли накрыть цель и на земле была отмечена серия мощных взрывов. В этот момент на встречном курсе «Бленхеймов» появилась «пятерка» D.520 из Escadrille 1AC. Французские истребители сопровождали три бомбардировщика Martin M.167F из Flottille 4F, которые в 10.30 взлетели с сирийского аэродрома Мадьялун (Madjaloun) и должны были подвергнуть бомбежке британские позиции около местечка Калде (Khalde).

Заметив «Бленхеймы», пилоты «Девуатинов» с ходу атаковали их спереди снизу. Интересно, что французы считали, что атаковали группу из пятнадцати бомбардировщиков «Мэриленд» и затем со-

¹ В 1945 г. парижским судом он был приговорен к смертной казни. Де Голль заменил ее на пожизненное заключение и в результате Генри Дентц умер в тюремной больнице.

обшили о четырех сбитых самолетах. Две победы были на счету энсaina Дю Мерле (Du Merle), одна — на счету премьер-маотра¹ Бенезе (Benezet), а четвертую разделили между собой лейтенант Пирель (Pirel) и премьер-маотр Гоффен (Goffen).

Французские морские летчики практически точно оценили результаты своей атаки. В течение короткого промежутка времени 45 Sqn. RAF потерял три «Бленхейма» Mk.IV. Экипажи V5926 сержанта Кеутена (Cawthen) и V6433 сержанта Харди (Hardy) погибли в полном составе, а из экипажа V5967 флайт-сержанта Уилтон-Джонса (Wilton-Jones) успели покинуть падающий самолет лишь два человека: сам Уилтон-Джонс и сержант Лоу (Lowe), а третий член экипажа — сержант Уимхерст (Wimhurst) — был убит еще во время атаки «Девуатинов». Однако парашют сержанта Лоу по какой-то причине не раскрылся и флайт-сержант Уилтон-Джонс стал единственным человеком из трех экипажей, оставшимся в живых. Он попал в плен, но уже вскоре смог вернуться обратно. Еще семь бомбардировщиков получили повреждения и затем на обратном пути один из них — «Бленхейм» Mk.IV T2049 — совершил вынужденную посадку.

Когда появились «Девуатины», бомбардировщики находились над горным хребтом Ливан, и потому пилоты «Томагавков», летевшие на большой высоте, на какое-то время попросту потеряли их из виду на фоне гор. Австралийцы поняли, что прикрываемые ими «Бленхеймы» подверглись атаке, лишь когда был сбит первый из них. Они сразу же спикировали на «Девуатины» и затем заявили о том, что сбили все пять D.520. Две личные победы были записаны на счет флайинг-офицера Тернбэлла, летавшего в тот день на «Томагавке» Mk.IIB АК386, и по одной — на счет флайинг-офицера Джексона, пайлэт-офицера Лане (Lane) и сержанта Хиллера (Hiller).

Однако фактически Escadrille IAC потеряла только два истребителя, при этом оба французских летчика успели выпрыгнуть на парашютах. Первый из них — премьер-маотр Гоффен, чей горящий D.520 №75 упал в долине Бекаа, — отделался лишь легким ранением, но второй пилот — премьер-маотр Ансиу (Ansiou) — через несколько дней умер от полученных тяжелых ранений.

¹ Звание премьер-маотра (Premier Maotre) во французской морской авиации примерно соответствовало званию флайт-сержанта в RAF.

На следующий день было подписано перемирие между вишистскими и британскими войсками, которое вступило в силу с 00.01 12 июля 1941 г. В ходе боев в Сирии и Ливане вишистская авиация из 273 самолетов потеряла 169, потери среди летного персонала составили 77 чел. убитыми и пропавшими без вести, 11 чел. получили ранения и 24 чел. попали в плен. Англичанам же кампания в Сирии и Ливане обошлась в 41 самолет.

В соответствии с условиями подписанного перемирия солдаты и офицеры вишистских частей, оставшихся к этому моменту в Сирии и Ливане, считались военными нейтральной страны. Поэтому британское командование предложило им выбор: быть репатрированными на родину или вступить в части движения Свободной Франции. В результате на сторону де Голля перешел только 5331 чел., остальные же 33 тыс. чел. вернулись во Францию.

В ходе сирийской кампании на счет флайнг-офицера Тернбэлла были записаны пять сбитых самолетов. Общее число его личных побед достигло девяти и 10 октября 1941 г. он был награжден DFC.

После того как 7 декабря того же года Япония, атаковав американскую военно-морскую базу в Перл-Харборе, начала войну против США, Тернбэлл вернулся в Австралию. 4 марта 1942 г. в г. Таунсвилл, на северо-восточном побережье Австралии, уинг-коммендэром Питером Джеффри была сформирована 75 Sqdn. RAAF и Тернбэлл в звании флайт-лейтенанта занял должность командира одного из ее звеньев.

Из резерва американской авиации эскадрильи передали двадцать пять истребителей «Киттихаук» Mk. IА, которые получили номера А29-1 — А29-25. Однако уже 7 марта во время перелета из Бэнкстона (Bankstown) в Таунсвилл, попав над штатом Новый Южный Уэльс в полосу плохой погоды, разбились сразу три самолета: А29-1, А29-2 и А29-3, и все три пилота — пайлэт-офицеры Джон Моремон (John Moremon), Джеймс Уильям Нортон (James William Norton) и Ллойд Генри Холлидей (Lloyd Henry Holliday) — погибли.

8 марта японские войска высадились на восточном побережье о. Новая Гвинея и начали наступление на г. Порт-Морсби, расположенный на южном побережье. Этот стратегический порт считался «воротами» в Австралию и австралийцы отчаянно обороняли его. Острейшая нехватка самолетов заставила направить на Новую Гвинею и только что сформированную 75 Sqdn. RAAF.

19 марта командиром эскадрильи был назначен сквадрэн-лидер Джон Джексон, ставший асом еще в ходе боев в Северной Африке, и в тот же день он во главе семнадцати «Киттихауков» вылетел на аэродром Порт-Морсби. Сделав промежуточные посадки для дозаправки на аэродромах Куктаун и Хорн-Исланд, истребители приземлились на взлетно-посадочной полосе «Севэн Майл» (Seven Mile)¹, названной так потому, что располагалась в семи милях севернее Порт-Морсби. При этом, когда первые четыре «Киттихаука» появились над полосой, по ним с земли открыли огонь из пулеметов, приняв их за японские самолеты. В результате три самолета получили повреждения и один из них затем пришлось списать.

Утром 22 марта девять «Киттихауков» из 75 Sqdn. RAAF нанесли штурмовой удар по аэродрому Лаэ, уничтожив двенадцать и повредив пять японских самолетов. Затем севернее Лаэ австралийцы встретились с «тройкой» истребителей А6М2 «Рейсен», которые стали более известны под именем «Зеро». В ходе боя обе стороны потеряли по два самолета, в т. ч. один японский истребитель был на счету флайт-лейтенанта Тернбэлла, летавшего в тот день на «Киттихауке» Mk. IА А29-12. Это была его десятая и, как затем оказалось, последняя личная победа.

Согласно некоторым источникам, Тернбэлл 10 апреля сбил еще два «Зеро». В тот день семь «Киттихауков» из 75 Sqdn. RAAF атаковали группу из семи японских бомбардировщиков, летевшую под прикрытием шести А6М2. Согласно отчету офицера разведки эскадрильи, обрабатывавшего боевые донесения пилотов, был сбит один и повреждены три бомбардировщика, однако в нем нет никаких упоминаний о двух сбитых «Зеро».

В ходе ожесточенных боев над Новой Гвинеей 75 Sqdn. RAAF теряла один самолет за другим. К 28 апреля в ней остались всего пять пригодных для боевых вылетов «Киттихауков», которые и поднялись наперехват очередной группе японских самолетов. В ходе боя удалось сбить один «Зеро», но в то же время обратно не вернулись два австралийских истребителя и их пилоты — командир эскадрильи сквадрэн-лидер Джексон и флайт-лейтенант Барри Мортимер Кокс (Barry Mortimer Cox) — погибли, а еще один пилот, получив ранение, совершил вынужденную посадку.

¹ Позднее получила наименование «полоса Джексона» («Jackson Strip»).

2 мая в бою погиб сержант Дональд Уйатсайд Манро (Donald Whiteside Munro), чей «Киттихаук» был сбит асом японской морской авиации Сабуро Сакаи (Saburo Sakai)¹ из авиагруппы «Тайнан», а затем 5 мая разбился истребитель сержанта Уэста (West). В эскадрилье остался всего один самолет, но и он на следующий день был списан, поскольку его двигатель оказалось невозможно отремонтировать в полевых условиях.

Оставшиеся в живых пилоты уже ожидали отправки обратно в Таунсвилл, когда техникам все же удалось отремонтировать три «Киттихаука». Они перелетели на полевой аэродром около Порт-Морсби, но уже на 7 мая два из них были уничтожены в ходе налета японской авиации. В результате обратно в Австралию вернулся один истребитель, а затем через два дня — еще один отремонтированный «Киттихаук».

С 19 марта по 7 мая 1942 г. в ходе боев над Новой Гвинеей пилотам 75 Sqn. RAAF были засчитаны восемнадцать личных и четыре вероятные победы, а также двадцать девять поврежденных самолетов. Кроме того, в ходе штурмовых атак они уничтожили на земле еще семнадцать и повредили восемнадцать самолетов. Однако за тот же период эскадрилья потеряла двадцать два «Киттихаука» и двадцать пилотов.

В июне Тернбэлл получил звание сквадрэн-лидера и был назначен командиром 76 Sqn. RAAF². 22 июля он вместе со своей новой эскадрилей вернулся обратно в Порт-Морсби и снова участвовал в боях с японцами.

27 августа 1942 г. «Киттихауки» из 76 Sqn. RAAF штурмовали позиции японских частей в одном из горных ущелий на Новой Гвинее. Неожиданно на высоте около шестидесяти метров самолет сквадрэн-лидера Тернбэлла перевернулся на спину и через несколько мгновений врезался в землю. По одной из версий, он был сбит зенитным огнем, а по другой — потерял управление, задев за одну из высоких пальм, росших на склонах ущелья. Спустя неделю солдаты из патруля 12-го батальона нашли в джунглях обломки «Киттихаука» вместе с останками Тернбэлла.

¹ В ходе Второй мировой войны он сбил и повредил 64 самолета.

² Предыдущий командир эскадрильи — сквадрэн-лидер Кроссуэлл (Crosswell) — погиб 17.04.1942 г., когда в бою над Новой Гвинеей его «Киттихаук» столкнулся с японским самолетом.

Сквадрэн-лидер Питер Тернбэлл¹ был похоронен на военном кладбище в г. Порт-Морсби, являющимся ныне столицей республики Папуа — Новая Гвинея.

Хроника личных побед Питера Тернбэлла

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	03.04.1941 г.	Шелейдима, Ливия	Bf-110
2		Шелейдима, Ливия	Bf-110
3		Шелейдима, Ливия	Bf-110
4		Шелейдима, Ливия	Bf-110
5	15.06.1941 г.	г. Дерья, Сирия	Martin M.167F
6	28.06.1941 г.	Пальмира, Сирия	Martin M.167F
7		Пальмира, Сирия	Martin M.167F
8	10.07.1941 г.	Ханамара, Сирия	D.520
9		Ханамара, Сирия	D.520
10	22.03.1942 г.	севернее г. Лаэ, Новая Гвинея	A6M2

¹ После него 76 Sqdn. RAAF возглавил сквадрэн-лидер Кейт Уильям Траскэт (Keith William Truscott). Он родился 17.05.1916 г. в городке Прэрен (Prahran), в австралийском штате Виктория. В июле 1940 г. Траскэт вступил в RAF и, несмотря на медицинские противопоказания, прошел подготовку как летчик-истребитель. Он был включен в 452 Sqdn. RAF и, летая на «Спитфайре», в боях над Францией сбил тринадцать истребителей Люфтваффе и был награжден DFC. В начале 1942 г. Траскэт вернулся в Австралию и уже на «Киттихауке» из 76 Sqdn. RAF сбил в районе Дарвина японский двухмоторный бомбардировщик G4M. Вечером 28.03.1943 г. командир 76 Sqdn. RAAF сквадрэн-лидер Кейт Траскэт в паре с флайинг-офицером Яном Лауденом (Ian Louden) встречал около побережья Западной Австралии американский гидросамолет «Каталина», который возвращался после дальнего разведывательного полета над Тихим океаном. Когда «Каталина» совершила посадку в заливе Эксмоут, Траскэт и Лауден выполнили несколько учебных атак на нее. После последнего захода Траскэт начал выполнять бочку с увеличенным радиусом поворота. Однако он, видимо, не рассчитал высоту и его «Киттихаук» Mk.IA A29-150, задев крылом за поверхность воды, в 17.35 упал в залив и скрылся под водой. Все произошло настолько быстро, что Траскэт просто не успел выбраться из кабины и утонул вместе с самолетом. Глубина в том месте была небольшая, и затем американцы нашли истребитель, в кабине которого находилось тело Траскэта, не имевшее практически никаких повреждений.

Уилфред Стенли Артур (Wilfred Stanley Arthur)



Уилфред Стенли Артур родился 7 декабря 1919 г. в местечке Йеларбон (Yelarbon), в австралийском штате Квинсленд. Поступив в RAAF и пройдя летную подготовку, он в 1939 г. был включен в состав 22 Sqdn. RAAF. Как и многие другие летчики, Артур получил персональное прозвище — «Вуф» («Woof»).

В июне 1940 г. флайинг-офицер Артур был переведен в 3 Sqdn. RAF. Вместе с эскадрильей он затем прибыл в Северную Африку, где 12 декабря того же года и одержал свою первую воздушную победу. В тот день «Гладиаторы» из 3 Sqdn. RAAF над линией фронта в районе местечка Софафи (Sofafi), приблизительно в 48 км юго-восточнее г. Эс-Саллум, встретились с семнадцатью CR.42 из 84° и 96° Squadr. После боя австралийские пилоты — флайинг-офицеры Артур, Алан Бойд и Алан Артур Гатвард (Alan Arthur Gatward) — заявили о трех победах, а итальянцы — о двух. Однако единственным сбитым в том бою самолетом стал «Фиат» из 84° Squadr., пилот которого — тененте Роберто Степпи (Roberto Steppi) — попал в плен к англичанам.

Следующий боевой вылет едва не стал последним в летной карьере Артура. Ранним утром 13 декабря шесть «Гладиаторов» из 3 Sqdn. RAAF в районе Эс-Саллума атаковали пять SM.79, бомбивших британские колонны, но затем сами попали под удар восьми CR.42 из 9° Gr. 4° Stormo С.Т., которые сопровождали бомбардировщики. В результате были сбиты четыре «Гладиатора», при этом

среди них был и истребитель флайинг-офицера Артура, который начал разваливаться в воздухе на части. Надо было срочно покидать падающий самолет, однако оказалось, что сделать это совсем не просто. Сначала шланг кислородной маски Артура зацепился за что-то внутри кабины, а когда ему, наконец, удалось выбраться из кабины, то уже ранец парашюта застрял между расчалок верхней плоскости «Гладиатора». Неспособный самостоятельно освободиться, Артур падал вниз вместе со своим «Гладиатором» навстречу неизбежной гибели. На высоте около 300 м его внезапно отбросило в сторону от самолета, он успел открыть парашют и благополучно опустился на землю.

26 декабря «Гладиаторы» из 3 Sqn. RAAF северо-восточнее залива Эс-Саллум встретили пять бомбардировщиков SM.79, которых сопровождали двадцать четыре CR.42 из 23° Gr. Aut. C.T. В ходе завязавшегося боя австралийцы сбили два и повредили два «Фиата», а также заявили еще о трех вероятных победах. На счету флайинг-офицера Артура, летавшего в этот раз на «Гладиаторе» Mk.I N5753, были один сбитый и один поврежденный CR.42.

В середине января 1941 г. 3 Sqn. RAAF была отозвана на аэродром Исмаилия, в 112 км северо-восточнее Каира. Там эскадрилья была перевооружена истребителями «Харрикейн» Mk.I и в середине февраля снова вернулась в зону боевых действий.

Утром 14 апреля 3 Sqn. RAAF получила приказ провести разведку в районе Тобрука. В воздух поднялись два «Харрикейна»: на V7734 летел флайинг-офицер Артур, а на P3725 — прикомандированный к эскадрилье южноафриканский лейтенант Теннант (A. A. Tennant). В 10.45 приблизительно в 17 км восточнее Тобрука они на высоте 3000 м встретились с тремя Bf-110E из III./ZG26. Артур атаковал один «Мессершмитт», который, оставляя за собой дымный шлейф, круто пошел вниз, что с ним стало дальше, Артур не видел, поскольку самолет скрылся в облаках, висевших над побережьем. Затем после возвращения Теннант сообщил о том, что также атаковал один «Мессершмитт», который тоже с дымным шлейфом позади скрылся внизу в облаках.

Хотя оба пилота первоначально заявили о вероятной победе, им позднее были засчитаны по одному сбитому самолету. По данным же Люфтваффе, III./ZG26 потеряла только один Bf-110E W.Nr.3418, чей пилот и бортстрелок-радист успели выпрыгнуть на парашютах.

После атаки «Мессершмиттов» Артур и Теннант продолжили полет и через некоторое время на посадочной площадке Монастир, расположенной западнее г. Бардия, обнаружили транспортный Ju-52/3m. Они выполнили по два захода и видели, что поразили «Юнкерс», но тот так и не загорелся.

Вскоре флайинг-офицер Артур в качестве инструктора был направлен в 71 OTU, находившееся в Судане. В сентябре 1941 г. он вернулся обратно в 3 Sqdn. RAAF, которая к этому времени уже имела на вооружении «Томагавки» Mk.IV.

Утром 12 октября двадцать четыре «Томагавка» из 2 и 3 Sqdn. RAAF над местечком Бир-Шеферцен (Bir Sheferzen) встретились с Bf-109F-4 из 3./JG27. В ходе боя флайинг-офицер Артур, летавший на «Томагавке» Mk.IV AN314, смог повредить один «Мессершмитт» и еще один атакованный им истребитель был отнесен к категории вероятных побед. В то же время пилоты Люфтваффе сбили три «Томагавка», принадлежавших южноафриканскому лейтенанту Уайтсу (Whaits), флайинг-офицеру Робертсу (Roberts) и сержанту Скотту (Scott). Согласно данным Люфтваффе, одну победу (в 08.00) одержал обер-лейтенант Людвиг Францискет¹ и две (в 08.12 и в 08.15) — лейтенант Ханс-Йоахим Марселль².

В течение 22 ноября истребители 3 Sqdn. RAAF в районе Тобрук — Эль-Адем — Бир-эль-Гоби дважды вступали в бой с Bf-109F из I. и II./JG27. Флайинг-офицер Артур, летавший в тот день на «Томагавке» Mk.IV AN389, смог повредить четыре «Мессершмитта».

30 ноября была плохая погода, но тем не менее звено «Томагавков» во главе с флайинг-офицером Артуром поднялось в воздух. В районе Бир-эль-Гоби австралийцы встретили группу Ju-87, летевшую под прикрытием итальянских истребителей. Артур немедленно ата-

¹ Это была его 24-я победа.

² Это были его 24-я и 25-я победы. 30.09.1942 г. в ходе боевого вылета в районе Эль-Аламейна на Bf-109G-2 командира 3./JG27 гауптмана Марселля неожиданно загорелся двигатель. Теряя высоту и задыхаясь в едком дыму, Марселль все же смог дотянуть до своей территории. На высоте около 200 м он покинул кабину «Мессершмитта», но, ударившись о хвостовое оперение падающего самолета, получил смертельную травму головы. Всего в ходе Второй мировой войны Ханс-Йоахим Марселль совершил 388 боевых вылетов и одержал 158 побед, из них 151 — в ходе боев в Северной Африке.

ковал «Штуки» и сбил две из них. Затем в ходе боя с истребителями он подбил один G.50bis, но после этого уже его «Томагавк» Mk.IV AN224 попал под огонь и получил попадание в двигатель. Однако прежде чем выйти из боя, Артур успел сбить еще один С.200, оказавшийся прямо на его пути. Он смог дотянуть до расположения частей, оборонявших окруженный Тобрук, и совершить вынужденную посадку. Затем Артур вернулся обратно, прилетев на позаимствованном в Тобруке «Харрикейне».

20 января 1942 г. Артур, который к этому времени уже имел звание флайт-лейтенанта и командовал звеном 3 Sqdn. RAAF, был награжден DFC. После этого он вернулся в Австралию и затем с 13 апреля в составе вновь сформированной 76 Sqdn. RAAF участвовал в боях над о. Новая Гвинея.

21 января 1943 г. Артур получил звание сквадрэн-лидера и был назначен командиром 75 Sqdn. RAAF. 10 марта он на «Киттихауке» Mk.IA A29125 сбил над Соломоновым морем, в районе островов Тробриан, японский двухмоторный бомбардировщик G4M. Это была его восьмая и, как оказалось, последняя личная победа в ходе Второй мировой войны.

15 апреля он во главе своей эскадрильи над заливом Милн-Бэй (Milne Bay), над южной оконечностью о. Новая Гвинея, атаковал группу из ста японских самолетов, но на его «Киттихауке» неожиданно заклинило пулеметы. Однако сквадрэн-лидер Артур не вышел из боя и продолжал руководить эскадрилей, за что затем был награжден DSO. 30 октября того же года он на «Киттихауке» Mk.IA A29365 «V» в районе Жаку-Бей (Jacquinot Bay) смог подбить еще один G4M. Однако падение бомбардировщика никто не видел и Артуру была засчитана лишь вероятная победа.

Затем Артур уже в звании уинг-коммендэра командовал сначала 71 Wing RAAF, а затем и 81 Wing RAAF, в которое входили эскадрильи «Киттихауков». Осенью 1944 г. Артур, которому было еще только двадцать четыре года, получил звание групп-каптэна и казалось, что ничто не может помешать его дальнейшей успешной карьере.

В начале 1945 г. по приказу главнокомандующего союзными силами в юго-западной части Тихого океана американского генерала Дугласа Макартира (Douglas MacArthur) австралийские части были брошены на уничтожение японских отрядов, остававшихся в запад-

ной части Новой Гвинеи и на Молуккских островах. «Киттихауки» из 81 Wing RAAF групп-каптана Артура и «Спитфайры» из 80 Wing RAAF групп-каптана Клива Кодуэлла получили приказ полностью сосредоточиться на атаках гарнизона на о. Моротай, бывшего самым северным в архипелаге Молуккских островов.

Тем временем американские войска высадились на Филиппинах и быстро продвигались к Маниле. Австралийцы вполне справедливо полагали, что Макартур был просто одержим желанием сдержать обещание вернуть Филиппины, которое он публично дал три года назад, и, не желая теперь ни с кем делить свою славу освободителя, оставил их заниматься уничтожением второстепенных целей у себя в тылу. Многие высшие офицеры RAAF, среди которых было немало асов, были недовольны тем, что вместо боев с японской авиацией им теперь приходится играть роль штурмовиков. Они считали, что атаки хорошо укрепленных позиций на о. Моротай ведут лишь к неоправданным потерям самолетов и пилотов.

Ситуация быстро обострялась и, в конце концов, в RAAF произошел инцидент, затем названный «мятежом Моротай». В апреле 1945 г. восемь высших офицеров, среди которых были командир 80 Wing RAAF групп-каптан Кодуэлл¹, командир 81 Wing RAAF групп-каптан Артур и уинг-коммендэр Роберт Генри Максвелл Гиббес (Robert Henry Maxwell Gibbes)², пошли на беспрецедентный шаг, заявив о своей отставке. Конечно, это был скорее демонстративный жест, так как в ходе войны они просто не имели права уйти в отставку.

¹ Имел на своем счету 27 личных побед и был лучшим австралийским асом.

² Родился 06.05.1916 г. в г. Янг, в 255 км западнее Сиднея. После окончания колледжа в г. Батхёрст (Bathurst) он работал на скотоводческой ферме. После начала Второй мировой войны Гиббес вступил в RAF и участвовал в боях в Северной Африке в составе 112 и 450 Sqdn. RAF, а затем с 26.06.1942 г. по 19.04.1943 г. командовал 3 Sqdn. RAAF. Летая на истребителях «Томагавк» Mk.IVB и «Киттихау» Mk.IA, он одержал десять личных, две групповые и пять вероятных побед. После возвращения в Австралию Гиббес служил в 80 Wing RAAF. После окончания Второй мировой войны он вышел в отставку и организовал на Новой Гвинее авиакомпанию «Gibbes Sepik Airways». Уйдя на пенсию, он затем жил в городке Колларой (Collaroy), в штате Новый Южный Уэльс.

Поскольку все восемь офицеров были боевыми летчиками, хорошо известными в Австралии, высшее командование предпочло тогда не афишировать этот конфликт и спустить его «на тормозах», однако на их дальнейшей военной карьере был поставлен крест. Все участники «мятежа» были понижены в званиях на одну ступень и затем после окончания Второй мировой войны один за другим были тихо уволены со службы.

Выйдя в отставку, Уилфред Артур жил в г. Дарвин, на севере Австралии, и занимался торговлей.

Хроника личных побед Уилфреда Артура

№ п/п	Дата	Район	Тип самолета
1	12.12.1940 г.	северо-западнее Софафи, Ливия	CR.42
2	26.12.1940 г.	северо-восточнее Эс-Саллума	CR.42
3	14.04.1941 г.	г.Тобрук, Ливия	Bf-109F
4	30.11.1941 г.	Бир-эль-Гоби, Ливия	Ju-87R
5		Бир-эль-Гоби, Ливия	Ju-87R
6		Бир-эль-Гоби, Ливия	G.50bis
7		Бир-эль-Гоби, Ливия	C.200
8	10.03.1943 г.	о. Тробриан, Тихий океан	G4M

Дональд Свифт Грегори (Donald Swift Gregory)

Он родился в 1915 г. в английском г. Нортгемптон, но потом его семья переехала в Ноттингем. Грегори учился в школе в г. Уорксоп (Worksoy), в 37 км севернее Ноттингема, но в сентябре 1931 г. поступил в RAF в качестве ученика. Он затем несколько лет служил в качестве механика, пока не был отобран для летной подготовки.

В 1938 г., после окончания 3-й авиашколы (3 FTS), сержант Грегори, получивший прозвище «Дон» («Don»), был направлен в 33 Sqdn. RAF, базировавшуюся в Египте. Впоследствии его перевели в находившуюся там же 80 Sqdn. RAF. 30 апреля 1940 г. во время обычного тренировочного полета его «Гладиатор» столкнулся с истребителем флайт-лейтенанта Джона Лапли, но Грегори успел выпрыгнуть на парашюте.

После того как 10 июня 1940 г. Италия объявила войну Великобритании, он выполнял патрульные полеты вдоль ливийско-египетской границы. Затем во второй половине ноября Грегори в составе 80 Sqdn. RAF прибыл в Грецию и тогда же ему было присвоено звание флайт-сержанта.

27 ноября 1940 г. Грегори одержал свою первую воздушную победу. В тот день девять «Гладиаторов» из 80 Sqdn. RAF во главе с командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Уильямом Хики вылетели с аэродрома Трикала на патрулирование в район севернее Янины. Там они встретили три бомбардировщика SM.79, которых сопровождали двенадцать CR.42 из 150° Gr. Aut. С.Т. под командованием командира 364° Squadr. капитано Николы Магальди (Nicola Magaldi). С ходу атаковав противника, англичане сбили два «Фиата», один из которых был на счету флайт-лейтенанта Эдварда Джонса, а второй — на счету флайт-сержанта Грегори, летавшего на «Гладиаторе» Mk.II N5776.

Согласно данным Реджина Аэронаутики, был потерян только один CR.42, пилот которого — капитано Магальди — погиб. Второй же истребитель, принадлежавший сержанте Негри (Negri), получил тяжелые повреждения, но все же смог дотянуть до своего аэродрома.

На следующий день — 28 ноября — с аэродрома Янина на патрулирование над линией фронта вылетели шесть «Гладиаторов» Mk.II из звена «А» 80 Sqdn. RAF: N5816 флайт-лейтенанта Джонса, N5786 флайинг-офицера Хоскена, N5788 флайинг-офицера Прайс-Оуэна, N5812 флайинг-офицера Гарольда Сайкса, N5854 флайинг-офицера

Ванклина Флоуэра и N5776 флайт-сержанта Грегори. Над греческим селом Делвинаклион, в 10 км от албанско-греческой границы, они столкнулись с группой итальянских истребителей. По докладам английских летчиков, она состояла из двадцати CR.42. В ходе завязавшегося боя, по данным RAF, были сбиты шесть «Фиатов», три из них были на счету Грегори, две — на счету Джонса и одна — на счету Флоуэра. Кроме того, на счет Прайс-Оуэна и Хоскена были записаны по одной вероятной победе.

Фактически же «Гладиаторы» встретились с десятью CR.42, которые возглавлял командир 365° Squadr. 150° Gr. Aut. С.Т. капитано Джорджио Граффер (Giorgio Graffer). В ходе боя итальянцы потеряли три «Фиата»: погибли капитано Граффер¹ и сержанте Коррадо Миджнани (Corrado Mignani), а сержанте Ахилле Пачини (Achille Pacini) успел выпрыгнуть на парашюте. Еще два истребителя получили повреждения, при этом оба пилота — марешиалло Джуглиелмо Баччи (Guglielmo Vacci) и сержанте Арриго Зотти (Arrigo Zotti) — были ранены, но все же смогли вернуться на свой аэродром.

Со своей стороны итальянские летчики заявили о четырех сбитых «Гладиаторах» и одной вероятной победе. В действительности обратно в Янину не вернулся только истребитель Гарольда Сайкса. В ходе боя он столкнулся с «Фиатом» сержанте Миджани и оба пилота погибли. Повреждения получили «Гладиаторы» флайт-лейтенанта Джонса и флаинг-офицеров Прайс-Оуэна, Флоуэра и Хоскена. Больше всего пострадал истребитель Джонса, на котором была разбита приборная панель. Сам Джонс был ранен в шею, но в сопровождении флайт-сержанта Грегори он смог достичь аэродрома Янина и благополучно приземлиться.

4 декабря четырнадцать «Гладиаторов» во главе со сквадрэн-лидером Хики в районе г. Тепелена вступили в бой с группой итальянских истребителей, включавшей в себя двенадцать CR.42 из 150° Gr. Aut. С.Т. и десять G.50bis из 24° Gr. Aut. С.Т. Согласно данным RAF, итальянцы потеряли девять истребителей и еще две победы были отнесены к категории вероятных. Сбив в этом бою один CR.42, флайт-сержант Грегори одержал свою пятую победу.

¹ В ходе боев над Албанией и Грецией он успел одержать пять побед и стал одним из первых итальянских асов в ходе Второй мировой войны.

В 10.00 21 декабря 1940 г. с аэродрома Янина взлетели десять «Гладиаторов» из 80 Sqn. RAF, которые снова возглавлял командир эскадрильи сквадрэн-лидер Уильям Хики. Над г. Аргирокастрон они сначала атаковали шесть бомбардировщиков Cant Z.1007 из 47° Stormo B.T., а затем вступили в бой с «Фиатами» из 160° Gr.Aut. C.T. и 150° Gr.Aut. C.T. По английским данным, в ходе 25-минутного боя пилоты 80 Sqn. RAF сбили восемь CR.42, два из которых были на счету флайт-сержанта Грегори. В этом бою его «Гладиатор» получил сильные повреждения, а у Грегори был поврежден правый глаз. Однако, несмотря на полученное ранение и повреждение самолета, он смог благополучно вернуться на аэродром.

9 февраля 1941 г. тринадцать «Гладиаторов» из 80 Sqn. RAF в районе Тепелены встретились с группой из шестнадцати «Фиатов» из 150° Gr.Aut. C.T. Бой быстро развалился на множество индивидуальных поединков, проходивших в районе Тепелена — Аргирокастрон. Вернувшись в Янину, английские летчики заявили о четырех сбитых CR.42 и еще о трех вероятных победах, но на следующий день в Янину пришло сообщение о том, что греческие наземные части подтверждают падение всех семи «Фиатов». Среди пилотов, которым были засчитаны по одному сбитому CR.42, был и флайт-сержант Грегори.

Общее число его личных побед достигло восьми и затем в марте 1941 г. флайт-сержант Грегори был награжден DFM.

После эвакуации британских войск из Греции, он служил инструктором в находившемся в Судане 71 OTU. В конце 1941 г. Грегори было присвоено звание ворэнт-офицера. 7 марта 1941 г. он получил уже звание пайлэт-офицера и в следующем месяце вошел в состав 250 Sqn. RAF, которая была оснащена истребителями «Томагавк».

О последующей военной карьере Грегори практически ничего не известно. После окончания Второй мировой войны он продолжал служить в RAF и вышел в отставку в звании уинг-коммендэра.

Умер Дональд Свифт Грегори в 1986 г.

Алан Чарльз Роулинсон (Alan Charles Rawlinson)



Алан Чарльз Роулинсон родился 31 июля 1918 г. в г. Фримантл (Fremantle), в Западной Австралии, но затем жил в городке Ивэнхоэ (Ivanhoe), в штате Виктория, на юго-востоке Австралии. В 1937 г. он, летая на биплане DH.60 «Джипси Мот» («Gipsy Moth»), получил лицензию пилота частного самолета. В следующем году Роулинсон в качестве кадета вступил в RAAF и затем в июле 1939 г. после завершения летной подготовки ему было присвоено звание пайлэт-офицера. Он был включен в состав 3 Sqdn. RAF, которая тогда базировалась на аэродроме Ричмонд, недалеко от Сиднея, и была оснащена бипланами Хаукер «Демон» (Hawker «Demon»).

В июле 1940 г. Роулинсон, имевший к этому времени уже звание флайинг-офицера, в составе 3 Sqdn. RAAF отправился в Северную Африку. В течение октября — начале ноября эскадрилья была оснащена истребителями «Гладиатор» и 13 ноября австралийские пилоты совершили на них первый боевой вылет.

19 ноября 1940 г. пилоты 3 Sqdn. RAAF одержали свои первые победы в ходе Второй мировой войны. Около 14.00 четыре «Гладиатора», среди которых был и биплан флайинг-офицера Роулинсона, приблизительно в 11 км восточнее местечка Рабия (Rabia) встретились с группой из восемнадцати CR.42. Согласно данным RAAF, в ходе 25-минутного боя, были сбиты четыре и повреждены два CR.42 и еще один отнесен к категории вероятных побед, в т.ч. один поврежденный «Фиат» был на счету флайинг-офицера Роулинсона.

26 декабря «Гладиаторы» из 3 Sqn. RAAF северо-восточнее залива Эс-Саллум встретили пять SM.79, которых сопровождали двадцать четыре CR.42 из 23° Gr. Aut. С.Т. В ходе завязавшегося боя австралийцы сбили два и повредили еще два «Фиата», а также сообщили еще о трех вероятных победах. Одна из этих вероятных побед была записана на счет Роулинсона, летавшего в тот день на «Гладиаторе» Mk.II N5782.

Ранним утром 25 января 1941 г. четыре истребителя из 3 Sqn. RAAF, в т.ч. и «Гладиатор» Mk.II K7963 флайт-лейтенанта Роулинсона, в районе городка Мехили, приблизительно в 140 км южнее ливийского г. Дерна, вступили в бой с пятью G.50bis из 2° Gr. Aut. С.Т. После боя австралийские пилоты доложили о трех поврежденных «Фиатах», два из которых были на счету Роулинсона.

В конце января — начале февраля 1941 г. 3 Sqn. RAAF была перевооружена истребителями «Харрикейн» Mk.I. В следующем месяце флайт-лейтенант Роулинсон был откомандирован в 6 Sqn. RAF для выполнения разведывательных полетов. 5 марта его «Харрикейн» Mk.I V7484 из-за отказа двигателя совершил вынужденную посадку в районе ливийского местечка Мерса-эль-Брега (Mersa el Brega), расположенного на побережье залива Сидра, приблизительно в 60 км юго-западнее г. Адждабия. Роулинсон получил легкое ранение и через некоторое время вернулся в свою эскадрилью.

Утром 3 апреля 1941 г. семь «Харрикейнов» из 3 Sqn. RAAF приблизительно в 25 км южнее местечка Шелейдима перехватили восемь Ju-87R из II./StG2, которых сопровождала «восьмерка» Bf-110E из 7./ZG26. Согласно британским данным, австралийцы одержали девять личных и одну вероятную победу, а также повредили пять самолетов. Флайт-лейтенант Роулинсон открыл счет своих личных побед, сбив на «Харрикейне» Mk.I V7772 сразу две «Штуки». Кроме того, он повредил еще один штурмовик и еще один атакованный им Ju-87R был отнесен к разряду вероятных побед.

30 апреля 3 Sqn. RAAF была отозвана на аэродром Абу-Кир, в 18 км северо-восточнее Александрии, и затем в течение мая получила двенадцать истребителей «Томагавк» Mk.IVB. В первых числах июня эскадрилья перелетела на аэродром Дженин, в Палестине, и, начиная с 8 июня, участвовала в боях с вишистской авиацией над Сирией и Ливаном.

19 июня семь «Томагавков» из 3 Sqn. RAAF в районе ливанского порта Сайда перехватили два звена бомбардировщиков Martin

М.167F из Flottille 4F. Однако к этому моменту на австралийских истребителях запас топлива уже подходил к критической отметке и они выполнили только одну атаку, после чего были вынуждены повернуть на свой аэродром. Тем не менее повреждения получили четыре «Мартина», два из которых были на счету флайт-лейтенанта Роулинсона, летавшего в тот день на «Томагавке» Mk.IIB АК338.

Утром 28 июня девять «Томагавков» из 3 Sqn. RAAF в районе сирийского г. Пальмира атаковали «шестерку» бомбардировщиков М.167F из Flottille 4F. Как и в прошлый раз, французские самолеты не имели никакого истребительного прикрытия, но теперь топлива на «Томагавках» было достаточно и они в течение трех минут без потерь со своей стороны уничтожили все шесть «Мартинов». Флайт-офицер Роулинсон на «Томагавке» Mk.IIB АК446 сбил сразу три бомбардировщика и число его личных побед достигло пяти.

12 июля сирийская кампания завершилась поражением вишистских частей. До сентября 3 Sqn. RAAF оставалась на палестинском аэродроме Дженин, после чего вернулась в Египет.

В октябре 1941 г. флайт-лейтенант Роулинсон был награжден DFC и в качестве инструктора направлен в 71 OTU, однако пробыл там недолго. Уже 10 ноября он получил звание сквадран-лидера и вернулся в 3 Sqn. RAAF уже в качестве ее командира.

Утром 22 ноября истребители 3 Sqn. RAAF, среди которых был и «Томагавк» Mk.I AN408 сквадран-лидера Роулинсона, сопровождали группу «Бленхеймов». Восточнее местечка Бир-эль-Гоби, приблизительно в 45 км южнее Тобрука, они были атакованы несколькими Vf-109F из JG27 и в ходе боя Роулинсон смог повредить один из «Мессершмиттов». В то же время эскадрилья потеряла три «Томагавка», при этом среди погибших пилотов был флайт-лейтенант Джон Саундерс¹, имевший на своем счету шесть личных и две вероятные победы. Согласно данным Люфтваффе, в том бою по одной победе одержали командир II./JG27 гауптман Вольфганг Липперт, командир I./JG27 гауптман Карл-Вольфганг Редлих и оберлейтенант Хуго Шнейдер² из I./JG27.

¹ Родился в 1920 г. в местечке Коттеслоз (Cottesloe), в штате Западная Австралия.

² Это была его четвертая из девяти побед. Обер-лейтенант Шнейдер погиб 11.01.1942 г, когда его Vf-109F был сбит «Томагавком» пайлэт-офицера Эндрю Уильяма Барра (Andrew William Barr) из 3 Sqn. RAAF.

После полудня того же дня группа из двадцати одного «Томагавка» из 3 Sqn. RAAF и 112 Sqn. RAF, которую возглавлял уинг-коммандэр Питер Джеффри, юго-восточнее Эль-Адема встретилась с двадцатью «Мессершмиттами» из I. и II./JG27. Согласно английским данным, в ходе боя были сбиты четыре и повреждены шесть Vf-109F, и еще четыре победы отнесены к категории вероятных. Наиболее отличившимся пилотом стал сквадрэн-лидер Роулинсон, который успел сбить два и повредить еще два «Мессершмитта», прежде чем на его «Томагавке» Mk.I AN365 заклинило пулеметы. Еще по одной победе были на счету пайлэт-офицеров Невилла Дьюка и Джека Бартла (Jack P. Bartle).

Фактически же Люфтваффе потеряли пять Vf-109F. Обер-фенрих Йозеф Васкотт (Josef Wascott) из 1./JG27 и фельдфебель Гюнтер Хиллерт (Günther Hillert) из 2./JG27 попали в плен. Обер-лейтенант Карл Шеппа (Karl Scheppa) из II./JG27, унтер-офицер Хорст Реутер из 5./JG27 и унтер-офицер Таниер (Tanier) приземлились в расположении итальянских войск, но в JG27 вернулись только два последних пилота. Легкораненый Шеппа был доставлен в итальянский госпиталь и на следующий день во время налета английских бомбардировщиков погиб вместе с двадцатью четырьмя ранеными итальянцами. Кроме того, один из двух поврежденных Роулинсоном «Мессершмиттов» на обратном пути на свой аэродром совершил вынужденную посадку, а его пилот — командир 5./JG27 гауптман Эрнст Дюллберг (Ernst Düllberg)¹ — получил ранение.

В то же время, по сведениям Люфтваффе, в районе между Эль-Адемом и местечком Бир-Хахейм, расположенным в 50 км юго-западнее Тобрука, с 16.25 по 16.55 были сбиты десять «Томагавков». По две победы одержали гауптман Липперт² и обер-лейтенант Эм-

¹ В ходе Второй мировой войны он одержал 50 побед.

² Это были его 23-я и 24-я победы. На следующий день — 23.11.1941 г. — в 12.25 в районе Бир-Хахейма Липперт сбил «Харрикейн», одержав свою 25-ю и, как оказалось, последнюю победу. Затем в районе Эль-Адема его Vf-109F-4 W.Nr.8469 был сбит в бою с «Томагавками». Липперт успел выпрыгнуть на парашюте, но, ударившись о киль «Мессершмитта», получил тяжелейшую травму ноги. По некоторым данным, он был сбит «Томагавком», который пилотировал будущий лучший австралийский ас Клив Кодуэлл. Приземлившись в расположении британских войск, Липперт попал в плен. У него началась гангрена и 03.12.1941 г. его в критическом состоя-

мерих Флудер (Emmerich Fluder)¹ из 5./JG27 и по одной — гауптман Редлих, обер-лейтенант Шнейдер из 1./JG27, обер-лейтенант Густав Рёдель из 4./JG27, обер-фенрих Франц Войдих (Franz Woidich)² из 5./JG27, обер-фельдфебель Отто Шульц из 4./JG27 и фельдфебель Ханс Глессингер (Hans Glessinger)³ из 5./JG27. В действительности 3 Sqn. RAAF и 112 Sqn. RAF в общей сложности потеряли семь «Томагавков» и еще три самолета получили сильные повреждения.

Утром 30 ноября истребители из 112 Sqn. RAF и 3 Sqn. RAAF встретили в районе Бир-эль-Гоби группу Ju-87R из II./StG2, которую сопровождали Bf-109F из II./JG27 и итальянские C.200 и G.50bis. В ходе боя сквадрэн-лидер Роулинсон, летавший в тот день на «Томагавке» Mk.I AN388, сбил один C.200. Общее число его личных побед достигло восьми и 11 декабря 1941 г. он был награжден Bar to DFC.

1 января 1942 г. сквадрэн-лидер Роулинсон был назначен начальником вновь организованной в Египте истребительной авиашколы (Air Fighting School) и больше в боях не участвовал. В том же году он вернулся в Австралию, где сначала сформировал учебно-боевое подразделение, а затем был начальником авиашколы в городке Милдьюра (Mildura), в 330 км северо-восточнее Аделаиды.

нии доставили в находившийся в Египте английский военный госпиталь №119. Там Липперту ампутировали ногу, однако было уже поздно и в тот же день он умер. На следующий день гауптман Вольфганг Липперт был похоронен англичанами со всеми военными почестями. Всего на его счету были 30 побед, из которых пять он одержал еще в Испании.

¹ Это были его шестая и седьмая победы. Командир 6./JG27 обер-лейтенант Флудер пропал без вести (погиб) 31.05.1942 г., когда после боя с «Томагавками» в районе Тобрук — Бир-Хахейм его Bf-109F не вернулся на аэродром. Всего на его счету были восемь побед.

² Это была его первая победа. 01.04.1942 г. лейтенант Войдих был переведен в 3./JG52 и до 11.08.1944 г. в боях на Восточном фронте одержал 108 побед. 11.09.1944 г. он был включен в 4./JG400, оснащенную ракетными истребителями Me-163. 25.11.1944 г. обер-лейтенант Войдих был назначен командиром 6./JG400. 22.04.1945 г., взлетев на Me-163B с аэродрома Нордхольц, он сбил английский четырехмоторный бомбардировщик «Ланкастер», одержав свою 110-ю и последнюю победу.

³ Это была его первая и последняя победа. На следующий день — 23.11.1941 г. — Глессингер пропал без вести (погиб) после того, как его Bf-109F-4/Trop W.Nr.8446 был подбит в бою юго-восточнее местечка Сиди-Резегх, в 48 км юго-восточнее Тобрука.

В 1943 г. Роулинсону было присвоено звание уинг-коммендэра. В мае он возглавил вновь сформированную 79 Sqdn. RAAF, которая была оснащена истребителями «Спитфайр» Mk. VC и затем базировалась на о. Новая Гвинея. Потом в 1944 г. Роулинсон руководил учебным парашютно-десантным подразделением (Parachute Training Unit), которое служило основой австралийского парашютно-десантного батальона, а также использовалось для обучения т. н. «Z Special Forces» — диверсионных групп специального назначения. С мая по декабрь 1945 г. он командовал базировавшимся на о. Борнео 78 Wing RAAF.

В начале 1946 г. Роулинсон приехал в Англию и был зачислен в RAF в звании исполняющего обязанности групп-каптэна. Некоторое время он служил в штабе истребительного командования, а в 1949 г. был назначен командиром 54 Sqdn. RAF. Эскадрилья была оснащена реактивными истребителями Де Хэвилленд «Вампир» и размещалась на авиабазе Одихэм (Odiham), в 11 км северо-западнее г. Фарнем. Затем Роулинсон был награжден AFC и служил начальником авиабазы Филтон (Filton), в 8 км севернее Бристоля, одновременно занимая должность командира размещенного там авиакрыла, в которое входили 501-я и 614-я вспомогательные эскадрильи.

В 1953 г. Роулинсон сформировал и затем руководил первым в Великобритании испытательным подразделением управляемого оружия (Guided Weapons Trials Unit). Это подразделение на полигонах в Уэллесе и около австралийского г. Вумера проводило испытания наводимых по радиолучу ракет, которыми предполагалось вооружить истребители «Метеор» NF11. При этом Роулинсон сам летал в качестве летчика-испытателя, используя в качестве мишеней беспилотные самолеты.

В 1958 г. Роулинсон был награжден OBE и затем был назначен старшим офицером наведения в центре ПВО в Патрингтоне (Pattrington). Его главной задачей была разработка и последующая отработка методов взаимодействия зенитных ракет и истребителей. В 1960 г. Роулинсон занял должность командующего сектора RAF в Шотландии, но уже в следующем году в звании групп-каптэна вышел в отставку. За время своей службы сначала в RAAF, а затем в RAF, он освоил 53 типа самолетов, начиная от биплана до сверхзвукового реактивного истребителя.

Вернувшись на свою родину, Алан Роулинсон жил в местечке Краферс (Crafers), в штате Южная Австралия.

Гордон Генри Стииг (Gordon Henry Steege)



Гордон Генри Стииг родился 31 октября 1917 г. в г. Чатсвуд (Chatswood), в австралийском штате Новый Южный Уэльс. В июле 1937 г. он вступил в RAAF и был направлен в авиашколу в г. Пойнт-Кук. Пройдя полный курс летной подготовки, Стииг в звании пайлэт-офицера был включен в состав 3 Sqdn. RAAF.

Сразу же после того, как стало известно о начале войны Великобритании, а значит, и всей Британской империи с нацистской Германией, австралийское правительство решило организовать воздушное патрулирование между Австралией и Сингапуром. Самолеты должны были вести поиск немецких рейдеров и подводных лодок, которые могли появиться в этом районе. Для этого осенью 1939 г. в г. Порт-Морсби, на о. Новая Гвинея, была сформирована 11 Sqdn. RAAF, в которую вошли два гидросамолета «Сигалл» («Seagull») и две летающие лодки, взятые в займы у RAF. Флаинг-офицер Стииг был переведен в эту эскадрилью на должность адъютанта.

В мае 1940 г. он вернулся обратно в 3 Sqdn. RAAF. Стииг получил звание флайт-лейтенанта и был назначен командиром звена. Летом того же года эскадрилья прибыла в Северную Африку и затем в течение октября — начале ноября была оснащена «Гладиаторами».

10 декабря в 3 Sqdn. RAAF пришло сообщение, что над линией фронта замечены итальянские самолеты. В воздух поднялись четыре «Гладиатора» Mk. II во главе с командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Яном МакЛэхланом. В районе местечка Туммар (Tummar), приблизительно в 27 км юго-восточнее Сиди-эль-Баррани, они об-

наружили двенадцать CR.42, которые обстреливали позиции британских войск, и немедленно атаковали их. Вернувшись на аэродром, австралийские пилоты заявили о трех сбитых «Фиатах». По одному итальянскому истребителю сбили сквадрэн-лидер МакЛэхлан и фланг-офицер Алан Гатвард, а на счету флайт-лейтенанта Стиига были один сбитый CR.42 и одна вероятная победа.

Ранним утром 13 декабря шесть «Гладиаторов» из 3 Sqn. RAAF перехватили пять SM.79, бомбивших колонны британских войск в районе Эс-Саллума. Сбив один из бомбардировщиков, Стииг записал на свой счет вторую личную победу. Он сообщил, что подбил еще одну «Савойю», но поскольку подтверждений о ее падении не было, Стиигу была засчитана только вероятная победа.

26 декабря истребители 3 Sqn. RAAF северо-восточнее залива Эс-Саллум встретились с «пятеркой» бомбардировщиков SM.79, которую сопровождали двадцать четыре CR.42 из 23^o Gr. Aut. С.Т. После боя австралийцы сообщили о двух сбитых и поврежденных «Фиатах», а также о трех вероятных победах. На счету флайт-лейтенанта Стиига были один сбитый и один поврежденный CR.42.

В конце января — начале февраля 1941 г. 3 Sqn. RAAF была перевооружена истребителями «Харрикейн» Mk.I. Это позволило эскадрилье затем на равных вести бои с самолетами Люфтваффе, прибывшими в Северную Африку в конце января.

18 февраля истребители 3 Sqn. RAAF перехватили двенадцать Ju-87R из I./StG1, которые атаковали позиции британских войск около местечка Мерса-эль-Брега, в 60 км юго-западнее г. Адждабия. Согласно докладам австралийских пилотов, они сбили сразу восемь «Штук». По три победы были на счету фланг-офицера Лесли Дугласа Джексона (Leslie Douglas Jackson) и флайт-лейтенанта Стиига, летавшего в тот день на «Харрикейне» Mk.I V6737, и две победы — на счету фланг-офицера Джона Саундерса.

По данным же Люфтваффе, I./StG1 потеряла тогда только один Ju-87R W.Nr.5548, чей экипаж — пилот фельдфебель Дрольсхаген (Drolshagen) и бортстрелок-радист унтер-офицер Вольфганг Шафер (Wolfgang Schafer) — погиб. Несколько штурмовиков получили различные повреждения, но смогли вернуться обратно.

После этого вылета число личных побед флайт-лейтенанта Стиига достигло шести и 8 марта 1941 г. он был награжден DFC.

Утром 3 апреля семь истребителей из 3 Sqn. RAAF, среди которых был и «Харрикейн» Mk.I P3967 «OS-B» флайт-лейтенанта

Стиига, приблизительно в 25 км южнее местечка Шелейдима перехватили восемь Ju-87R из II./StG2, которых прикрывали восемь Bf-110E из 7./ZG26. Согласно докладам австралийских пилотов, они сбили пять «Мессершмиттов» и четыре «Штуки», пять самолетов получили повреждения и еще один был отнесен к разряду вероятных побед. На счету Стиига был один сбитый и три поврежденных Bf-110E.

В мае 1941 г. Стиигу было присвоено звание эскадрэн-лидера и он был назначен командиром вновь формируемой 450 Sqdn. RAAF. Однако поскольку пилотов для укомплектования эскадрильи еще не было, ее наземный персонал был прикомандирован к 260 Sqdn. RAF, в которой, наоборот, не хватало именно механиков. В июне — июле в ходе сирийской кампании эта смешанная эскадрилья действовала под обозначением 260/450 Sqdn. Затем до конца года 450 Sqdn. RAAF была известна как учебно-боевое подразделение «Харрикейнов» (Hurricane OTU).

В начале 1942 г. эскадрилья была перевооружена истребителями «Киттихаук» Mk.I и направлена на фронт. Днем 28 марта двенадцать истребителей из 450 Sqdn. RAAF вместе «Томагавками» из 2 Sqdn. SAAF и девятью «Киттихауками» из 94 Sqdn. RAF сопровождали группу «Бостонов». Бомбардировщики атаковали аэродром Мартуба, расположенный северо-западнее Тобрука, сбросив на него около двухсот бомб. В результате бомбежки там были уничтожены склад боеприпасов и два Bf-109F из JG27, кроме того, еще четыре «Мессершмитта» получили повреждения.

Уже на обратном пути, в районе местечка Тмими (Tmimi), приблизительно в 43 км юго-восточнее Тобрука, «Бостоны» и сопровождавшие их истребители были атакованы итальянскими C.202 и Bf-109F из I./JG27. После боя пилоты 450 Sqdn. RAAF заявили о трех вероятных победах. Эскадрэн-лидер Стииг, летавший в тот день на «Киттихауке» Mk.I АК692 «С», и сержант Шиллабеер (Shillabeer) подбили по одному «Мессершмитту», а сержант Нарси (Nursey) — один C.202. Позднее Стииг получил подтверждение о падении подбитого им истребителя и ему была засчитана восьмая личная победа.

Фактически же все немецкие и итальянские истребители благополучно вернулись обратно, а единственной потерей JG27 в тот день был Bf-109F-4 из 4./JG27, сбитый зенитным огнем южнее местечка Эйн-эль-Газала, приблизительно в 43 км западнее Тобрука. Его пи-

лот — лейтенант Герхард Эндманн (Gerhard Endmann) — успел выпрыгнуть на парашюте, но дальнейшая его судьба неизвестна и с тех пор он числится пропавшим без вести.

В то же время фельдфебель Гюнтер Штейнхаузен (Günther Steinhäusen)¹ из 1./JG27 в 13.40 сбил южнее Тими «Киттихаук» из 94 Sqdn. RAF. Его пилот — 22-летний пайлэт-офицер Айткен Кросби (Aitken Crosbi) — получил тяжелое ранение, от которого затем 4 апреля скончался в полевом госпитале. 450 Sqdn. RAAF потеряла «Киттихаук» сержанта Холлидея (Halliday), который, вероятно, был подбит итальянцами. Самолет совершил вынужденную посадку в непосредственной близости от линии фронта и британские солдаты доставили раненого летчика в госпиталь.

3 апреля сквадрэн-лидер Стииг на «Киттихауке» Mk.I AK717 «V» в ходе боя, проходившего в районе Эль-Адем — Тобрук, повредил один С.202. Как затем оказалось, это был последний самолет, подбитый им в ходе Второй мировой войны.

В мае 1942 г. Стииг был направлен на учебу в Средневосточный штабной колледж г. Хайфа, и после его окончания в конце года вернулся в Австралию. Ему было присвоено звание уинг-коммендэра и в мае 1943 г. он возглавил 73 Wing RAAF, в которое входили три эскадрильи «Киттихауков» и по одной эскадрилье «Спитфайров», «Бьюфайтеров» и «Бостонов». Стииг лично возглавлял эскадрильи «Киттихауков» и «Спитфайров» во время штурмовок японских войск сначала на Новой Гвинее, а затем на расположенных севернее о-вах Адмиралтейства. В марте 1944 г. он был награжден DSO и одновременно получил звание групп-каптэна.

Летом Стииг возглавил вновь сформированное 81 Wing RAAF, в которое вошли три эскадрильи «Киттихауков». До конца 1944 г. он участвовал в атаках японских войск в западной части Новой Гвинеи, а затем занял должность начальника оперативного штаба (Senior Air Staff Officer — S.A.S.O.) Восточного округа RAAF, в Сиднее.

В мае 1945 г. групп-каптэн Стииг был направлен на учебу в США, в штабной колледж армии и флота (US Army and Navy Staff College).

¹ Это была его десятая победа. Обер-фельдфебель Штейнхаузен пропал без вести (погиб) 06.09.1942 г. после того, как юго-восточнее Эль-Аламейна его Bf-109F-4/Гор W.№.13272 был подбит зенитным огнем. Всего на его счету были 40 побед.

В январе 1946 г. он вернулся в Австралию и был назначен начальником оперативного отдела штаба RAAF в Мельбурне. В конце того же года Стииг оставил эту должность и затем в течение четырех лет служил помощником командующего военным округом в Папуа — Новой Гвинее.

В конце 1950 г. в составе австралийской военной миссии он был направлен в Малайзию, а затем командовал 77 Sqdn. RAAF, которая была оснащена реактивными истребителями «Метеор» F Mk.8 и участвовала в боях в Корее. В 1953 г. Стииг был членом военной миссии во французском Индокитае, а потом занял пост помощника секретаря комитета обороны Австралии.

Позднее групп-каптан Стииг был начальником авиабазы Канберра, на которой размещалось транспортное авиакрыло, оснащенное самолетами DC-3. В 1959 — 60 гг. он был представителем Австралии в отделе военного планирования в штаб-квартире СЕАТО в Бангкоке, после чего в течение четырех лет служил начальником объединенного отдела планирования в штабе RAAF в Канберре.

Получив звание эйр-коммодора, Стииг в течение нескольких лет командовал различными авиабазами RAAF. Сначала это была авиабаза Ауберли (Auberley), в штате Квинсленд, на которой тогда базировались реактивные бомбардировщики «Канберра», затем — авиабаза Баттеруорт (Butterworth), в Малайзии, где размещались реактивные истребители «Мираж», и в заключение — авиабаза Эдинбург, в штате Южная Австралия, с которой действовали патрульные самолеты P-3В «Орион».

Вершиной военной карьеры Стиига стала должность начальника оперативного штаба Оперативного командования RAAF. В октябре 1972 г. он вышел в отставку и поселился в городке Палм-Бич (Palm Beach), в штате Новый Южный Уэльс.

Хоумер Пауэл Кочрейн (Homer Powell Cochrane)

Он родился в г. Вернон (Vernon), в канадской провинции Британская Колумбия. В июне 1938 г. он приехал в Англию и вступил в RAF. Пройдя полный курс летной подготовки, Кочрейн в 1939 г. в звании пайлэт-офицера прибыл в 112 Sqdn. RAF, базировавшуюся в Египте.

К 10 июня 1940 г., когда Италия объявила войну Великобритании и в Северной Африке начались боевые действия, Кочрейн был уже флайинг-офицером. 4 августа, вернувшись из боевого вылета, он заявил о двух сбитых бомбардировщиках SM.79, однако подтверждения об их падении не было, и потому они были отнесены к разряду вероятных побед.

В течение декабря 1940 г. — начала января 1941 г. «Гладиаторы» 112 Sqdn. RAF были на кораблях переброшены в Грецию.

28 февраля 1941 г. пилоты 112 Sqdn. RAF в ходе большого боя, проходившего в районе между албанским побережьем Адриатического моря и г. Тепелена, одержали десять побед. Флайинг-офицер Кочрейн, летавший в тот день на «Гладиаторе» Mk.II N5782, сбил один CR.42, одержав свою первую личную победу.

Во второй половине 4 марта четырнадцать «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF в районе Валоны встретились с десятью G.50bis и пятью CR.42. Затем пилотам эскадрильи были засчитаны два сбитых и четыре поврежденных «Фиата», а также четыре вероятные победы. В том бою Кочрейн на «Гладиаторе» Mk.II N5917 смог повредить один G.50bis.

После полудня 9 марта пятнадцать «Гладиаторов» из 112 Sqdn. RAF во главе с командиром эскадрильи сквадрэн-лидером Брауном вылетели на патрулирование в район между г. Тепелена и расположенным в 15 км к западу от него селом Кельцюра. В 14.00 они встретили группу G.50bis, прикрывавшую бомбардировщики, которые атаковали позиции греческих частей. По данным RAF, в ходе боя были сбиты один бомбардировщик BR.20 и девять «Фиатов», один из которых был у офицера Кочрейна. Однако английские летчики ошиблись, и в действительности их противниками тогда были не G.50bis, а C.200 из 22° Gr.Aut. C.T.

В ходе боя бортстрелки бомбардировщиков SM.79 сбили «Гладиатор» Mk.II N5823. Его пилот — пайлэт-офицер Роберт МакДональд — получил тяжелые ранения и сильные ожоги, но все же успел

выпрыгнуть на парашюте. Кочрейн, заметив сначала падающий горящий «Гладиатор», а затем и открывшийся парашют, описывал вокруг него круги, пока не увидел, как тот опустился на деревья на берегу реки. Кочрейн приземлился у ближайшей греческой деревни и организовал поиски МакДональда. Английского летчика доставили в госпиталь, но, несмотря на усилия врачей, спустя два месяца — 7 мая 1941 г. — он умер от полученных ран и ожогов.

11 марта пятнадцать «Гладиаторов» из 112 Sqn. RAF, сопровождавших «Бленхейм» из 211 Sqn. RAF, в районе Боуши вступили в бой с большой группой G.50bis. Затем пилотам эскадрильи были засчитаны шесть сбитых «Фиатов», один из которых был на счету флайнг-офицера Кочрейна, летавшего в тот день на «Гладиаторе» Mk.II N5917.

После полудня 13 марта пилоты 112 Sqn. RAF в ходе патрулирования в районе Кельцора — Чоровода сбили одиннадцать итальянских истребителей: десять CR.42 и один G.50bis, еще два самолета повредили и одержали две вероятные победы. Флайнг-офицер Кочрейн на «Гладиаторе» Mk.II N5916 сбил два CR.42, а также одержал одну вероятную победу. Последняя, видимо, была позднее переведена в категорию подтвержденных, поскольку в его летной книжке в тот день значатся три сбитых «Фиата».

Утром 14 марта три «Харрикейна» из 33 Sqn. RAF и двенадцать «Гладиаторов» из 112 Sqn. RAF сопровождали «Бленхейм» из 211 Sqn. RAF. В 10.30 в районе Тепелена — Кельцора они встретили большую группу итальянских истребителей. После боя пилотам 112 Sqn. RAF засчитали шесть личных и три вероятные победы, а также два поврежденных самолета. Сбив на «Гладиаторе» Mk.II N5917 один G.50bis, флайнг-офицер Кочрейн одержал седьмую и, как потом оказалось, последнюю личную победу.

В конце апреля 1941 г. 112 Sqn. RAF перелетела на аэродром Ираклион, на о. Крит, а после того, как к 17 мая в ней после массированных налетов Люфтваффе не осталось ни одного исправного «Гладиатора», весь персонал эскадрильи был эвакуирован на аэродром около г. Амман, в Трансиордании.

19 мая флайт-лейтенант Фрезер и флайнг-офицер Кочрейн были посланы на аэродром Лидда, чтобы получить там «Харрикейны» из 80 Sqn. RAF. Вместе с ними туда отправились и три летчика из 208 Sqn. RAF. Ранним утром 20 мая все пять пилотов уже на «Харрикейнах» вылетели обратно в Амман. По дороге они атаковали аэро-

дром Меззе, который находился недалеко от сирийской столицы г. Дамаска и на котором базировались самолеты вишистской Франции.

«Харрикейны» обстреляли летное поле аэродрома, на котором, помимо французских самолетов, находились и только что приземлившиеся немецкие Ju-52/3m и Bf-110. Согласно докладам английских пилотов, в ходе штурмовки они повредили шесть французских самолетов, а также «Мессершмитт». По французским же данным, были повреждены четыре самолета, в т.ч. оба немецких.

Летом 1941 г. 112 Sqdn. RAF была переформирована и оснащена истребителями «Томагавк» Mk.IIB. Тогда же Кочрейн получил звание флайт-лейтенанта и был назначен командиром звена.

3 октября на его счет была записана еще одна вероятная победа, когда он после вылета на «Томагавке» Mk.IIB AN220 заявил о подбитом Bf-109F. 13 октября Кочрейн был назначен исполняющим обязанности командира 112 Sqdn. RAF.

В ноябре он получил DFC, при этом в представлении говорилось, что Кочрейн награжден за девять побед, одержанных в ходе боев в Албании и Греции. Видимо, в это число, помимо семи подтвержденных побед, вошли и две вероятные. В том же месяце он в качестве инструктора был направлен в Турцию, где и пробыл целый год.

С декабря 1942 г. Кочрейн служил в 238 Sqdn. RAF. Эскадрилья входила в состав 243 Wing и имела на вооружении «Харрикейны» Mk.II. 23 июля 1943 г. его истребитель во время штурмовки целей на о. Крит был серьезно поврежден немецкой зенитной артиллерией, но Кочреину все же удалось дотянуть до своего аэродрома.

В августе 1943 г. он вернулся в Англию, где затем служил в министерстве авиации. 1 июля 1944 г. Кочреину было присвоено звание сквадрэн-лидера и потом в апреле 1945 г. он возглавил 525-ю транспортную эскадрилью, занимавшуюся перегонкой самолетов.

19 ноября 1946 г. Хоумер Кочрейн оставил военную службу, но о дальнейшей его судьбе практически ничего неизвестно.

Алан Хилл Бойд (Alan Hill Boyd)

Алан Хилл Бойд родился 17 марта 1916 г. в г. Квиринди (Quirindi), в австралийском штате Новый Южный Уэльс. Вступив в RAAF, он прошел полный курс летной подготовки и в звании пайлэт-офицера был включен в состав 3 Sqn. RAAF.

В июле 1940 г. Бойд, имевший к этому времени уже звание флайнг-офицера, в составе своей эскадрильи отправился в Северную Африку. В течение октября — начале ноября 3 Sqn. RAAF эскадрилья была оснащена истребителями «Гладиатор» и 13 ноября австралийские пилоты совершили на них первый боевой вылет.

Днем 19 ноября 1940 г. флайт-лейтенант Блейк Пелли (Blake Pelly) получил приказ выполнить разведывательный полет в районе Софафи — Рабия — Бир-Эмба (Bir Enba), юго-восточнее Эс-Саллума. Для прикрытия его «Гладиатора» Mk.II N5753 были выделены истребители сквадрэн-лидера Питера Хита и флайнг-офицеров Бойда и Роулинсона. В 13.40 самолеты взлетели с аэродрома Геравла (Gerawla) и на высоте около семисот метров направились к линии фронта. Впереди летел флайт-лейтенант Пелли, а в двухстах метрах позади — сопровождавшие его «Гладиаторы».

Спустя около получаса австралийцы приблизительно в 11 км восточнее местечка Рабия обнаружили восемнадцать CR.42, обстреливавших позиции британских войск, в соответствии с имевшимися инструкциями сразу же повернули назад. Однако итальянцы успели заметить «Гладиаторы» и сразу развернулись вслед за ними. Девять «Фиатов» преследовали летевшего впереди Пелли, а другие восемь вступили в бой с прикрывавшей его «тройкой».

«Гладиатор» Mk.II N5752 «NW-G» флайнг-офицера Бойда был атакован сзади сразу тремя CR.42. Выполнив энергичный разворот, он перешел в пикирование. Пилот одного из преследовавших «Фиатов», видимо, не рассчитал скорость и оказался впереди «Гладиатора». Бойд выпустил по нему длинную очередь и, получив попадания в район пилотской кабины, итальянский биплан перевернулся через крыло и круто пошел вниз к земле. Заложив глубокий вираж, Бойд смог поймать в прицел другой «Фиат». После очереди из всех четырех пулеметов «Гладиатора» из его двигателя показался густой черный дым и самолет свалился в неуправляемый штопор.

Получив короткую передышку, Бойд осмотрелся вокруг и увидел CR.42, атаковавший сзади один из «Гладиаторов». Он немедленно

развернулся в его сторону и выпустил по нему короткую очередь. Пока Бойд наблюдал за тем, как итальянец падает вниз, его собственный «Гладиатор» попал под огонь другого «Фиата», появившегося позади. Чтобы уйти из сектора обстрела, Бойд дал полный газ и резко взял ручку управления на себя. Итальянский пилот не успел среагировать и проскочил вперед. Выполнив поворот, Бойд обстрелял «Фиат», целясь в двигатель и район кабины. Видимо, его очередь достигла цели, поскольку CR.42, медленно вращаясь, начал падать к земле.

Увидев очередной «Фиат», Бойд начал его преследовать. Однако итальянский летчик заметил опасность и попытался уйти с набором высоты. Бойд последовал за ним, но неожиданно двигатель его «Гладиатора» заглох и самолет перешел в штопор. Ему удалось снова запустить двигатель и затем выровнять самолет лишь в десяти метрах над землей. Едва начав набирать высоту, Бойд был атакован тем же самым «Фиатом». Его положение осложнялось тем, что пулеметы «Гладиатора», видимо, из-за больших перегрузок во время вывода из штопора, заклинило.

Отчаянно маневрируя в нескольких метрах над землей, Бойд одновременно пытался разблокировать пулеметы и в результате смог привести два из них в боевое состояние. В попытке оторваться от преследования, он резко потянул ручку управления на себя. «Фиат» последовал за ним, но в верхней точке петли оказался впереди и чуть ниже «Гладиатора». С дистанции менее тридцати метров Бойд открыл огонь из двух своих пулеметов. Все пули попали в кабину CR.42, и он рухнул на землю.

Итальянских самолетов поблизости больше не было видно и Бойд решил оценить ситуацию. У него имелись только два пулемета и очень маленький остаток боезапаса. В этот момент он увидел вдали на небольшой высоте одиночный самолет, преследуемый парой других. Развернувшись в их направлении, Бойд скоро понял, что это был биплан флайт-лейтенанта Пелли, который уходил от двух «Фиатов». Он немедленно атаковал и сбил CR.42, который был ближе всего к Пелли.

Итальянцы все же успели повредить «Гладиатор» Пелли и он с остановившимся двигателем пошел к земле. На высоте нескольких метров Пелли все-таки смог снова запустить двигатель и начал набирать высоту. Тем временем оставшийся «Фиат» атаковал Бойда, у которого окончательно заклинило и два оставшихся пулемета.

После непродолжительной погони на предельно малой высоте, итальянский пилот отказался от дальнейших попыток сбить «Гладиатор» и повернул назад.

После этого Бойд вместе с Пелли направились в сторону аэродрома Геравла. Через некоторое время двигатель «Гладиатора» флайт-лейтенанта Пелли окончательно заглох и он совершил вынужденную посадку в районе местечка Мингар Куайм (Migag Quaím). Затем механики выяснили, что на истребителе был пробит маслбак и после того, как из него вытекло все масло, двигатель просто заклинило.

Вернувшись на аэродром, Пелли написал в своем рапорте:

«В ходе разведывательного полета в районе Софафи под эскортом трех других «Гладиаторов» я столкнулся с двумя группами CR.42, состоящих соответственно из восьми и девяти самолетов.

Группа из восьми самолетов атаковала мой эскорт, а другая, отрезав меня, начала оттеснять в южном направлении. Перехват произошел в 14.00, когда я был в одиннадцати километрах¹ восточнее Рабии и мой эскорт находился в трех километрах к северо-востоку от меня. Я находился на высоте 1200 м, а мой эскорт — на высоте 1500 м.

Я не мог вернуться к своему эскорту, и повторные атаки девяти CR.42 вынудили меня отходить в южном направлении, хотя я пытался лететь на восток.

Вскоре после начала боя я на расстоянии 15 м встретился на встречном курсе с одним из вражеских самолетов. Мы оба открыли огонь и он, пролетев подо мной, врезался в землю.

Должно быть, пять вражеских самолетов повернули обратно, но, по крайней мере, три продолжали преследовать меня и решительно атаковали до 14.25, когда я, летя в северном направлении, встретился со своим эскортом (флаиэг-офицер Бойд). После этого все три самолета повернули назад.

В ходе боя, приблизительно в 14.05, я развернулся к двум вражеским самолетам, которые напали на меня сзади, и дал по одному из них прицельную очередь. За этим самолетом показался черный дым, ин-

¹ В рапорте Пелли все расстояния и высоты указаны в английских мерах длины — футах, ярдах и милях. Однако для удобства здесь, как и в целом во всем тексте, приведены соответствующие им значения в метрической системе измерений, принятой в большинстве стран.

теисивность которого все увеличивалась. Я видел, как он скрылся вдали в облаке черного дыма».

Интересно, что уже после войны в одном из своих интервью Блейк Пелли добавил, что его «Гладиатор» был подбит своим же истребителем. Если принять слова Пелли за истину, то, исходя из всего вышеизложенного, этим истребителем мог быть только «Гладиатор» флайинг-офицера Бойда.

Согласно данным RAAF, всего в ходе 25-минутного хаотического боя, были сбиты четыре и повреждены два CR.42 и еще один отнесен к категории вероятных побед. Флайинг-офицеру Бойду были засчитаны три сбитых «Фиата» и одна вероятная победа, флайт-лейтенанту Пелли — один сбитый и один поврежденный «Фиат» и флайинг-офицеру Роулинсону — один поврежденный. Это были первые воздушные победы, одержанные пилотами 3 Sqdn. RAAF в ходе Второй мировой войны.

По данным Реджиа Аэронаутики, в этом бою участвовали CR.42 из 13° Gr. 2° Stormo С.Т. Шесть «Фиатов» из 82° Squadr. во главе с тененте Джуглиелмо Чиарини (Guglielmo Chiarini) прикрывали группу из восемнадцати самолетов, которую возглавлял командир группы тененте-колонелло Реветриа (Revetria) и которая обстреливала британские части в районе Бир-Энба — Бир-Мелла (Bir Mella). Затем Чиарини доложил, что его пилоты обнаружили восемь «Гладиаторов», которые собирались атаковать прикрываемую ими группу, и в ходе последующего боя сбили шесть из них и еще один повредили.

Однако обе стороны, как это не раз бывало в ходе войны, значительно завысили свои успехи. По итальянским сведениям, в ходе этого вылета 13° Gr. 2° Stormo С.Т. не потеряла ни одного «Фиата», а в 3 Sqdn. RAAF обратно не вернулся только один «Гладиатор» Mk.II N5750, пилот которого — 26-летний сквадрэн-лидер Питер Хит — погиб.

12 декабря «Гладиаторы» из 3 Sqdn. RAAF встретились над линией фронта, северо-западнее местечка Софафи, с семнадцатью CR.42 из 84° Squadr. 10° Gr. и 96° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo С.Т. После возвращения австралийские пилоты заявили о трех сбитых «Фиатах», один из которых был на счету флайинг-офицера Бойда.

Ранним утром 13 декабря шесть «Гладиаторов» из 3 Sqdn. RAAF перехватили «пятерку» SM.79, которая бомбила британские колонны в районе Эс-Саллума. В ходе атаки флайт-лейтенант Стииг сбил

один и повредил второй бомбардировщик. Однако, не успев перестроиться для повторной атаки, австралийцы сами попали под удар восьми CR.42 из 9° Gr. 4° Stormo C.T., прикрывавших «Савойи». В результате сразу были сбиты два «Гладиатора»: флайт-лейтенант Чарльз Бартон Гаден (Charles Burton Gaden)¹ погиб, а флаинг-офицер Уинтен (Winten), которому разрывная пуля попал в правую руку, успел выпрыгнуть на парашюте. Затем в ходе завязавшегося боя итальянцы подбили истребители флаинг-офицеров Гатварда и Артура. Первый пилот совершил вынужденную посадку, а второй — хоть и с трудом, но все же смог покинуть падающий самолет и опустился на землю на парашюте.

Флаинг-офицер Бойд успел сбить два «Фиата», прежде чем его «Гладиатор» Mk.II N5782 получил несколько попаданий и совершил вынужденную посадку. Поскольку оказалось, что повреждения самолета не очень значительные, Бойд затем вместе с Аланом Гатвардом, сидевшим у него на коленях, смог вернуться на аэродром Геравла.

Согласно же данным Реджина Аэронаутики, в ходе боя повреждения получили три CR.42 и один из них на обратном пути совершил вынужденную посадку. Один из поврежденных самолетов принадлежал командиру 97° Squadr. 9° Gr. 4° Stormo C.T. капитану Антонио Ларсимонту Пергамени (Antonio Larsimont Pergameni)². В то же время итальянские летчики сообщили о восьми «Гладиаторах», сбитых в районе Сиди-Омар — Эс-Саллум, но, как было описано выше, 3 Sqdn. RAAF из шести «Гладиаторов» потеряла четыре, а оставшиеся два вернулись обратно с повреждениями.

26 декабря 1940 г. в бою в районе г. Бардия флаинг-офицер Бойд повредил один CR.42, а второй атакованный им «Фиат» был отнесен к разряду вероятных побед. Это были последние самолеты, подбитые им в ходе боев над Северной Африкой.

После того, как в декабре 1941 г. в войну вступила Япония, Бойд, который к этому времени уже имел звание флайт-лейтенанта, поки-

¹ Родился в 1916 г. в городке Аскот (Askot), в австралийском штате Квинсленд. Имел диплом инженера и незадолго до начала Второй мировой войны получил лицензию пилота резерва. Он успел одержать только одну победу, сбив 10.12.1940 г. итальянский самолет Ro.37bis.

² До этого в ходе боев в Испании он одержал четыре победы. Маджоре Ларсимонт погиб 26.07.1942 г. в бою в Северной Африке.

нул 3 Sqdn. RAAF и вернулся в Австралию. Он был назначен командиром звена во вновь сформированной 75 Sqdn. RAAF, которая затем 19 марта 1942 г. прибыла на аэродром Порт-Морсби, на о. Новая Гвинея, и участвовала в боях с японской авиацией.

18 апреля флайт-лейтенант Бойд на «Киттихауке» Mk. IA A29-47 приблизительно в 65 км северо-восточнее г. Порт-Морсби повредил истребитель А6М2. Затем 21 апреля в бою, проходившем юго-восточнее аэродрома Севэн Майл, он на том же «Киттихауке» сначала в паре с другим пилотом 75 Sqdn. RAAF сбил один «Зеро», а затем уже лично повредил второй.

Затем Бойд участвовал в боях в составе 76 и 84 Sqdn. RAAF, но уже больше не смог сбить или повредить ни одного японского самолета. В течение 1944 г. он командовал 101-м и 110-м подразделениями наведения истребительной авиации (Fighter Control Units — FCU). Потом в 1945 г. Бойду было присвоено звание сквадрэн-лидера и он был назначен командиром 67 Sqdn. RAAF, которая выполняла разведывательные полеты и вела поиск японских подводных лодок.

После окончания Второй мировой войны Алан Бойд вышел в отставку и жил в штате Западная Австралия.



Пилоты 3 Sqdn. RAAF, Северная Африка, ноябрь 1940 г.

Слева направо: фланг-офицер Алан Роулинсон, флайт-лейтенант Блейк Пелли, фланг-офицер Алан Бойд

Библиография

Baker, E. C. R. *Ace of aces. M. T. St J. Pattle. Top scoring allied fighter pilot of World War II.* Crecy Books, United Kingdom, 1992.

Beale, N. & D'Amico, F. & Valentini, G. *Air War Italy 1944 — 45. The Axis Air Forces from the Liberation of Rome to the Surrender.* Airlife, England, 1996.

Caldwell, D. *The JG26 War Diary. Volume One 1939 — 1942.* Grub Street, London, 1996.

Caldwell, D. *The JG26 War Diary. Volume Two 1943 — 1945.* Grub Street, London, 1998.

Cull, B & Lander, B. & Weiss, H. *Twelve Days in May.* Grub Street, London, 1999.

Cull, B. & Malizia, N. & Galea, F. *Spitfires over Sicily.* Grub Street, London, 2000.

Gibrig, W. *Jagdgeschwader 27. Die Dokumentation über den Einsatz an allen Fronten 1939 — 1945.* Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1994.

Franks, N. L. R. *Dieppe 1942.* AJ-Press, Warszawa, 1999.

Goss, C. *The Luftwaffe Bombers. Battle of Britain.* Crecy Publishing Ltd., United Kingdom, 2000.

Goss, C. *The Luftwaffe Fighters. Battle of Britain.* Crecy Publishing Ltd., United Kingdom, 2000.

Holmes, T. *Hurricane Aces 1939 — 40.* Osprey Publishing, Great Britain, 1998.

Janowicz, K. *Afryka 1940 — 42.* AJ-Press, Warszawa, 1994.

Janowicz, K. *Balkany 1941.* AJ-Press, Warszawa, 1996.

Janowicz, K. *Bitwa o Anglie. Cz. 1&2.* AJ-Press, Warszawa, 1998-1999.

Janowicz, K. *Tunezja 1943.* AJ-Press, Warszawa, 1995.

Neulen, H. W. *Am Himmel Europas. Luftsreitkräfte an deutscher Seite 1939 — 1945.* Universitas Verlag, München, 1998.

Normann, B. *Luftwaffe over the North.* Pen & Sword Paperback, United Kingdom, 1993.

Obermaier, E. & Hels, W. *Jagdflieger oberst Werner Mölders. Bilder und Dokumente.* Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1996.

Price, A. *Late Marque Spitfire Aces 1942 — 45.* Osprey Publishing, Great Britain, 1995.

Price, A. *Spitfire Mark I/II Aces 1939 — 41.* Osprey Publishing,

Great Britain, 1996.

Price, A. *Spitfire Mark V Aces 1941 — 45*. Osprey Publishing, Great Britain, 1997.

Prien, J. *Jagdgeschwader 53. A History of the «Pik-As» Geschwader. Volume 2: May 1942 — January 1944*. Schiffer Military History, Atglen, USA, 1998.

Ringlsetter, H. *Major Helmut Wick. Kommodore Jagdgeschwader Richthofen Nr.2*. Motorbuch Verlag, Stuttgart, 2000.

Shores, C. *Dust Clouds in the Middle East*. Grub Street, London, 1996.

Shores, C. & Cull, B. & Malizia, N. *Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940 — 41*. Grub Street, London, 1987.

Shores, C. & Cull, B. & Malizia, N. *Malta: The Spitfire Year, 1942*. Grub Street, London, 1991.

Shores, C. & Cull, B. & Malizia, N. *Malta: The Hurricane Year, 1940 — 41*. Grub Street, London, 1987.

Styling, M. *Corsair Aces of Word War 2*. Osprey Publishing, Great Britain, 1995.

Tillman, B. *Wildcat Aces of Wold War 2*. Osprey Publishing, Great Britain, 1995.

Thomas, C. *Typhoon and Tempest Aces of Word War 2*. Osprey Publishing, Great Britain, 1999.

Алфавитный указатель

Британская империя

- Aaron, Arthur L. 45, 46
Abrahams, R. J. 313, 331, 337, 338, 425
Acworth, Richard A. 175, 332, 334, 341, 365, 366, 399, 425 — 427
Agazarian, N. le C. 175
Aikman, Alan F. 143
Aitken, John W. M. 94, 95
Allan, John W. 94
Allard, Geoffrey 75, 242
Allen, Hubert R. 223
Allen, James A. S. 175
Allen, John L. 175
Allen, Hubert R. 223
Allen, Percy F. 143
Ambrose, H. 158
Andrew, James R. 196
Angus, Allen B. 223
Armstrong, Hugo T. 129, 130
Archer, Philip L. I. 223, 224
Aries, A. W. 224
Arthur, Wilfred S. 158, 435, 441, 461 — 466
Ash 376
Ashton, John D. 224
Askey, Michael W. H. 224
Atcherely, David F. W. 224
Atherton, Geoffrey C. 224
Atkinson, Harold D. 143
Attwood, B. A. B. 430
Audet, Richard J. 114, 115
Babbage, Cyril F. 175
Bader, Douglas R. S. 16, 72, 73
Badger, John V. C. W. 158
Bailey, James R. A. 224
Bain, W. 377
Baird-Smith, M. J. 330
Baker, Henry C. 224
Baldwin, John R. 88, 89
Ball, George E. 195, 196
Ballantyne, James H. 224
Bamberger, Cyril S. 196
Banks, Edwin T. 313, 331, 337, 341, 427
Banks, Wilfred J. 143
Banner, F. S. 196
Bannock, Russell 143, 144
Barclay, Richard G. A. 195, 196
Barber, Maurice C. H. 224
Barker, F. J. 125, 127
Barker, George 301, 321, 326, 372
Barnes, William L. 197
Barnham, Dennis 224
Barnwell, Davis U. 225
Barr, Andrew W. 114, 116, 472
Barthropp, P. P. C. 143
Bartle, Jack P. 225, 473
Bartle, John P. 197
Bartley, Anthony C. 88, 89
Bartley, Len L. 433, 434
Barton, Anthony R. H. 130
Barton, Cyril J. 47, 48
Barton, Robert A. 116
Barwell, Eric G. 144, 145
Bateman 417
Bates 377
Bayly 136
Bayne, Alfred W. A. 175 — 177
Baynham, Geoffrey T. 197
Bazalgette, Ian W. 51, 52
Bazin, James M. 116
Beamish, Francis V. 112, 115, 116, 374

- Beard, Donald R. 225
 Beard, John M. B. 225
 Beaumont, Roland P. 144, 145
 Beaumont, Walter 197
 Bellman, Gordon E. 225
 Benham, Douglas I. 116
 Bennett, R. J. 313, 357, 377, 419,
 421, 426, 433, 434
 Bennions, George H. 117, 118
 Benson, James G. 130
 Berry, F. G. 225
 Berry, Ronald 79
 Beurling, George F. 62, 64
 Bird-Wilson, Howard A. C. 222, 225
 Bisdee, John D. 158
 Bisley, John H. E. 176
 Black 377
 Blair, Kenneth H. 197
 Blake, Arthur G. 197
 Blake, Minden V. 158, 159, 162
 Blatchford, Howard P. 197, 201
 Blockey, P. S. 286—288, 290, 292,
 298
 Boal, E. W. 229
 Boardman, Hubert S. 225
 Boccock, Eric P. W. 225, 228
 Boddington, Michael C. B. 106
 Bodie, Crelin A. W. 225
 Boitel-Gill, Derek P. A. 159, 162
 Boot, Peter V. 198
 Bosman, Andrew C. 159
 Botha, Adrian J. 226
 Boulter, John C. 198
 Boulton, Foss H. 226, 228
 Bouskill, Russell R. 226
 Bowes, Roderick R. H. 145
 Bowker, H. W. 226
 Bowker, Neville 130, 421, 427, 428,
 432—438
 Bowman, Henry C. F. 226
 Boyd, Adrian H. 90
 Boyd, Alan H. 198, 461, 484—489
 Boyd, Archibald D. M. 131
 Boyd, John L. 226
 Boyd, Robert F. 94
 Boyle, Brian J. L. 227
 Boyle, John G. 227
 Boyle, John J. 176
 Brabner, Rupert A. 227
 Bradshaw, Anthony 227
 Braham, John R. D. 63
 Brandon, Lewis 130
 Brannagan, Thomas A. 198
 Breithaupt, William R. 227
 Brennan, Paul V. 131
 Bretherton, Bruce A. 176
 Brett, George 284, 287, 301, 302
 Britten, Ralph I. E. 227
 Broad, Charles E. 176
 Broadhurst, Harry S. T. 106, 107
 Brooker, Peter R. E. 176, 177
 Brophy, Pat 49
 Brothers, Peter M. 83, 86
 Brown, E. H. 428, 429
 Brown, H. L. I. 329, 334, 337, 341,
 421, 426, 426, 428
 Brown, Mark H. 90
 Browne, Allen E. 198, 201
 Browne, Stanley F. 176—178
 Bruce, Bob 143
 Bruce, David C. 198
 Brumby, H. E. 261
 Brunton, Peter C. L. 421, 429
 Buchanan, George A. F. 198
 Buchanan, John K. 131
 Buckham, Robert A. 199
 Bungey, Robert W. 227, 228

Bunting, Bob 229
 Bunting, Edward N. 145
 Burges, George 178
 Burke, Patrick L. 229
 Burnard, L. G. 430
 Burnbridge, Bransome A. 70
 Burnell-Phillips, Peter A. 229
 Burra-Robinson, Lance A. P. 229
 Burton, Howard F. 178
 Burton-Gyles, P. R. 229
 Butcher 344
 Butterfield, Samuel L. 229
 Caine, John T. 229
 Caldwell, Clive R. 17, 64, 65, 437, 465
 Cameron, Allan C. 199, 435, 436
 Cameron, Gregory D. A. T. 230
 Cameron, Lorne M. 199
 Campbell, Duncan 441, 442
 Campbell, Francis 199
 Campbell, James C. 441, 442
 Campbell, Kenneth 36, 37
 Cardell, P. M. 233
 Carlson, Donald C. 199, 201
 Carbury, Brian J. G. 89, 90
 Carey, Frank H. R. 69
 Carpenter, John M. V. 145
 Cartridge, David L. 159
 Cartwright, Henry 228, 230
 Casbolt, Charles E. 98, 304, 316, 317, 321, 323, 325 — 327, 329, 330, 356, 359, 371, 414 — 417
 Casey, B. A. 447
 Cawthen 456
 Chadburn, Lloyd V. 131, 132
 Chambers, Hansford W. 178, 180
 Chandler, Horatio H. 199
 Charles, Edward F. J. 90, 91
 Charney, Kenneth L. 200
 Charnock, Harry W. 159
 Charron, Philip M. 230
 Chase, Frederick J. A. 230
 Chatfield 410
 Chatham 350, 390
 Checketts, John M. 94 — 96
 Cheshire, Leonard G. 53, 54
 Chisholm, Keith B. 200
 Chisholm, Roderick A. 145
 Cholmeley, Anthony H. 311, 312, 314
 Christie, George P. 178
 Chunn 193
 Churchill, Walter M. 159, 160
 Clare, Alfred W. B. 230
 Clark, Robert H. 313, 425, 426
 Clarke, J. H. 305, 313
 Cleaver, Gordon N. S. 177, 178
 Clerke, Rupert F. H. 230
 Cleveland, Howard D. 131, 133
 Clisby, Leslie R. 83
 Clouston, Wilfred G. 178, 179
 Clowes, Arthur V. 145, 146
 Clyde, William P. 146
 Coate, Edward E. 146
 Cobleby, Peter C. 230
 Cochrane, Arthur C. 179
 Cochrane, Homer P. 337, 341, 421, 426 — 429, 481 — 483
 Cock, John R. 132, 133, 186
 Coghlan, John H. 200
 Cole, Robert B. W. 200
 Coleman, George B. S. 179
 Coleman, Patrick T. 230
 Collard, Peter 200
 Collingwood, Robert J. P. 231
 Collyns, Basil G. 179, 180
 Connors, Stanley D. P. 106, 108
 Conrad, Walter A. G. 200

- Constable-Maxwell, Michael H. 179
 Conway, A. C. 181
 Cook, Harry 231
 Cooke, Nicholas G. 133
 Cooke-Botha, L. C. 231
 Cooper, Samuel G. 317, 320, 401, 402
 Cooper-Slipper, Thomas P. M. 146
 Coote, Patrick B. 333, 334, 336
 Cork, Richard J. 146
 Costello, Alfred R. 377, 381 — 383
 Cottingham, Leonard 117, 332, 346, 360, 418 — 424
 Couchman, R. A. 381
 Cousins 287
 Cowper, Robert B. 202
 Cox 331
 Cox, Barry M. 458
 Cox, David G. S. R. 160
 Cox, Graham J. 147
 Craig, Al. 249
 Craig, J. 381
 Craig, John T. 160
 Crawford, Harvey A. 231
 Crawford-Compton, William V. 70, 71
 Crew, Edward D. 108
 Cripps 417
 Crockett 393
 Crombie, Charles A. 117
 Cronin, Lawrence F. M. 231, 232
 Crook, David M. 231, 232
 Crosbi, Aitken 479
 Cross, R. W. G. 160
 Crossley, Michael N. 68, 69
 Crosswell 459
 Cruickshank, John A. 51
 Cullen, Richard N. 83, 325 — 327, 329, 331, 332, 334, 336, 340, 365, 366, 396 — 400
 Cundy, William R. 231
 Cunningham, John 74
 Curchin, John 160
 Currant, Chistopher F. 132, 133
 Czernin, Manfred B. 99, 100
 Dack, David B. 231
 Daddo-Langlois, Raoul 232, 233
 Dafforn, R. C. 202
 Dahl, Roald 360, 368, 369
 D'Albiac, J. H. 314, 351
 Dalton-Morgan, Thomas F. 74
 Daniel, Edward G. 181
 Daniel, Stephen W. 160
 Darley, Horace S. 233
 Darling, Edward V. 181
 David, William D. 74
 Davidson, Jimmy 444, 445
 Davidson, Robert T. P. 201, 202, 398
 Davies, James W. E. 202
 Davies, John 284
 Davis 240
 Davis, Charles T. 202
 Davison, Michael M. 108
 Daw, Victor G. 202, 203
 Dawson-Paul, Francis 181
 Day, F. 133
 Day, Robert W. R. 233
 Dean, Ernest H. 233, 344, 368, 381 — 383, 390
 DeBreyne, Art 48, 49
 Deere, Alan C. 70, 71
 Dennant 377
 Dexter, Peter G. 233, 234
 Dewar, John S. 133, 135
 Dick-Sherwood, Eric S. 234
 Dini, Antonio S. 234

- Dodds, James 96
 Doe, Robert F. T. 96
 Dodd, Wilbert G. 234
 Doherty, Eric S. 180, 181
 Doleman, Robert D. 133
 Doll, John C. S. 234
 Donaldson, Arthur H. 234
 Donaldson, Edward M. 234, 235
 Donaldson, George M. 203, 337, 341, 421, 426
 Douglas, W. A. 91
 Dove, D. 391, 392
 Dovell, R. L. 203
 Dowding, Harry J. 203
 Dowding, P. T. 311, 312, 328, 337, 370, 407
 Downer, William W. 235
 Downing, A. A. 235
 Downing, Alwin B. 108
 Drake, Billy 69
 Draper, Bryan V. 181
 Driver, Kenneth W. 134
 Drummond, J. F. 160, 267
 Dudley-Lewis, 318
 Duff, B. B. E. 425
 Duke, Neville F. 67, 68, 436, 473
 Duke-Wooley, Raymond B. 117, 118
 Duncan, Andrew 235
 Duncan-Smith, Wilfred E. G. 79, 80
 Dundas, John C. 100, 101
 Dunn, Patrick H. 203, 306, 311, 312, 315, 385, 407, 409
 Dunning-White, Peter W. 235
 Dunscombe 344
 Durnford, Peter E. G. 232, 235
 Dutton, Roy G. 100, 101
 Dymond, William L. 134
 Dyson, Charles H. 147, 148, 342, 343, 347, 386
 Eagle, William G. 160 — 162
 Eckford, Alan F. 161
 Edgar, A. H. 203
 Edge, Gerald R. 74
 Edghill, Douglas F. K. 181, 391, 392
 Edinger, Charles E. 203
 Edwards, Henry D. 235
 Edwards, Henry G. 203
 Edwards, Hughie I. 37, 38
 Edwards, James F. 75 — 77, 359
 Ekbery, Joseph S. 203
 Eliot, Hugh W. 117
 Ellis, John 102
 Ellis, Richard W. 181
 Elsdon, Thomas A. F. 161
 Ensor, Philip S. B. 236
 Esmonde, Eugene 39, 40, 44
 Etherton, John H. 203
 Evans, Ken W. S. 236
 Everard, Hedley J. 236
 Evers-Swindell, R. V. 286, 311, 312
 Eyre, Anthony 161
 Fairbanks, David C. 107, 108
 Farnes, Paul C. P. 182, 184
 Farquhar, Andrew D. 204
 Faure, Johannes M. 236
 Feary, Alan N. 236
 Fenwick, Harry E. 236
 Ferriss, Henry M. 108, 109
 Finucane, Brendan E. F. 67, 68
 Fiskin, Geoffrey B. 59, 60, 117 — 119
 Fitzgerald, Thomas B. 204
 Flinders, John L. 236
 Flower, Wanklin 311, 327, 332, 334, 468
 Fokes, Ronald H. 147, 148

- Forbes, Athol S. 182
 Ford, E. G. 433
 Ford, Leslie S. 204
 Forster, Anthony D. 204
 Foskett, Russell G. 204, 205
 Foster, Reginald J. 161
 Foster, Robert W. 161
 Fownes, R. E. 227
 Francis, John P. W. 205
 Franklin, William H. 102
 Fraser, Joseph F. 134, 313, 337,
 341, 421, 425 — 431, 482
 Freeborn, John C. 100
 Friendship, Alfred H. B. 205, 208
 Frost, John E. 91
 Fry, Charles H. 236, 237, 299, 313,
 337, 341, 376, 377, 421, 426, 428,
 429
 Fumerton, Robert C. 96
 Gaden, Charles B. 488
 Gardner, Peter M. 161
 Gardner, Richard E. 205
 Garland, Donald E. 34, 38
 Garton, Geoffrey W. 182
 Gatward, Alan A. 461, 477, 488
 Gaunce, Lionel M. 237
 Gauthier, Cleo 237
 Gaynor, John H. 237
 Gaze, Frederick A. O. 109
 Geddes, Keith I. 237
 Genders, George E. C. 163, 350,
 351, 391, 392
 Gibb, Walter F. 237
 Gibbes, Robert H. M. 134, 135, 465
 Gibbs, Eric M. 237
 Gibson, Gay P. 43, 44, 50
 Gibson, John A. A. 109, 111
 Giddy, Peter R. 238
 Gilbert, H. T. 238
 Gilbert, John C. 238
 Gilhirst, L. M. 157
 Gill, G. L. W. 433, 434
 Gillam, Denys E. 182, 184
 Gillan, John W. 182
 Gillies, J. 238
 Gilmour, William M. 147
 Gilroy, George K. 97
 Gleave, Thomas 205
 Gleed, Ian R. 101, 102
 Glegg, A. J. 131
 Glen, Arthur A. 147
 Glendinning, John N. 238, 239
 Gloster, Michael J. 147
 Glyde, Richard L. 162, 163
 Godden, Stanley 182, 408
 Godefroy, Hugh C. 182
 Golding, Douglas W. 147
 Goldsmith, Adrian P. 84
 Goodchild, Harry J. 340
 Goodman, Geoffrey H. 109
 Goodman, George E. 136
 Goold, Wilfred A. 238, 239
 Gordon, Donald C. 147
 Gordon, Reginald L. 205
 Gordon-Finlayson 317
 Gosling, Leslie C. 148, 149
 Goth, V. 137
 Goucher, Richard T. 238
 Gould, Derrick L. 238
 Gracie, Edward J. 118, 119
 Graham, Greg 311, 312, 316, 325,
 328
 Graham, Michael 238
 Graham, Malcolm G. 238
 Grant, Ian A. C. 163
 Grant, Reginald J. C. 163, 165
 Grant, Stanley B. 136

- Grassick, Robert D. 183
 Graves, Douglas H. 238
 Gray, Colin F. 65
 Gray, Robert H. 54, 55
 Gray, Ross G. 136
 Gray, Thomas 34
 Gray-Worcester, Anthony 419
 Greaves, Douglas H. 149
 Green 406
 Green, Charles P. 119, 121
 Green, Wilfrith P. 97
 Gregory, Donald S. 164, 311, 321,
 323, 325 — 327, 467 — 469
 Gregory, William 205
 Gribble, Dorian G. 119, 120
 Grice, Douglas H. 164
 Grier, Thomas 164, 165
 Griffiths, Glyn 240
 Groves, Jack L. 205, 331, 337, 341,
 421, 426, 428, 429
 Gunnis, Herbert H. K. 240
 Guy, Leonard N. 240
 Hadden, John A. M. 240
 Haggard, R. A. 183
 Hagger, Ronald A. 205
 Haine, Richard C. 240
 Haines, Leonard A. 164, 165
 Haletsky, Peter B. 151
 Hall, Douglas I. 183
 Hall, John A. S. 164
 Hall, Peter F. L. 164, 165
 Halliday 479
 Hallowes, Herbert J. L. 70, 73
 Hamar, Jack R. 206
 Hamlyn, Ronald F. 120
 Hammond, Ronald F. 240, 241
 Hampshire, Keith M. 183
 Hanbury, Osgood V. 136
 Hancock, Allan J. 149
 Hanks, Peter P. 101, 102
 Hannan, John 36
 Hards, Maurice S. 136
 Hardy 456
 Hardy, A. 192
 Hardy, Owen L. 183, 184
 Harket, Alan S. 164
 Harries, Raymond H. 91
 Harrington 433, 434
 Harrington, Archibald A. 183
 Harris, Webber 33
 Hart, K. G. 166
 Harten, W. J. E. 241
 Haw, Charlton 241
 Hawkins, G. E. 404
 Hayley-Bell, Dennis 241
 Haysom, Geoffrey D. L. 241
 Hayter, James C. F. 149, 150
 Hayton, Gilbert M. 241
 Hayward, Robert K. 241
 Heath, Peter R. 440, 484, 487
 Heatherington, Eric L. 241
 Hedgecoe, Edward R. 166
 Henderson 355
 Heppell, Phillip W. E. 241
 Herrick, Michael J. 60, 183
 Hesselyn, Raymond B. 76, 77
 Hewett, Edward W. F. 84, 320, 332,
 333, 340, 359, 368, 369, 401 — 403
 Hewitson, John L. D. L. 241, 242
 Hickey, William J. 315, 316, 318,
 320, 321, 323, 324, 401, 402, 467,
 469
 Higginson, Frederick W. 91, 93
 Hill, George U. 97, 99
 Hill, Howard P. 242, 243
 Hillary, Richard H. 242
 Hiller 456

- Hoare, Berty R. O. 149
 Hodgkinson, Arthur J. 109, 110
 Hodgson, William H. 75, 242, 243
 Hoffe 126
 Hogan, Henry A. V. 242, 244
 Holden, Eustace J. 185
 Holden, Kenneth 206
 Holland, Robert H. 239, 244
 Holliday, Lloyd H. 457
 Holman, Frank 206, 342 — 344,
 347, 348, 355, 421
 Hood, H. R. L. 113
 Honor, Dudley S. G. 149, 391, 392
 Hopewell, James 244
 Hopkin, William P. 243, 244
 Horne, Angus W. 185
 Hornell, David E. 49 — 51
 Horricks, Garth E. 244
 Hosken, F. W. 323, 328, 467, 468
 Houle, Albert U. 120, 121
 Houlton, John A. 243, 244
 Howard, Donald R. 206
 Howell 375
 Howell, Frank J. 185
 Howes, Harold N. 120
 Howitt, Geoffrey L. 185
 Hughes, Dennis L. 244, 245
 Hughes, Frederick D. 76
 Hughes, Paterson C. 91, 92
 Hugo, Petrus H. 79 — 81
 Hulbert, 305
 Hull, B. J. 245
 Hull, Caesar B. 206
 Human, Daniel W. 245
 Humpherson, J. B. W. 245
 Humphrey, Andrew H. 185
 Hunter, Philip A. 149, 150
 Hurst, J. 245
 Husband, Douglas F. 245
 Hussey, Jack H. 110, 111
 Hyde, Reginald J. 245, 250
 Ibbotson, Desmond 120
 Ingalls, Bruce J. 245
 Ingram, Mervin R. B. 184 — 186
 Inniss, Aubrey R. D. L. 166
 Jackson, John F. 166, 444, 456, 458
 Jackson, Leslie D. 246, 477
 Jackson, Norman C. 48
 Jameson, George E. 120, 121
 Jameson, Patrick G. 149, 150
 Jamieson, David R. C. 166
 Jay, Dudley T. 186
 Jeffrey, Alistair J. O. 206
 Jeffrey, Peter 436, 443, 473
 Jeram, Dennis M. 246
 Johnson 176
 Johnson 404
 Johnson, Georg W. 151
 Johnson, James E. 59, 62, 64, 269
 Johnston, George R. A. M. 186
 Johnston, H. A. S. 246
 Johnstone, Alexander V. R. 186
 Joll, Ian K. S. 246
 Jonas, R. C. 298, 302, 306
 Jones, Edward G. 246, 286, 287,
 305, 325, 334, 336, 355, 467, 468
 Jones, Frank E. 246
 Jones, Herbert 32
 Jones, Norman G. 207, 208
 Jones-Bateman, 286, 287
 Josling, N. H. 207
 Jowsey, Milton E. 246
 Joyce, Ernest L. 136
 Judd, Mike T. 246
 Kain, Edgar J. 59, 84, 86
 Kayll, Joseph R. 122, 123
 Kearins 96
 Kearney, James T. 151

- Keefer, George C. 110
 Keele, Brian R. 207
 Keith, George N. 186
 Kellett, Ronald G. 246, 247
 Kelsey, Howard C. 151
 Kendall, Philipp S. 151
 Kennedy, Irving F. 137, 140
 Kennedy, J. A. 227
 Kent, John A. 110
 Kerr, James B. 247
 Kettlewell, George V. W. 247, 293,
 305, 327, 328, 331, 337, 360, 367
 Kilburn, Michael P. 207
 Kilmartin, John I. 92, 93
 Kilner, Joseph R. 151
 Kimball, Donald H. 207
 King, Fredrick H. 149
 King, G. J. 207
 Kingaby, Donald E. 70, 72, 73
 Kingcome, Charles B. F. 166, 168
 Kinmonth, Michael W. 186
 Kipp, Robert A. 151
 Kirkpatrick, James 344, 388
 Kirkwood, Walter G. 247
 Klersy, William T. 84, 85
 Knight, Roland A. L. 207
 Kramer, M. 240
 de L'Ara, Loius G. C. 247
 Lacey, Dennis V. D. 247
 Lacey, James H. 63, 64
 Lamb, Charles 300, 301
 Lancaster, Johnny 306 — 308, 406
 Lane 456
 Lane, Brian J. E. 207, 208
 Lapp, Esli G. 247
 Lapsley, John H. 122, 123, 293,
 304, 305, 313, 385, 386, 467
 Lardner-Burke, Henry P. 187
 Laricheliere, Joseph E. P. 207
 Latimer, J. 207
 Latta, John B. 187
 Laubman, Donald C. 92
 Laubscher, Charles J. 247
 Lawrence, Arthur G. 248
 Laws, Adrian F. 248
 Lawson, Walter J. 209
 Le Cheminant, J. 209
 Le Roux, Johannes J. 76, 78
 Learoyd, Roderick A. B. 35
 Leary, David C. 248
 Leathart, James A. 166
 Leather, William J. 248
 Lee, Kenneth N. T. 187
 Lee, Richard H. A. 150 — 152
 Lefevre, P. W. 248
 Lelong, Roy E. 187, 191
 Leu, Rudolph M. 187
 Levesque, Joseph A. O. 248
 Lewis, Albert G. 77, 78
 Likeness, E. C. 226
 Lindsay, James D. 209
 Lindsay, Vernon M. L. 248
 Linnard, Sidney 126, 208, 209, 311,
 312, 317, 323, 324
 Littler 344, 354
 Livingstone, David F. 209, 210
 Llewellyn, Reginald T. 85
 Lock, Eric S. 67 — 69
 Lockwood, G. 248
 Lofts, Keith T. 209
 Lord, David S. A. 52, 54
 Lord, Geoffrey 248
 Loud, William W. J. 249
 Louden, Ian 460
 Lovell, Anthony D. J. 78, 80
 Lowe 456
 Luker, David 47
 Lynch, A. H. 404

Lyon, John 42, 43
 Lyons 235
 MacDonald, D. H. G. 341, 426 —
 428
 MacDonald, Harry D. 187
 MacDonnell, Aeneas R. D. 152, 154
 MacFayden, Donald A. 152
 Mackay, John 122
 MacKenzie, Andrew R. 167
 MacKenzie, John N. 209 - 211
 MacKenzie, Kenneth W. 137
 MacKenzie, Russell M. 249, 250
 Mackie, Evan D. 74, 75, 77
 Mackie, John F. 188, 350, 351
 MacLachlan, James A. F. 85
 MacLennan, Ian R. 188,
 MacQueen, Norman C. 167
 Maguire, William I. H. 110
 Maguire, William H. 188
 Magurie, William H. 211
 Magwood, Charles M. 249
 Mailey, Walter H. A. 211
 Malan, Adolph G. 65, 66
 Malcolm, Hugh G. 41
 Malfroy, Camille E. 249, 250
 Malloy, 433, 434
 Manger, Kenneth 249
 Mann, Jackie H. 249
 Manser, Leslie T. 40, 41
 Marland, R. G. 249
 Marrs, Eric S. 122
 Marshall, Alfred E. 75, 408, 410
 Martin, Richard F. 110, 111, 410
 Mason, F. 249
 Mason, Ernest M. 102 — 104, 301,
 305, 385, 408
 Matheson, C. N. 247
 Mathews, John O. 152
 Matthews, Peter G. H. 211
 Mayers, Howard C. 122 — 124
 McArthur, James H. G. 167
 McBurnie, Donald H. 251
 McDonald, Kenneth N. 167
 McDonald, Robert H. 337, 481
 McDowell, Andrew 78
 McElroy, John F. 137
 McFadden 409
 McGrath, John K. U. B. 188
 McGregor, G. R. 251
 McKay, Donald A. S. 97, 99
 McKay, Ian J. 32
 McKellar, Archibald A. 81
 McKnight, William L. 81, 82
 McLachlan, Ian D. 436, 440, 442,
 443, 477
 McLennan, G. R. 433, 434
 McLeod, Henry W. 72
 McMullen, Desmond A. P. 75
 McNab, Ernest A. 251
 McNair, Robert W. 85 — 87
 McWilliam, D. D. 434
 Meagher, Patrick Ed. 137
 Meaker, James R. B. 251
 Mellersh, Francis R. L. 167
 Metelerkamp, Peter C. R. 251
 Middleton, Rawdon H. 41, 42, 44
 Miller, Reginald A. 188
 Miller, Wilfred H. 124
 Millington, William H. 152, 153
 Milne, Richard M. 92
 Milward 398
 Mitchell, A. B. 354, 355, 392
 Mitchell, Harry T. 211
 Mitchell, Richard A. 188
 Mitchell, R. R. 391
 Mitchner, John D. 137
 Moir, D. T. 344, 354, 355, 390, 391,
 392

- Moore, Andrew R. 69
 Moore, L. A. 211
 More, James W. C. 124
 Moremon, John 457
 Morgan, John M. 188
 Morfill, Percival F. 210, 211
 Morris, Edward J. 138
 Morris, Tomas C. 305, 408
 Mortimer-Rose, Edward B. 138
 Morton, James S. 110
 Mott, Guy E. 251
 Mould, Peter W. O. 167, 168
 Muirhead, Ian J. 252
 Mulliner, Reginald W. L. 252
 Mungo-Park, John C. 123, 124
 Munro, Donald W. 459
 Murray, Frederick T. 252
 Mynarski, Andrew C. 48, 49
 Nash, Peter A. 110
 Neil, John W. 252
 Neil, Thomas F. 112, 115
 Nelson, William H. 252
 Ness, David E. 250, 252
 Nettleton, John D. 40
 Newhouse, Peter S. 253
 Newling, Michael A. 253
 Newton, Percival G. H. 253, 255, 338, 339, 343, 358
 Newton, William E. 42, 43, 44
 Niblett, John 253
 Nicholas, J. H. 253
 Nicholls, H. T. 211
 Nicholson, Eric J. B. 35
 Nitschke, Richard H. 253
 Niven, John B. 153, 154
 Noonan, Daniel E. 253
 Norris, James W. 46
 Norris, Stanley C. 138
 North, Harold L. 210, 211
 Northcott, Geoffrey W. 167, 168
 Norton, James W. 457
 Norwell, John K. 189
 Nowell, Gareth L. 87
 Nursey 478
 O'Meara, James J. 124
 O'Neil, John A. 253
 Officer, Terence 391, 393
 Ogilvie, Alfred K. 211 — 213
 Oldham, Ronald 253
 Oldroyd, Percy 286, 287, 290
 Olive, Charles G. C. 212
 Oliver 286
 Oliver, John O. W. 169
 Olver, Peter 254, 255
 Orr, Stanley G. 212
 Orton, Newell 81, 82
 Osler, Malcolm S. 112
 Oven, Alan J. 87
 Overton, Charles N. 254
 Oxspring, Robert W. 103
 Page, Alan G. 138
 Pain, Derek S. 254
 Pain, John F. 189
 Palmer, Arthur G. 254
 Palmer, Geoffrey E. 411
 Palmer, Robert A. M. 52, 53
 Pare, Robin 212
 Pargeter, Reginald C. 254
 Park, Geoffrey R. 254
 Park, Nigel M. 168, 169
 Parker, Gartrell R. 1. 153
 Parkinson, Colin H. 138
 Parrott, Peter L. 254 — 256
 Parsons, Claude A. 212
 Paton, Donald P. 256
 Patterson, Thomas L. 189, 385, 408
 Pattle, Marmaduke T. St. J. 59, 62, 269 — 363, 365, 387, 388, 399, 400,

- 402, 404, 406, 415
 Pattulo, W. B. 256
 Paul, Francis D. 212
 Paul, Harold G. 256
 Paxton, Thomas G. 256
 Payne, A. D. 256
 Payne, W. J. 153
 Payton, James J. 213, 214
 Pearce-Harvey 283
 Peart, Alan M. 255, 256
 Pegge, Constantine O. J. 169
 Pelly, Blake 484 — 487, 489
 Pepper, George 214
 Perrin, John R. 214, 441
 Phillips, James W. B. 103
 Phipps, Rodney T. 214
 Pike, Thomas G. 189
 Pinches, Maurice H. 153
 Pinckney, D. J. C. 189
 Pirow, Oswald 278
 Plagis, John A. 93, 94
 Player, John H. 213, 214
 Pleassance, Harold P. 256
 Plinston, G. H. F. 189
 Plumer, B. E. 256
 Pond 284
 Ponsford, Ian R. 189
 Powell, Robin P. R. 189
 Powell-Sheddon, George F. 256
 Preston, R. H. 408
 Price-Owen, Waldo B. 323, 325,
 419, 468
 Pring, Arthur M. O. 214
 Proctor, John E. 153, 154
 Provan, William W. 257
 Quinton, J. 179
 Rabagliati, Alexander C. 87
 Rabone, Paul W. 153, 154
 Rae, John D. 103, 104
 Ramsey 376
 Ramsey, Charles M. 169
 Ranger, Geoffrey 257
 Rankin, James E. 81, 82
 Rankin, Ronald 257
 Raphael, Gordon L. 190
 Ratlidge 331
 Rawlinson, Alan C. 169, 441, 444,
 453, 454, 470 — 475, 484, 487, 489
 Rayner, Roddy M. S. 169
 Read, James A. A. 138
 Rees, Stewart W. 215
 Reeves 376
 Reeves, M. 257
 Reeves, Nevil E. 87
 Reid, Donald G. 257
 Reid, Leonard S. 190
 Reid, William 46, 47, 50
 Reinisch 375
 Rew 306, 307, 406
 Reynolds, Bert 391, 393
 Reynolds, Robert E. 257
 Richardson 376
 Richens, S. A. 320, 321, 323, 336
 Richey, Paul H. M. 138 — 140
 Rigler, Thomas C. 169
 Riley, William 155
 Ringrose, W. J. 269, 270, 356
 Ripley, A. D. 324
 Rippon, A. J. 257
 Ripsher 375
 Ritchie, Blyth 257
 Rivalant, Jacques 368, 370
 Rhodes-Moorhouse, William H. 258,
 262
 Roberts 463
 Robertson, Frederick N. 124, 125
 Robertson, Ronald J. H. 215
 Robillard, Joseph G. L. 170

- Robinson, G. D. 192
 Robinson, McClelland E. S. 258
 Robinson, Michael L. 86, 88
 Rolfe 315
 Rolls, William T. E. 139
 Rook, Michael 215
 Ruchwaldy, Desmond F. 190
 Rudland, Clifford P. 190
 Rumsey, George 344, 352, 353
 Russell, Ian B. N. 139
 Russell, Noel 258
 Ryder, Edgar N. 170
 Ryley 420
 Sabourin, Joseph J. P. 215
 Sage, Paul C. W. 258
 Sager, Arthur H. 258
 Samouelle, Charles J. 125
 Sampson, Ralph W. F. 215, 217
 Sanders, James G. 88, 89
 Sanders, Philip J. 190
 Satchell, W. A. J. 215
 Saunders, C. H. 258
 Saunders, John H. W. 215, 442, 444, 445, 472, 477
 Saville, Eric C. 170
 Scarf, Arthur S. K. 39
 Schade, Patrick A. 112
 Schaw, H. 125
 Scherf, Charles C. 103
 Schmidt, Dallas W. 258, 259
 Schrader, Warren E. 125, 127
 Schultz, Rayne D. 170
 Schwab, Lloyd G. 58, 215, 286, 287, 425, 426
 Scott 463
 Scott, Desmond J. 190, 191
 Scott, A. H. 259
 Scott, D. S. 215
 Scott, Ernest 259
 Scott-Malden, F. D. S. 259, 262
 Scoular, John E. 97
 Selby, John B. 259
 Sewell, Alfred J. 215, 216
 Sewell, Herbert S. 259
 Shannon, U. Y. 314
 Shaw 383, 384
 Shaw, John T. 259
 Shead, Harold F. W. 259
 Sheen, Desmond F. B. 190 — 192
 Shepherd, John B. 170
 Sheppard, Donald J. 259
 Sheppard, Jackson E. 259
 Shillabeer 478
 Shipard, Mervin C. 105
 Simes, Ronald H. 216
 Simpson, John W. C. 155, 156
 Simpson, Peter J. 88
 Sinclair, George L. 260
 Sinclair, Gordon L. 139
 Sing, John E. J. 155
 Singleton, Joseph S. 192
 Sizer, Wilfred M. 155
 Skelton, Bill 70
 Skinner, Wilfred M. 155
 Slater 382 — 384
 Smart, Thomas 216, 217
 Smit, E. R. 425, 426
 Smith, Alan 216
 Smith, Albert I. 260
 Smith, Denis H. V. 337, 377, 408, 421, 428
 Smith, Donald H. 260
 Smith, E. B. B. 216
 Smith, G. K. 444, 445
 Smith, Forgrave M. 260
 Smith, Irving S. 170 — 172
 Smith, James D. 192
 Smith, Len A. 216

- Smith, R. H. 419
 Smith, Robert R. 171
 Smith, Roderick I. A. 104, 105
 Smith, W. A. 216
 Smythe, George 218
 Smythe, Rupert F. 218
 Snowden, E. G. 260
 Soden, Ian S. 260
 Somerville, James D. 192
 Somerville, M. F. 219
 Soper, Francis J. 139
 Sowrey, J. A. 260
 Spiller, R. T. 330
 Spurdle, Robert L. 171, 172
 Spurgin, Arthur L. M. 260
 St. John, Peter C. B. 260
 St. Quintin, Perry R. 155
 Stansfield, Noel K. 192
 Stapleton, Basil H. G. 217, 218
 Stapleton, Frederick S. 218
 Staples, Michael E. 261
 Stark, Lawrence W. F. 261, 262
 Starr, Norman J. 261
 Starrett, Harry J. 332, 344, 348,
 359, 420
 Steege, Gordon H. 171, 441, 444,
 445, 476 — 480, 487
 Steere, Harry 218, 222
 Stephen, Harbourne M. 70, 71
 Stephens, Maurice M. 82, 83
 Stephenson 430
 Stephenson, Leslie 139
 Stenborg, Gray 104, 105
 Stevens, Richard P. 98
 Stevenson, Peter C. P. 173
 Stewart, Charles L. W. 261
 Stewart, Kenneth W. 261
 Still, J. 357, 368, 369
 Stokoe, Jack 192
 Stone, Cedric A. C. 261
 Stones, Donald W. A. 112
 Storey, William J. 173
 Storrar, James E. 112
 Stratton, William H. 155, 156
 Strickland, James M. 155
 Stubbs, Frankie 311
 Stuckey, Vincent A. J. 261, 263,
 311, 312, 316, 317
 Styles, Lawrence H. 263
 Surman, John C. 263
 Sutton, F. B. 262, 263
 Swales, Edwin 55
 Sykes, Harold U. 311, 312, 318,
 319, 467, 468
 Tait, Kenneth W. 263, 265
 Talbot, Robert H. 139, 386
 Tamblyn, Hugh N. 263 — 265
 Taylor, Frederick F. 192
 Taylor, John A. S. 105, 107
 Taylor, N. 218
 Taylor, Tomas 198
 Tennant, A. A. 462, 463
 Tennant, Eric 218
 Theron, Servas van Breda 264
 Thomas, Hugh B. 264
 Thomas, Rhys H. 264
 Thompson, Dennis A. 264
 Thompson, George 53, 55
 Thompson, John M. 141
 Thompson, Peter D. 173
 Thorn, Edward R. 125, 126, 127
 Thorold-Smith, Raymond E. 193
 Thwaites, Bernard J. 264
 Tillard, Ruppert C. 219
 Tincey, Thomas D. 219
 Tongue, D. G. 183
 Toore 214
 Topham, John K. G. 106

- Townsend, Kenneth N. V. 264
 Townsend, Peter W. 126, 127
 Tracey, Owen V. 126, 129
 Trainor, Hugh C. 173
 Trent, Leonard H. 43, 44
 Trigg, Lloyd A. 45, 50
 Troke, Gordon W. 264
 Trollip, Eldon W. C. 325, 331, 337, 371, 415
 Trousdale, Richard M. 193, 195
 Trumble 374
 Truscott, Keith W. 98, 99, 460
 Tuck, Robert R. S. 65 — 67
 Tuckwell, George A. 173
 Tull, Desmond T. 157
 Tulloch, C. H. 327
 Turkington, Robert W. 157
 Turnbull, John H. 113
 Turnbull, Peter St.G. B. 141, 439—460
 Turner, Percival S. 140, 141
 Turner, R. C. 221
 Tweedale, Gordon R. 193
 Unwin, George C. 106, 107
 Upton, Hamilton C. 141
 Urwin-Mann, John R. 157
 Usher, Dennis C. 264
 Vale, William 62, 317—319, 321—323, 325—327, 329, 336, 340, 358, 364—379, 399
 van Mentz, Brian 193
 van Vliet, Cornelius A. 113
 Vanderfield, Richard D. 264
 Varey, A. W. 266
 Vassiliades, Basilios M. 173
 Vaughan, Trevor M. 311, 312
 Verity, Victor B. S. 172—174
 Vigers, Timothy A. 157
 Villa, John W. 106
 Voase-Jeff, Robert 174
 Wade, Trevor S. 219
 Waddy, John L. 94, 95, 416
 Wagner, Alan D. 193
 Wake, F. W. 174
 Wakeham, E. J. C. 266
 Wallis, Barnes 43
 Walmsley, Harold E. 128
 Walker, Derek C. 266
 Walker, James A. 219
 Walker, James E. 141, 142
 Wallace, Thomas Y. 219, 220
 Walsch, Don 63
 Walton, W. C. 193
 Ward, Derek H. 219, 222
 Ward, James A. 37—39
 Ware 377
 Warnes, G. B. 266
 Watkins, Douglas H. 266
 Watson, Anthony 113
 Watts, L. W. 220
 Waugh, Lawrence R. S. 220
 Way, Basil H. 220
 Weaver, Claude 128
 Weaver, Percy S. 194
 Webster, John T. 113, 286
 Wedgwood, Jefferson F. 106
 Weir, Archibald N. C. 265, 266
 Welfare, Denis 194
 Well 109
 Weller, Arthur A. P. 386
 Wells, Edward P. 128, 129
 Wells, John C. 220
 Welsh, Terence D. 266
 West 459
 West, Ronald 157
 Westenra, Derek F. 174, 361, 376, 377, 427
 Westlake, G. H. 128

- Whaits 463
 Whalen, James H. 220
 Whall, Basil E. P. 194, 195
 Whitamore, W. M. 157
 Whitby, Alfred W. 220
 White, Derek 266
 White, Harmom E. 113
 White, John 266
 Whitehead, Clifford 220, 221
 Whitley, D. 221
 Whitley, Eric W. 265, 267
 Whittaker, Richard C. 221
 Whittle, Robert J. C. 194
 Wickham, Peter R. W. 142, 144,
 344, 346, 358, 383, 390
 Wight, Ronald D. G. 142
 Wight-Boycott, C. M. 174
 Wilkinson, Royce L. 194
 Williams, David J. 267
 Williams, Desmond G. 160, 267
 Williams, Ernest L. 194
 Williams, Gordon A. 267
 Williams, John E. A. 267, 268
 Williams, John W. 157
 Williams, V. A. 170
 Williams, William D. 174
 Williamson, Peter G. K. 157
 Wilson 409
 Willson, John E. 142
 Wilson, Alistair F. 268
 Wilson, Frederick A. W. J. 221
 Wilson, Rex K. 174, 454
 Wilton-Jones 456
 Wimbhurst 456
 Wintersdorff 359
 Winskill, Archie L. 158
 Winsland, W. S. F. 334, 344 — 346
 Winten 488
 Wonnacott, Gordon 268
 Woodman, Ronald G. 221
 Woods, Eric J. 390, 391, 393, 419
 Woods, Eric N. 114, 115
 Woods, William J. 221, 325, 329,
 330, 344, 360, 370
 Woods-Scawen, Charles A. 142,
 196
 Woods-Scawen, Patrick P. 142, 196
 Woodward, Herbert J. 223
 Woodward, Vernon C. 79, 343,
 344, 354, 360, 380 — 395
 Wooten, Ernest W. 268
 Wright, Allan R. 130
 Wright, Eric W. 114
 Wykeham-Barnes, Peter G. 98, 287,
 293, 295, 296, 305 — 307, 310 — 312,
 385, 404 — 413
 Yarra, Jack W. 114
 Yates, Jack N. 268
 Yaxley, Robert G. 268
 Young, A. M. 334, 344
 Young, Michael H. 158
 Yule, Robert D. 222, 223
 Zary, Henry P. M. 196

Италия

- Abbarchi 383
 Andraghetti, Anselmo 428
 Aramu, Mario 408, 409
 Arcangeletti, Paolo 324
 Azzaroni, Edoardo 381
 Bacchi, Gualtiero 429
 Bacci, Guglielmo 468
 Barolo 327
 Bartolaccini, Osvaldo 333
 Bassi, Livio 331, 332
 Beccia, Giulio 322
 Bellagambi, Mario 337, 338
 Berlingieri, Andrea 322

Biffani, Guglielmo 385
 Bobba, Guido 441
 Bogoni 385
 Bonato, Arturo 317
 Botto, Ernesto 384
 Bozzi, Mario 388
 Braga, Pier Luigi 387
 Cantelli, Romolo 307, 308, 406
 Carancini, Mario Gaetano 323
 Cecchi 420
 Celentano, Agostino 392
 Chiarini, Guglielmo 487
 Coparali, Ruggero 386
 Corsi, Ugo 405
 Crainz, Edoardo 324
 Dallari, Enrico 312
 Del Manno, Luigi 320
 Dell'Oro, Antonio 307, 397, 406
 De Salvia, Marchello 341
 Di Angelis, Mario 349
 Falconi, Tito 441
 Faltoni, Egidio 332, 333
 Fanali, Duilio Sergio 307, 406
 Fava, Bruno 428
 Foshini, Ettore 337
 Frascadore, Mario 323
 Francinetti, Raoul 337
 Fuasti 420
 Fuchs 320
 Fusco, Alfredo 331
 Gambetta, 331, 332
 Gardella 320
 Garrisi, Stefano 381
 Gigli, Nicolo Cobolli 341
 Gino, Santo 312
 Giordanino, Enrico 342
 Girolami, Victor Ugo 409
 Giuduce, Eber 324
 Graffer, Giorgio 468
 Grandjacquet, Guglielmo 408, 409
 Graziani, Rodolfo 313
 Lavelli 420
 Leoni 320
 Locatelli, Luigi 421
 Luccetta, Ermes 428
 Lucchini, Franco 309
 Ludowico, Domenico 322
 Magaldi, Nicola 467
 Maionica, Romano 327
 Martinoli, Teresio Vittorio 425
 Meneghel, Attilio 317
 Miazzo, Ferruccio 421
 Mignani, Corrado 468
 Milano, Michele 320
 Molinari, Oskar 323, 324
 Molinari, Serafino 392
 Monti, Luigi 405
 Morandini, Maurizio 388
 Moretti, Giorgio 343
 Naccari, Oberdan 105
 Nanin, Francesco 385
 Negri 467
 Querci, Alvaro 312
 Pacini, Achille 468
 Patriarca, Antonio 392, 393
 Penna, Francesco 324
 Penna, Paolo 321
 Pergameni, Antonio L. 488
 Piragino, Armando 405
 Poli, Lido 312
 Prasca, Visconti 314
 Pratelli, Rolando 320
 Ratticchieri, Walter 317
 Renzi, Norino 312
 Revetria 487
 Rimoldi, Vittorio 105
 Rocca, Francesco 341
 Rosa 312

Rovetta 327
Salvadori, Giuseppe 317
Serafini, Bernardino 346
Simionato, Olindo 392
Spallacci, Luigi 428
Steppi, Roberto 461
Testerini, Torquato 324
Tiolo, Alberto 321
Torresi, Giulio 383
Torrioni, Enzo 429
Traini, Italo 337
Travaglini, Edmondo 327
Tufano, Domenico 324
Vaccari, Riccardo 385
Vaghi, Edoardo 421
Valente, Cesare 428
Valle, Antonio 312
Vannini, Marino 427
Vescia 320
Viola, Natale 317
Vivarelli 322
Weiss, Antonio 383
Zotti, Arrigo 468

Германия

Adolph, Walter 175
Apmann, Christian 445
Arnoldy, Hans-Jacob 350
Augenstein, Hans-Heinz 166
Baagoe, Sophus 174, 361, 376
Banke, Christian 368
Baumann 416
Baumann, Hans 358, 359
Baumgarther, Heinrich 358
Becker, Arno 346
Benke, Helmut 358
Blanke, Gerhard 349
von Blomberg, Axel 448

Bode, Erich 242
Borchert, Fritz 358
Brücker, Heinrich 357
Busselt, Leonhard 437
Christl, Georg 444, 446
Delatowski, Edmund 200
Dreyer, Fritz 370
Drolshagen 477
Düllberg, Ernst 473
Dürr, Erwin 446
Ebsen, Konrad 370
Eckard 346
von Eickhorn, Siegfried 356
Endmann, Gerhard 479
Faber, Klaus 346
Faltings, Adolf 346
Felden, Hans 108
Fischer, Kurt 69
Fluder, Emmerich 474
Franzisket, Ludwig 134, 410, 463
Frenzel, Günter 416
Frömming, Gerhard 346
Gabler 375
Galland, Adolf 175, 225
Galland, Wilhelm Ferdinand 92
Geiger, August 63
Geißhardt, Friedrich 230
Gerlach, Hans-Joachim 349
Glessinger, Hans 474
Gomann, Heinz 130
Grimm, Josef 438
Grotz 442
Hackler, Heinrich 355
Hagel 375
Hahn, Heinrich 356
Hahne, Ernst 92
Hannak, Günther 216
Heidel, Alfred 371, 437

Hillert, Günther 473
 Hobein 448
 Hoffmann, Kuno 349
 Hoffmann, Werner 244, 245
 Homuth, Gerhard 216
 Hoser, Georg 368
 Hunger, Heinrich 369, 370
 Junck, Werner 447
 Köhler, Armin 188, 351
 Körner, Friedrich 220
 Kraft, Georg 63
 Kroseberg, Heinz 417
 Külp, Franz 438
 Kuklau, Emil 370
 Kunze, Herbert 106
 Lachmann, Paul 368
 Lauberger, Franz 392
 Lemcke, Oskar 189
 Leppla, Richard 173
 Lippert, Wolfgang 81, 472 — 474
 von Maltzahn, Günther 110
 Mardaas, Herbert 348
 Marselle, Hans-Joachim 91, 212,
 219, 392, 463
 Matsch, Thomas 392
 Mentnich, Karl 392
 Mölders, Viktor 114
 Mölders, Werner 113, 117, 124,
 152, 238, 242
 von Möller, Hans-Jürgen 410
 Müller 361
 Münchenberg, Joachim 85, 171
 Niebuhr, Artur 203
 Oesau, Walter 40
 Ott, Peter 445
 Patz, Werner 354
 Pingel, Rolf 78
 Pflanz, Rudolf 100
 Pietschmann 361
 von Polier, 417
 Priller, Josef 106
 Redlich, Karl-Wolfgang 437, 438,
 472, 474
 Retters, Rudi 189
 Reuter, Horst 438, 473
 Richter 422
 Riehl, Erwin 355
 Rödel, Gustav 359, 437, 438, 474
 Rockel, Fritz 358
 Rohr, Ludwig 369
 Rossiwall, Theodor 361
 Rother, Harry 448
 Rühl, Heinrich 160
 Sander, Franz 446
 Sattler, Georg 368
 Sauerberg, Ernst 49
 Schafer, Wolfgang 477
 Schaible, Hans 348
 Schamong, Klemens 45
 Schellmann, Wolfgang 357
 Scheppa, Karl 473
 Schmidt, Armin 354
 Schmidt, Heinz 392
 Schmidt, Kurt 166
 Schneider, Hugo 116, 472, 474
 Schnurawa, Rudolf 368
 Schönthier 361
 Schöpfel, Gerhard 97, 187
 Schulz, Otto 76, 116, 200, 235, 257,
 359, 436, 437, 474
 Schwanhauser 448
 Schwarz, Paul 223
 Schwassmann, Heinz 51
 Sinner, Rudolf 254
 Sonnemann, Ulrich 347
 Spreckels, Robert 63, 183

Steinhausen, Günther 479
Stirnweiss, Georg 445
Stormer 354
Stütz, Karl 369
Tanier 473
Ubben, Kurt 354, 355
Uhlick, Johannes 317
Ulitz, Sebastian 370
Vinke, Heinz 63
Vogt, Gerhard 128
Wascott, Josef 473
Wasserzier, Gerhard 357
Wick, Helmut 100, 266
Wiesinger, Wilhelm 371
Wilhus, Hermann 354
Wimmer 348
Wingelmayer, Herbert 370
Wörner 448
Woidich, Franz 474
Ziegler, Werner 358, 359
Zillmer 416

Франция

Аncyon 456
Baron 452
Benezet 456
Dentz, Henry 451, 454, 455
Du Merle 456
Forget 378
Goffen 456
Grasset, Robert 391, 393
Laine 454
Le Gloan, Pierre 451
Littolf, Albert 410
Massicot 454
Pirel 456
Tanchoux 452
Vuillemin 449

Прочие

Fujita 43
Metaxas, Ioannis 314, 345
Sakai, Saburo 459

ISBN 5-17-021657-2



По вопросам оптовой покупки книг
издательства АСТ обращаться по адресу:
Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Книги издательства АСТ можно заказать по адресу:
107140, Москва, а/я 140, АСТ – «Книжки по почте»

Любое использование материала данной книги,
полностью или частично, без разрешения
правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

Зефиров Михаил Вадимович

АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Британская империя

В 2 томах

Том 1

Художественный редактор О.Н. Адакппа
Компьютерный дизайн: Ю.А. Хаджи
Технический редактор О.В. Панкрашина
Младший редактор Е.А. Лазарева

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2;
953004 — научная и производственная литература.

Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.02.953.Д.000577.02.04 от 03.02.2004 г.

ООО «Издательство АСТ». 667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Чочетова, д.
Наши электронные адреса: WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru.

ООО «Транзиткнига».

143900, Московская область, г. Балашиха, шоссе Энтузиастов, д. 7/1.

При участии ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32 от 27.08.02.
РБ, 220013, Минск, ул. Кульман, д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Республиканское унитарное предприятие «Издательство
«Белорусский Дом печати». 220013, Минск, пр. Ф. Скорины, 79. Заказ 1095.

Открытое акционерное общество «Полиграфкомбинат им. Я. Коласа».
220600, Минск, ул. Красная, 23.

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ. БРИТАНСКАЯ ИМПЕРИЯ

Книга рассказывает об английских, австралийских, канадских, новозеландских и южноафриканских пилотах, служивших в ходе Второй мировой войны в составе военно-воздушных сил Британской империи.

Предназначается для широкого круга читателей, как специалистов, так и любителей военной истории.