

9. Личное дело В. С. Кочулко // БГМИВОВ.
10. № 19761055 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.podvignaroda.ru/>. – Дата доступа : 18.01.2013.
11. Звезда. – 1963. – 20 верасня.
12. Всенародная борьба в Белоруссии против немецко-фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны: в 3 т. / редкол.: гл. ред. А. Т. Кузьмин [и др.]. – Минск : Беларусь, 1983. – Т. 1.
13. Гісторыя Беларускай ССР: у 5 т. / рэдкал.: І. С. Краўчанка [і інш.]. – Мінск : Навука і тэхніка, 1975. – Т. 4.
14. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 33а. Д. 421.
15. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 33а. Д. 451.
16. НАРБ. – Ф. 3515. Оп. 1. Д. 1.
17. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 33а. Д. 263.
18. НАРБ. – Ф. 1450. Оп. 2. Д. 1249.
19. НАРБ. – Ф. 4239. Оп. 1. Д. 1.
20. БГМИВОВ.
21. НАРБ. – Ф. 1450. Оп. 4. Д. 149.
22. *Корж, В. З.* Народная борьба против фашистских оккупантов на Пинщине / В. З. Корж // Из истории партизанского движения в Белоруссии (1941–1944 годы): сб. воспоминаний. – Минск : Госиздат БССР, 1961.
23. Раздавім фашысцкую гадзіну. – 1943. – № 78.
24. НАРБ. – Ф. 7. Оп. 3. Д. 1734.
25. Белорусы в советском тылу (июль 1941 г. – 1944 г.): сб. док. и материалов: в 2 вып. / сост. В. И. Адамушко [и др.]. – Вып. 1. Июль 1941 г. – 1942 г. – Минск : НАРБ, 2010.
26. НАРБ. – Ф. 7. Оп. 3. Д. 7.
27. НАРБ. – Ф. 7. Оп. 3. Д. 6.
28. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 47. Д. 2.
29. *Шода, Т. А.* Музей в годы военного лихолетья / Т. А. Шода // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.palacegomel.by/index.php?newsid=1234>. – Дата доступа : 18.01.2013.

Терри Джонс

ДЮНКЕРК В ИСТОРИИ И ПАМЯТИ БРИТАНЦЕВ

Летом 2017 г. в прокат вышел уникальный фильм «Дюнкерк», снятый на основе исторических событий, происходивших летом 1940 года. Как видно из фильма, от этих событий зависела дальнейшая судьба Великобритании. В случае полной потери личного состава британских войск под французским городом-портом Дюнкерком на берегу Ла-Манша страна осталась бы практически беззащитной. Но случилось чудо, значение которого даже сегодня не просто оценить. О том событии не идут споры в

фильме, но этот сюжет постоянно всплывает в общественном дискурсе, продолжающемся по настоящее время как на страницах научных изданий, так и в СМИ.

Кратко напомним суть того, что произошло за 10 дней на берегах материковой Европы, когда решалась судьба ее одной из важнейших островных держав – Великобритании. А главное, попытаемся найти ответ на один из актуальных вопросов: как удалась операция, известная из литературы под названием «Динамо»? Именно она раскрывает уникальность тех событий, связанных с эвакуацией английских, французских и бельгийских частей из района Дюнкерка. Хотя начиналась она спонтанными поездками из района гавани Маргейт и короткими морскими путешествиями неравнодушных англичан из Брайтона, которые на маленьких суденышках (они были не достаточно велики, чтобы назвать их кораблями) оказывали помощь в эвакуации военных морским путем. Со временем владельцы этих морских средств гордо демонстрировали те медные таблички, на которых было написано, что эти лодки принимали участие в спасении союзных войск с мола и пляжей Дюнкерка с 26 мая по 4 июня 1940 года [1].

Благодаря этой информации можно узнать, сколько поездок они совершили, переправляя британских солдат на крупные корабли, которые стояли на якоре в более глубоких водах. Кроме того, мои личные воспоминания позволяют ответить и на другие вопросы. Так, мой бывший тесть был профессиональным солдатом, который отправился во Францию в 1939 г. в составе Британских экспедиционных сил (БЭФ) и был серьезно ранен в районе Дюнкерка. Его воспоминания, конечно, расплывчаты и несколько туманны, так как он получил тяжелое ранение головы, и после того, как его комиссовали из армии, именно из-за этой травмы он больше никогда не работал.

Предвосхищая повторение плана Шлиффена во время Первой мировой войны (вторжение Франции через Бельгию), французские и британские армии продвинулись на север, чтобы противостоять угрозе в мае 1940 г. [2, р. 143]. Развертывание немецких войск на севере было, по сути, обманым шагом, чтобы развернуть на это направление союзников, а главные силы ворвались бы во Францию через Арденны. Разработавшие этот проект французы полагали, что немецкие танковые соединения не смогут пройти через Арденны, и таким образом они будут защищены. Но командующий армейским корпусом Эрих фон Манштейн вскоре доказал им, как они ошибались [3, р. 148–167].

Когда они поняли, что в результате прорыва через Арденны их армии оказались отрезаны от баз снабжения, союзники отступили на юг. После короткой, но героической обороны Бельгии и Голландии армии этих стран прекратили сопротивление, и теперь союзники оказались зажаты немецкими войсками с севера и юга.

Главкомандующим Британских экспедиционных сил был лорд Джон Горт, который считался человеком мужественным, но здесь нужен был идеальный организатор для решения задач в той критической ситуации,

в которой оказались союзники. Однако в тех условиях, несмотря на все сложности, 20 мая 1940 г. Британский Королевский флот начал разрабатывать план эвакуации армии из Дюнкерка – последнего порта на Ла-Манше, который еще был занят союзниками [2, р. 148].

Из научной литературы следует, что лучше всего для быстрой эвакуации подходили эсминцы, они были хорошо вооружены и могли отбивать атаки немецких штурмовиков и бомбардировщиков. Однако на деле в то сложное время из 200 эсминцев Британского Королевского флота только 41 смог участвовать в операции «Динамо».

Поэтому важно иметь в виду, что все малые суда и лодки вдоль южного побережья Англии были мобилизованы для эвакуации с побережья вокруг Дюнкерка союзных войск, которые теперь оказались в ловушке. Здесь были лодки и катера – все, что могло пересечь Ла-Манш, включая суда и корабли, рыболовные траулера и шхуны, (торпедные) катера, старые колесные пароходы, портовые буксиры с Темзы и личные парусные яхты из яхт-клубов. Известна история 14-летнего мальчика, который провел девять дней под постоянным огнем немецких самолетов, перебрасывая солдат с берега на эсминцы, а по возвращении домой мать сильно отругала его за то, что он не взял запасную пару носков!

Таким образом, человеческий фактор стал для британцев тем важнейшим условием, без которого эвакуация вряд ли имела бы такие положительные последствия. В целом можно говорить и о том, что операция «Динамо» по эвакуации британских сил стала возможной благодаря двум очевидным фактам:

1. Необъяснимому приказу Гитлера остановить танковые дивизии за пределами Дюнкерка, тем самым оставив открытой полностью подготовленную к закрытию ловушку.

2. Исключительно спокойные природные условия на море, позволившие не подготовленным к сложному плаванию лодкам быть использованными для эвакуации британских сил.

За девять дней операции «Динамо» были эвакуированы в общей сложности 338 226 союзников-военнослужащих, потери составили семь французских эсминцев, шесть эсминцев Королевского военно-морского флота и 106 военнослужащих Королевских военно-воздушных сил. Германия потеряла 156 самолетов [3, р. 167].

Заметим, что всю тяжелую военную технику вывезти не смогли, ее пришлось покинуть.

Главный вывод для британцев заключается в том, что если бы в самом начале июня 1940 г., когда силы Британского экспедиционного корпуса еще не были на родине, немцы бы вторглись сюда, то страна оказалась бы практически беззащитной. Поэтому мы с гордостью говорим о человеческой победе под Дюнкерком, а не о позорном бегстве союзников. Всем известна книга Джона Рида – американского военного журналиста, очевидца Октябрьской революции в России: «10 дней, которые потрясли мир». В нашем случае те же 10 дней, с 26 мая по 4 июня 1940 г., спасли Великобританию от позора.

ЛИТЕРАТУРА

1. Dunkirk evacuation [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://en.wikipedia.org/wiki/Dunkirk_evacuation. – Дата доступа : 12.05.2018.
2. The Illustrated Encyclopaedia of World War Two: in 2 vol. Vol. 2. – London : Orbis Publishing Ltd, 1978. – P. 140–166.
3. World War Two, Blitzkrieg. – London : Orbis Publishing Ltd, 1978. – P. 148–167.

Д. Киенко

ПАРТИЗАНСКАЯ АВИАЦИЯ

В течение всей войны руководство белорусским партизанским движением использовало авиацию, «выбивая» ее у различных ведомств: ГВФ, АДД, авиации ВДВ, фронтовой авиации. Естественным образом во время войны каждое ведомство имело свои задания, и выполнять, как им казалось, «второстепенные» задачи не горело желанием. Поэтому выделение самолетов всегда шло «со скрипом» и в любой момент, как это зачастую и случалось, прикомандированные для выполнения задач экипажи и самолеты могли быть отозваны.

По мере возрастания объемов перевозок и накопления противоречий партизанское командование в лице Белорусского штаба партизанского движения (далее – БШПД) вынашивало мысль получить в свое непосредственное распоряжение какие-либо авиационные части.

Основными «рабочими лошадками» для помощи партизанам в 1942–1944 гг. были самолеты У-2 и Р-5. Причем Р-5, несмотря на свой почтенный возраст и изношенность, имел для обеспечения партизан важнейшее значение, так как обладал большей дальностью и грузоподъемностью, чем У-2. Самолеты Ли-2 до середины весны 1944 г. привлекались к полетам эпизодически. К концу 1943 г. летный ресурс Р-5 был практически исчерпан, самолет активно использовался в действующей армии еще с 1941 г. и к тому времени оставшихся пригодных самолетов оставалось весьма немного, таким образом пришлось использовать менее грузоподъемные У-2 и совершать в два раза больше вылетов, чтобы доставить тот же объем грузов. Дальность У-2 позволяла совершать полеты только в ближние тылы противника, а партизанам, в свою очередь, приходилось оборудовать посадочные площадки и места выброски грузов в оперативных тылах немецких войск, что составляло определенную опасность.

Еще одним весьма подходящим самолетом в течение всей войны являлся транспортный Як-6. Этот самолет имел ряд таких преимуществ, как: два двигателя, большие, чем у Р-5 и У-2, дальность и грузоподъемность. Однако их производство закончилось в 1943 г. после выпуска 381 машины. Самолеты довольно быстро разошлись по фронтам и министерствам, поэтому на «плановую» замену У-2 и Р-5 «яками» рассчитывать не приходилось.