

КОРОЛЕВСКИЕ ВВС В ГРЕЦИИ - УРОКИ КАМПАНИИ 1941 ГОДА

Данная статья написана британским военным историком, бывшим офицером RAF Дэвидом Стаббсом (Davis Stubbs). В ней высказывается предположение, что решение Великобритании ввести войска в Грецию в ноябре 1940 года, первоначально ограничившись направлением небольшого контингента Королевских ВВС, положило начало цепи событий, которая в конечном итоге привела к катастрофе. В ходе этой операции стремление военного руководства удовлетворить политические амбиции, связанные с реализацией масштабной стратегии, привело к тому, что некоторые командующие проигнорировали собственные оценки, согласно которым вмешательство было обречено на неудачу при отсутствии достаточной авиационной поддержки. В статье будет показано, каким образом политическое руководство оказывало давление на военных командиров и как их первоначальные возражения постепенно ослабевали. В результате они начали пренебрегать собственным рациональным анализом обстановки и убеждать себя в том, что невозможное всё же возможно. Последствия этого оказались губительными и выразились в тяжёлых потерях в людях и военной технике.

Статья дополнена материалами из других публикаций по данной теме.

Введение

В июне 1940 года, вскоре после [эвакуации Британских экспедиционных сил из Дюнкерка](#) и Франции, *Комитет Бартоломью/Bartholomew Committee*, состоявший из пяти армейских офицеров в звании бригадного генерала и выше, представил доклад, посвящённый урокам, извлечённым из [Французской кампании](#). Доклад Комитета, имевший достаточно узкую направленность, отражал как его исключительно армейский состав, так и характер использованной доказательной базы: среди опрошенных был лишь один офицер Королевских ВВС, тогда как армейских офицеров — более сорока. Комитет пришёл к выводу, что при наличии хотя бы относительно равных условий для ведения боевых действий британская армия в будущем сможет уверенно сражаться с германской армией и рассчитывать на успех, поскольку, по мнению авторов доклада, «один британский солдат стоил одного немецкого», а точнее — «*британец превосходил немца*».

Анализ, представленный в докладе, стал характерным примером того, насколько британская армия неверно понимала германскую концепцию общевойсковой войны. Комитет ошибочно исходил из того, что во время Французской кампании германская армия непосредственно управляла авиацией *Люфтваффе*, рассматривая её как свои «органические» подразделения. Именно это ошибочное представление привело Комитет к заключению, что одной из главных причин поражения во Франции стала неспособность RAF действовать по германскому образцу, то есть выполнять преимущественно вспомогательную роль в интересах сухопутных войск, а не сохранять независимость в применении своих сил.

Хотя подавляющее большинство британских солдат никогда не читало выводов Комитета, их собственный опыт, полученный во Франции, заставил многих интуитивно согласиться с подобным анализом и его заключениями. Несмотря на героические действия RAF в ходе [Битвы за Британию](#), большинство армейских офицеров и солдат так и не прониклось пониманием решающего значения господства в воздухе или, по крайней мере, лишения противника воздушного превосходства. Они сомневались, сможет ли RAF, действуя вне территории Великобритании и не пользуясь преимуществами собственной базы, успешно соперничать с *Люфтваффе*. Ещё больше их тревожило то, что RAF может оказаться не в состоянии обеспечить сухопутным войскам ту степень воздушного прикрытия, которую они считали необходимой для ведения главного, по их мнению, сражения войны — боевых действий на суше.

После неудачи [Норвежской кампании](#) зимой 1940–1941 годов следующая возможность проверить на практике выводы *Комитета Бартоломью* появилась в первые месяцы 1941 года, когда германские войска, перебросив силы в соседние Румынию и Болгарию, начали угрожать Греции.

Несколько ранее, в октябре 1940 года, после [вторжения Италии в Грецию](#), греческое руководство предпочло вести войну против итальянцев без участия британской армии, опасаясь, что широкомасштабная британская военная помощь может спровоцировать Германию на вторжение. Однако в области авиации греки всё же обратились к Великобритании за поддержкой. Поэтому, когда в ноябре 1940 года в Грецию были направлены несколько эскадрилий RAF, вооружённых преимущественно уже устаревшими самолётами, Великобритания тем самым выполнила свои обязательства по гарантиям безопасности Греции, данным ещё в 1939 году. Тем не менее, когда в 1941 году германские войска начали продвижение в Болгарию, британское руководство осознало истинные намерения Германии в отношении Греции и стало добиваться отправки туда сухопутных войск. Предполагалось, что при поддержке потенциальных союзников в регионе — Югославии и Турции — удастся создать на Балканах новый фронт, который заставит Германию вести войну ещё и на юге Европы. В Лондоне считали, что подобное развитие событий может привести к истощению Германии и даже к её поражению, поскольку британское руководство было убеждено в экономической уязвимости Третьего Рейха.

В конце Первой мировой войны германская экономика действительно потерпела крах, а имевшиеся в распоряжении британского правительства данные промышленной разведки накануне Второй мировой войны привели Черчилля, а особенно министра иностранных дел Энтони Идена, к убеждению, что создание британского плацдарма в Греции вызовет аналогичное давление и серьёзно ослабит германские военные усилия. Однако подобные расчёты недооценивали как размеры германских запасов военных материалов, так и значение ресурсов, которыми Германия овладела после своих побед в Западной Европе. Вместе с тем немцы действительно в значительной степени зависели от сырья, поступавшего из Югославии, необходимого для промышленности и вооружённых сил. Кроме того, Гитлер опасался, что размещённые в Греции подразделения RAF смогут поставить под угрозу поставки румынской нефти, жизненно важной для Германии. Именно поэтому германские дипломаты предупредили греческое правительство, что Германия нападёт на Грецию, если британцам будет позволено использовать район Салоник в качестве базы для ударов по нефтепромыслам Плоешти. Со своей стороны, греческое руководство стремилось завершить Греко-Итальянскую войну на приемлемых для себя условиях и при этом избежать втягивания страны в более широкий мировой конфликт. Поэтому Афины одновременно вели тайные переговоры с Германией и продолжали рассчитывать на британские гарантии безопасности, предоставленные в 1939 году. В результате греки ограничили деятельность RAF главным образом итальянским фронтом, где, с их точки зрения, британская авиация должна была выполнять прежде всего задачи непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск.

В настоящей статье рассматриваются причины, по которым RAF был направлен в Грецию в 1940 году лишь в качестве символического контингента, а также оценивается влияние этого решения на последующие выводы британского руководства относительно возможности успешных действий сухопутных войск против германского наступления через Болгарию. Будет показано, каким образом политическое стремление создать Балканский фронт против Германии привело к тому, что некоторые из наиболее влиятельных военных руководителей в решающие моменты, когда оценивались перспективы греческой кампании, давали политикам советы, противоречившие здравому военному анализу. В частности, автор предполагает, что главнокомандующий британскими военно-воздушными силами на Ближнем Востоке главный маршал авиации сэра Артур Лонгмор (Arthur Murray Longmore, 1885-1970) оказался под влиянием обстоятельств и предпочёл преуменьшить свои серьёзные сомнения относительно перспектив воздушной кампании.

В своих мемуарах Черчилль утверждал, что британское вмешательство в Греции привело к отсрочке германского нападения на Советский Союз. Однако историк [Мартин ван Кревельд](#) (Martin van Creveld) показал, что стремительная победа Германии в Греции

вызвала лишь незначительную задержку операции *Барбаросса*, тогда как основной причиной её переноса стали общая нехватка транспортных средств и медленная переброска транспорта к Восточному фронту.

[Джоэл Хейворд](#) (Joel Hayward), в свою очередь, отмечал, что даже после получения доступа к румынской нефти Германия продолжала испытывать серьёзные трудности с удовлетворением своих потребностей в топливе в ходе последующей кампании. Тем не менее, за исключением превосходной работы [Робина Хайэма](#) (Robin Higham) *Дневник Катастрофы*/*Diary of a Disaster*, сравнительно мало исследований было посвящено вопросу, почему британские сухопутные войска были брошены в бой против уже доказавшей свою эффективность германской общевойсковой военной машины, не располагая достаточной поддержкой современных сил RAF.

Большинство историков, сосредоточив внимание на действиях сухопутных войск, а также на неспособности греческой армии своевременно отойти на заранее согласованную оборонительную линию по реке Алиакмон, пришли к выводу, что положение Британской армии стало безнадёжным, что силы RAF в Греции были слишком малы, чтобы противостоять господству *Люфтваффе* во время отступления, а стремительное продвижение германских войск лишило союзников возможности организовать новую оборону в других районах страны. В последние годы некоторые исследователи поставили такую интерпретацию под сомнение. Так, Питер Юэр (Peter Ewer) утверждает, что британские планировщики полагали, будто сложный рельеф Греции не позволит Вермахту повторить успех молниеносной войны, достигнутый в Западной Европе благодаря тесному взаимодействию авиации и сухопутных войск. Крейг Стокинс (Craig Stockings) и Элеанор Хэнкок (Eleonor Hancock), в свою очередь, выдвинули тезис, что преимущество *Люфтваффе* в воздухе нередко переоценивается, поскольку постоянные воздушные налёты производили на солдат столь сильное психологическое впечатление, что они ошибочно считали именно авиацию решающим фактором поражения, несмотря на то что реальные результаты воздушных ударов — количество убитых, степень разрушения дорог и уничтоженной техники — были значительно скромнее. Иными словами, эти исследователи полагают, что британские планировщики считали влияние авиации на ход кампании лишь ограниченным, а последующее развитие событий, по их мнению, подтвердило правильность такого взгляда.

Однако имеются свидетельства того, что, несмотря на сравнительно незначительный материальный ущерб, нанесённый *Люфтваффе* в ходе кампании, психологическое воздействие его безраздельного господства в воздухе оказалось настолько сильным, что существенно подорвало боевой дух британских солдат. Иными словами, воздушная мощь сыграла гораздо более важную роль в исходе британской кампании в Греции, чем принято считать. Более того, внимательное изучение факторов, лежавших в основе геополитических оценок британских политиков, которые привели к решению направить британские войска в Грецию, позволяет выделить ряд обстоятельств, заслуживающих особого внимания.

Во-первых, необходимо рассмотреть роль премьер-министра Уинстона Черчилля и сэра [Энтони Идена](#), поскольку именно она создаёт необходимый контекст для понимания рекомендаций, которые давали высшие командиры Британской армии и Королевских ВВС. Во-вторых, любое расширение британского участия в Греческой кампании должно было учитывать, что присутствие RAF в Греции, начавшееся за шесть месяцев до появления там британских сухопутных войск, первоначально задумывалось лишь как символический жест. Эти силы предназначались для действий против значительно более слабого противника — Итальянской армии, а вовсе не против германских вооружённых сил. В-третьих, при планировании греческой кампании уроки поражения во Франции и победы в Битве за Британию были либо проигнорированы, либо истолкованы самым ошибочным образом при оценке того, насколько вообще жизнеспособным являлось вмешательство британской армии. В-четвёртых, тщательно подготовленная, аргументированная и своевременно доведённая до руководства официальная оценка региональных возможностей RAF неизбежно показала бы, что британские ВВС не располагают средствами для успешного противодействия ожидаемому германскому наступлению в Греции в 1941 году.

Следовательно, без достаточной авиационной поддержки британская и греческая армии были практически обречены потерпеть поражение в предстоящей кампании.

В этой связи необходимо внимательно рассмотреть роль, которую сыграл командующий RAF на Ближнем Востоке — главный маршал авиации сэр Артур Лонгмор, уделив особое внимание тем рекомендациям, которые он давал после того, как благодаря разведывательной информации, полученной в рамках [проекта ULTRA](#), стало очевидно, что германское вмешательство в Греции неизбежно. Лонгмор прекрасно понимал: имеющиеся в его распоряжении самолёты не способны лишить немцев господства в воздухе. Однако после того, как его неоднократные жалобы на недостаток сил и средств оставались без внимания — главным образом из-за ошибочных представлений руководства о количестве самолётов, якобы поступивших в его распоряжение, — он почувствовал себя вынужденным. На совещании во [дворце Татой](#) в феврале 1941 года Лонгмор уступил давлению политиков и других военных: он отбросил собственные сомнения и предпочёл промолчать. Тем самым он невольно способствовал тому, что политическое руководство получило подтверждение уже существовавшим ошибочным оценкам. Это укрепило политиков во мнении, будто предлагаемая кампания против Германии в Греции является осуществимой, хотя имеющиеся факты свидетельствуют, что она изначально не имела реальных шансов на успех.

Политика, стратегия и отношение Черчилля к Уэйвеллу

Отношения Уинстона Черчилля с его военачальниками нередко были весьма напряжёнными. К некоторым из них он испытывал неприязнь практически с самого начала. Одним из таких командующих был вдумчивый и осторожный генерал сэр [Арчибальд Уэйвелл](#) (Archibald Wavell), главнокомандующий британскими силами на Ближнем Востоке. Черчилль считал его чрезмерно медлительным, тяжеловесным и лишённым необходимой энергии. В июле 1940 года Черчилль поручил своему другу, генералу [Бернарду Фрейбергу](#) (*правильно – Фрайберг - Bernard Freiberg - ВК*), оценить, насколько вяло, по его мнению, велась кампания на Ближнем Востоке под руководством Уэйвелла. После ознакомления с докладом Фрейберга Черчилль в начале августа 1940 года вызвал Уэйвелла в Англию для, как было сказано, «серьёзных обсуждений». Доклад убедил Черчилля в том, что итальянским войскам, угрожавшим Египту, можно нанести «крупное поражение», а Уэйвелл якобы неэффективно использует огромные силы, находящиеся в его распоряжении. Черчилль настолько проникся выводами доклада, что даже всерьёз рассматривал возможность сместить Уэйвелла с должности и заменить его Фрейбергом. Возможно, именно этим объясняется то обстоятельство, что в мае 1941 года Уэйвеллу было приказано передать Фрейбергу командование британскими войсками на Крите — решение, [последствия которого оказались катастрофическими](#).

Вернувшись в Каир, Уэйвелл получил от Черчилля чрезвычайно конкретные указания, не оставлявшие ему никаких сомнений в том, что, как он сам позднее вспоминал, «Уинстон не доверял мне вести кампанию по собственному усмотрению и был полон решимости навязать свои собственные идеи». Именно эта последовательность событий ознаменовала начало процесса, в ходе которого на Уэйвелла стало оказываться всё более сильное политическое давление с целью заставить его привести военные планы в соответствие с политическими устремлениями руководства страны. Именно в этом контексте и следует рассматривать события, описанные в настоящей статье.

Первоначально Черчилль вовсе не был главным сторонником британского вмешательства в Греции и поначалу не проявлял особого желания поддерживать греков. На заседании Военного Кабинета 27 октября 1940 года министр по делам Индии [Леопольд Эмери](#) (Leopold Amery) и министр по делам колоний [лорд Ллойд](#) (George Ambrose Lloyd) предложили оказать Греции военную помощь. Однако Черчилль резко возразил им, указав, что они совершенно не учитывают, какие ресурсы потребуются для подобной операции. Однако последующие события, по-видимому, изменили его точку зрения. На следующий день Италия вторглась в Грецию, и Черчилль, известный своей склонностью выносить на обсуждение Военного Кабинета масштабные геостратегические проекты, пришёл к мысли, что создание широкой союзнической коалиции может создать угрозу правому флангу

Германии на Балканах и тем самым осложнить её стратегическое положение. Несмотря на свои прежние опасения относительно нехватки ресурсов, 4 ноября 1940 года Черчилль сознательно добился того, чтобы Военный Кабинет как можно раньше согласился с идеей британского военного вмешательства в Греции. Тем самым он стремился предотвратить возможные последующие сомнения министров относительно масштабов и сложности одновременного ведения нескольких военных операций. Черчилль прекрасно знал — благодаря строго секретной личной шифрованной телеграмме, полученной из Каира от Энтони Идена, занимавшего тогда пост военного министра, — что Уэйвелл уже завершает подготовку [наступления против итальянцев в Северной Африке](#). Однако он сознательно предпочёл не сообщать об этом Военному Кабинету. В результате [Комитет Начальников Штабов](#) отдал Уэйвеллу распоряжение «оказать Греции максимально возможную материальную и моральную поддержку в самые кратчайшие сроки», а также «немедленно приступить к осуществлению данного плана». Следствием столь недостойного поведения Черчилля стало то, что в Лондоне и Каире были независимо друг от друга подготовлены оценки вероятных последствий участия Британской армии в греческой кампании, причём выводы этих двух оценок существенно расходились.

Однако в начале ноября 1940 года сами греки не желали допускать Британскую армию на свою территорию, опасаясь спровоцировать Германию на немедленное вмешательство. Они полагали, что смогут ограничить войну исключительно борьбой с Италией и избежать втягивания в более широкий конфликт между Великобританией и Германией. Поэтому греки просили лишь авиационную поддержку, поскольку собственные военно-воздушные силы Греции были весьма малочисленны. Учитывая огромный объём обязательств Британской армии в Африке, Уэйвелл, вероятнее всего, был даже доволен тем обстоятельством, что требования о помощи Греции ложились главным образом на RAF и на главного маршала авиации сэра Артура Лонгмора, главнокомандующего Королевскими ВВС на Ближнем Востоке, а не на британские сухопутные войска.

Королевские ВВС в Греции в 1940 году — символический контингент

Командование Лонгмора, хронически испытывавшее острую нехватку самолётов, не располагало ресурсами, необходимыми для оказания той масштабной авиационной поддержки, на которую рассчитывали греки. Все имевшиеся в его распоряжении самолёты были нужны для ведения кампании против итальянцев в северной Африке, поэтому он практически не мог выделить авиацию для действий в Греции. Лонгмор изложил свои затруднения Энтони Идену, который спустя пять дней после итальянского вторжения в Грецию направил в Лондон следующее сообщение:

Направление отсюда таких сил или переброска в Грецию подкреплений, уже находящихся в пути либо утверждённых к отправке, поставит под угрозу всё наше положение на Ближнем Востоке и сорвёт планы наступательных операций, которые сейчас разрабатываются сразу на нескольких театрах военных действий.

Тем не менее уже через двадцать четыре часа Лонгмор направил начальнику штаба Королевских ВВС/Chief of the Air Staff, главному маршалу авиации сэру [Чарльзу Порталу](#) (Charles Frederick Algernon Portal) телеграмму, в которой признал, что политическая необходимость потребует оказать Греции «определённую помощь». Он сообщил, что организует использование бомбардировщиков *Веллингтон/Wellington* для ударов по портам Адриатического моря с дозаправкой на греческих аэродромах и, если возникнет необходимость, направит в Грецию одну эскадрилью лёгких бомбардировщиков *Бленхейм/Bristol Blenheim Mk I*. Ещё до своего вступления в должность начальника штаба ВВС Портал размышлял над возможностью направить на Ближний Восток дополнительные истребительные части. Об этом свидетельствует его рукописная записка от 16 октября 1940 года, адресованная заместителю начальника штаба ВВС, вице-маршалу авиации [Шолто Дугласу](#) (Sholto Douglas): «Сегодня вечером вы упомянули, что у нас теперь имеется большой запас истребителей и что положение с лётчиками начинает заметно улучшаться. Уверены ли вы, что мы сделали всё необходимое для главнокомандующего ВВС на Ближнем Востоке? (Я вовсе не имею в виду, что он обязательно должен использовать их для помощи Греции.)»



*Флайт-лейтенант Джоу Фрейзер (Joe Fraser, 1911-1946) – 112-я Эскадрилья
Гладиаторов/Gladiators, Греция, 1941 год. Один из немногих асов ВМВ, добившихся 12
побед на биплане. Погиб в авткатастрофе.*

В тот момент главной заботой британского руководства оставалась угроза германского вторжения на Британские острова. Поэтому первоочередной задачей считалось сохранение мощной группировки истребительной авиации на территории самой Великобритании, даже если это происходило за счёт ослабления сил на Ближнем Востоке или на других театрах войны. Лонгмор рассуждал одновременно и как практик, и как человек, вынужденный учитывать политические обстоятельства. Однако, по-видимому, он не вполне осознавал, каким образом воспринимаются его откровенные оценки и какое влияние они оказывают на Портала и членов Военного Кабинета. Более того, Лонгмор всерьёз опасался, что ему будет трудно обеспечить материально-техническую поддержку даже той единственной эскадрилье *Бленхеймов*, которую ему было приказано подготовить к отправке в Грецию, если война с Италией затянется более чем на десять дней.



221-я Эскадрилья Бленхеймов в Греции

6 ноября 1940 года Лонгмор перевёл коммодора авиации Джона д'Албиака (John d'Albiac, 1894-1963) из Палестины в Афины, где тот принял командование силами RAF в Греции в рамках операции, получившей кодовое название *Barbarity*. Спустя девять дней д'Албиак, получивший повышение до звания вице-маршала авиации, был назначен командующим британскими военно-воздушными силами в Греции/Air Officer Commanding British Air Forces in Greece. Всякие предположения о том, что символический контингент RAF впоследствии будет усилен британскими сухопутными войсками, были окончательно развеяны, когда 9 ноября 1940 года генерал-майор Майкл Д. Гамбье-Пэрри (Michael Denman Gambier-Parry, 1891-1976), возглавлявший армейскую секцию 27-й Британской Военной Иисии в Афинах/No. 27 Military Mission, получил резкое замечание от Комитета Начальников Штабов за то, что открыто допустил подобную возможность. В направленной ему телеграмме говорилось:

Вы полностью ошибаетесь, полагая, что события развиваются в направлении возможной отправки британских сухопутных войск на территорию материковой Греции. Вам категорически запрещается любыми своими действиями или высказываниями создавать впечатление, будто подобный вариант вообще рассматривается. Возбуждать ложные надежды было бы губительно.

Эта директива недвусмысленно свидетельствовала о том, что в начале ноября 1940 года британское руководство не только не планировало направлять в Грецию сухопутные силы, но и стремилось не допустить даже возникновения у греческой стороны ожиданий относительно возможного появления британской армии на материке. На данном этапе помощь Великобритании предполагалось ограничить исключительно небольшим авиационным контингентом RAF. В период с 14 по 23 ноября 1940 года в Грецию прибыли две эскадрильи средних бомбардировщиков *Бленхейм*, одна смешанная эскадрилья, вооружённая самолётами *Бленхейм* в вариантах среднего бомбардировщика и двухместного истребителя, а также одна эскадрилья одноместных истребителей *Гладиатор*. В первую неделю декабря к ним присоединилась ещё одна эскадрилья Гладиаторов.

Руководя своими силами, д'Албиак стремился строго следовать указаниям, полученным от заместителя Лонгмора — вице-маршала авиации Питера Драммонда (Peter Drummond, 1894-1945, погиб в авиакатастрофе), старшего штабного офицера ВВС на Ближнем Востоке. В своих инструкциях Драммонд предписывал д'Албиаку:

Не допускать использования бомбардировщиков в качестве воздушной артиллерии или их участия непосредственно в сухопутных боевых действиях, если только военная обстановка не станет настолько критической, что временное отвлечение наших бомбардировщиков от выполнения стратегических задач для поддержки греческих сухопутных войск окажется оправданным. Наиболее подходящими целями для бомбардировщиков Веллингтон являются пункты высадки и районы сосредоточения войск на албанском побережье...

Эти указания полностью соответствовали доктрине RAF, касавшейся взаимодействия с сухопутными войсками. Согласно этой доктрине, Королевские ВВС стремились по возможности избегать участия в дорогостоящих операциях по непосредственной (тактической) авиационной поддержке войск. Учитывая крайне ограниченное количество самолётов, находившихся в распоряжении британцев, а также то обстоятельство, что первоначальным противником RAF являлись итальянские ВВС, решение направить в Грецию уже устаревшие самолёты выглядело вполне рациональным. Однако такое решение, очевидно, принималось исходя из предположения, что *Люфтваффе* не вступит в боевые действия. В противном случае британский авиационный контингент неизбежно оказался бы в крайне невыгодном положении перед лицом германских истребителей новейших типов. Очевидно, Лонгмор рассматривал участие RAF в Греческой кампании прежде всего как политически мотивированную акцию. В своих мемуарах он признавал, что при определении задач авиации, находившейся под командованием д'Албиака, ему, возможно, придётся подчиняться указаниям Министерства Авиации. Лишь после того как было официально разъяснено, что полномочия Лонгмора как главнокомандующего распространяются и на Грецию, он начал в полной мере осуществлять оперативное руководство находившимися там авиационными силами. Только после этого он распорядился сосредоточить удары не на непосредственной поддержке войск, а на нарушении итальянских коммуникаций между Албанией и фронтом.

И Уэйвелл, и Лонгмор стремились сохранить и сосредоточить свои силы для подготовки наступления Уэйвелла в Ливии. Первоначально они недооценили силу политического стремления британского руководства оказать Греции действительно эффективную и ощутимую помощь. Символический характер участия RAF был совершенно очевиден. По словам короля Греции, британская авиация выполняла лишь около одной пятой того количества боевых вылетов, которое совершали даже весьма немногочисленные греческие военно-воздушные силы. Несмотря на настойчивые просьбы греческой стороны, д'Албиак отказывался использовать свои самолёты для непосредственной поддержки войск на передовой. Он сохранял эту позицию даже несмотря на постоянную кампанию в прессе, которую активно вело [агентство Reuters](#), призывая британскую авиацию перейти к действиям в интересах сухопутных войск. Лишь в октябре 1941 года, уже после завершения Греческой кампании, д'Албиак фактически признал, насколько серьёзное влияние оказывают удары авиации непосредственной поддержки на моральное состояние солдат. Причём сделал он это, когда объяснял причины многочисленных нарушений дисциплины среди военнослужащих британских войск и войск [Содружества](#) войск во время их отступления и последующей эвакуации, проходивших под непрерывными воздушными ударами подобного рода.

Другие современники гораздо яснее понимали истинные причины отправки в Грецию устаревшей авиационной техники. Так, 14 ноября 1940 года commodore авиации Лайонел Пейн (Lionel Payne) заметил: «Передача Греции самолётов *Бленхейм* — это, по сути, не более чем показуха: рассчитывать, что они смогут успешно действовать в таких условиях, совершенно нереально.» 6 января 1941 года сам Уинстон Черчилль признал, что помощь, оказываемая RAF Греции, носит исключительно скромный и весьма ограниченный характер.



Аэродромы RAF в Греции, 1940/41

Однако впечатляющие [успехи Уэйвелла в борьбе с итальянцами в Ливии](#) придали грекам уверенности и побудили их задуматься о возможности оказать сопротивление Германии. Премьер-министр Греции генерал [Иоаннис Метаксас](#) наивно надеялся, что британцы смогут вывести Италию из войны и обеспечить безопасность албанского фронта, не затрагивая при этом германских интересов. Именно поэтому он отказался предоставить Великобритании авиабазы в районе Салоник, которых добивались британцы, поскольку они представляли угрозу прежде всего не Италии, а Германии. Когда в январе 1941 года Метаксас неожиданно скончался, его преемник [Александрос Коризис](#) продолжил придерживаться той же линии. Он согласился, что британские сухопутные войска могут быть направлены в Македонию лишь в том случае, если Германская армия действительно войдёт в Болгарию. Однако 10 января 1941 года, когда Лонгмор получил сведения о передвижениях германских войск в Болгарии и Румынии, он пришёл к выводу, что эти действия являются лишь блефом, цель которого — вынудить Великобританию увеличить помощь Греции и тем самым ослабить силы RAF, действовавшие в Ливии.

Очевидно, что и Уэйвелл, и Лонгмор рассматривали греческое направление как второстепенное по сравнению с главным ТВД в Ливии. Именно поэтому они стремились максимально ограничить объём помощи, оказываемой Греции, поскольку располагали крайне ограниченными ресурсами. Д'Албиак делал всё, что было возможно, имея в своём распоряжении весьма небольшие силы, одновременно постоянно сталкиваясь с настойчивыми требованиями греческой стороны увеличить авиационную поддержку. При этом сами греки, не желая предоставлять британцам авиабазы в районе Салоник,

проявляли удивительную медлительность в строительстве и передаче RAF тех аэродромов, которые были необходимы для расширения британского авиационного присутствия.

Большая стратегия

Смерть Метаксаса открыла новую возможность убедить греческое руководство в том, что коалиция государств, придерживавшихся сходных взглядов, — Югославии, Турции, Греции и Великобритании — способна стать действенным союзом против держав *Оси* на Балканах. Попытка вовлечь Британскую армию в боевые действия в Греции весьма удачно совпала сразу с несколькими обстоятельствами: успешными кампаниями Уэйвелла против итальянцев в Ливии и Итальянской Восточной Африке, а также с поступившими разведывательными сведениями о намерениях Германии в отношении Греции. Фактически в этот период одновременно разворачивались две своеобразные гонки между Великобританией и Германией. Первая представляла собой борьбу за влияние на государства региона с целью склонить их к поддержке собственных политических интересов. Вторая заключалась в стремлении как можно быстрее сосредоточить достаточные военные силы, чтобы либо обеспечить оборону Греции, либо, напротив, добиться её разгрома. Желание Черчилля направить британские войска в Грецию, возможно, отчасти объяснялось и присутствием в регионе полковника [Уильяма Донована](#) (William Donovan), личного представителя президента США Франклина Рузвельта. Хотя Соединённые Штаты всё ещё сохраняли нейтралитет, британцы оказывали Доновану исключительное внимание. В Каире он жил в резиденции британского посла [Майкла Палайрета](#) (Michael Palairret), а в период с января по февраль 1941 года британский полковник Вивиан Дайкс (Vivian Dykes) сопровождал его во время поездок по различным районам театра военных действий. Вероятно, Рузвельт надеялся, что создание Балканского фронта против Германии сможет ослабить её господствующее положение в Европе, поэтому Донован постоянно курсировал между столицами балканских государств, демонстрируя, что Соединённые Штаты поддерживают идею создания региональной коалиции против Германии, хотя практических результатов эта дипломатическая деятельность почти не принесла.



Британские летчики беседуют с греческим офицером разведки

Таким образом, в свете изложенных выше обстоятельств решение Комитета Обороны, принятое 5 февраля 1941 года, о направлении в Грецию максимально возможного числа британских войск выглядело вполне логичным. Однако одновременно считалось необходимым убедить самих греков, что такое решение отвечает прежде всего их собственным интересам. Греческое руководство не имело доступа к разведывательной информации программы *ULTRA*, а потому продолжало опасаться, что открытая поддержка

Великобритании лишь спровоцирует Германию на немедленное вторжение. Тем не менее в тот момент Уэйвелл не считал Греческую кампанию жизнеспособной с военной точки зрения. 27 января он указал Черчиллю на исключительное значение вопросов материально-технического обеспечения в современной войне. Он подчёркивал, что любые действия сухопутной армии полностью зависят от эффективной авиационной поддержки и что усиление сухопутных войск обязательно должно сопровождаться соответствующим увеличением авиационных сил. Более того, Уэйвелл предложил альтернативную стратегию, основанную прежде всего на использовании авиации. По его мнению, гораздо более действенным средством сдерживания германского наступления на Балканах стало бы предупреждение о том, что любое нарушение Болгарией нейтралитета немедленно повлечёт за собой массированные удары британской авиации по румынским нефтяным месторождениям. После встречи с Уэйвеллом начальник Имперского Генерального Штаба сэр [Джон Дилл](#) (John Dill) доложил Военному Кабинету, что идея использования британских сухопутных войск в Греции является несостоятельной, поскольку «все войска, находящиеся на Ближнем Востоке, уже полностью задействованы, и никаких сил, которые можно было бы выделить для Греции, не имеется.» Подобная оценка лишь усилила сомнения Черчилля относительно решительности и способности Уэйвелла принимать правильные решения. По имеющимся свидетельствам, Черчилль в ответ раздражённо бросил Диллу: «Там вам нужно не что иное, как военно-полевой суд!»

Подобная реакция Черчилля, вероятно, произвела сильное впечатление на Чарлза Портала, который к тому времени занимал пост начальника штаба Королевских ВВС лишь третий месяц. С этого момента Портал старался демонстрировать подчеркнутую готовность к сотрудничеству, чтобы любые возражения, которые он всё же считал необходимым высказывать, воспринимались как особенно весомые и заслуживающие серьёзного внимания. Будучи членом Комитета Начальников Штабов, Портал пришёл к выводу, что оборона Турции важнее обороны Греции. Логика его рассуждений заключалась в следующем: если RAF получит возможность наносить удары по румынским нефтепромыслам с турецкой территории, это может удержать Германию от распространения своего контроля на Болгарию, Грецию и Турцию, поэтому Портал распорядился, чтобы Лонгмор был готов перебросить в Турцию 10–15 авиационных эскадрилий. Учитывая прежние многочисленные жалобы Лонгмора на хроническую нехватку самолётов, подобное распоряжение буквально потрясло его. Ему было трудно понять, почему он должен направить столь значительные силы в нейтральную страну, тогда как для союзной Греции он едва мог выделить хотя бы несколько эскадрилий.



Тем не менее Черчилль предоставил Энтони Идену (который к тому времени уже занимал пост министра иностранных дел) чрезвычайные полномочия как в дипломатических, так и в военных вопросах, и направил его вместе с сэром Джоном Диллом в серию поездок между Каиром, Афинами, Белградом и Анкарой. Их задачей было посредством переговоров создать коалицию балканских государств и сформировать союз, способный угрожать правому флангу Германии. Эта попытка реализации «большой стратегии» закончилась полным провалом. Причиной стало то, что британское руководство переоценило возможности Югославской армии и одновременно недооценило значение зависимости Германии от поставок природных ресурсов из Югославии. Турецкое и югославское правительства прекрасно понимали реальную военную мощь Германии в регионе и стремились избежать любых обязательств перед Великобританией, которые могли бы обратить германскую военную машину против них самих. Вероятно, Лонгмор испытал определённое облегчение, поскольку такой исход означал, что его и без того ограниченные ресурсы не придётся расплющить ещё и на выполнение обязательств перед Турцией.

Поведение Черчилля в ходе этих событий вновь отличалось решительностью и жёсткостью. Его открыто выражаемые сомнения в военных способностях и здравости суждений Уэйвелла задали тон последующим переговорам и переписке между Черчиллем, Иденом, Диллом и самим Уэйвеллом. Не исключено, что Уэйвелл начал всерьёз опасаться, что Черчилль действительно намерен заменить его Бернардом Фрейбергом, и размышлял о том, какие последствия подобная смена командования будет иметь для всех операций, которыми он руководил. Вполне возможно, что именно эти опасения впоследствии оказали влияние на его поведение. В Лондоне политическое стремление к вмешательству в греческие события стало настолько сильным, что Комитет Начальников Штабов предпочёл не согласиться с выводами доклада заместителя директора военной разведки Филипа Уайтфорда (Philip .G. Whiteford). Уайтфорд рассчитал, что германские войска могут продвигаться в Греции столь же стремительно, как они действовали на других театрах военных действий, либо, по крайней мере, настолько быстро, что любые британские силы просто не успеют своевременно сосредоточиться для оказания эффективного сопротивления. Комитет Начальников Штабов также проигнорировал доклад военной разведки, в котором делался вывод, что в случае германского вторжения Греция, скорее всего, падёт в течение нескольких недель. Более того, руководство настолько твёрдо решило направить экспедиционный корпус в Грецию, что сознательно оставило без внимания предупреждения о нехватке транспортных судов, необходимых для переброски войск из Египта в Грецию. Не было уделено должного внимания и тому, что недостаток пригодных аэродромов, а также слабость системы коммуникаций не позволят разместить и обеспечить действия более крупных сил RAF. Вместо этого Комитет начальников штабов пришёл к заключению: «Темпы германского наступления будут ограничены трудностями и опасностями форсирования Дуная, а также состоянием дорог в это время года.»

Историк Питер Юэр полагает, что на позицию Комитета начальников штабов мог повлиять и чрезмерный оптимизм генерал-майора Томаса Хейвуда (*Thomas George Gordon Heywood, 1886–1943; в августе 1939 года был ключевой фигурой на переговорах в Москве между британско-французской делегацией и советской стороной - ВК*), возглавлявшего британскую военную миссию в Афинах. Официально задачами Хейвуда являлись подготовка греческой армии, содействие поставкам вооружения и организация уничтожения запасов нефти в случае германского вторжения. После катастрофы в Греции именно Хейвуд стал удобной фигурой, на которую можно было возложить ответственность за провал британского вмешательства. Его гибель в авиационной катастрофе в 1943 году лишила его возможности ответить на предъявленные обвинения. Следует отметить, что Хейвуд достаточно точно оценивал ситуацию. Он понимал, что греческое руководство фактически делает ставку на то, что Германия не станет вмешиваться в конфликт. Кроме того, он правильно предвидел, что потеря Салоник и железнодорожного сообщения приведёт к изоляции Северного Корпуса греческой армии, существенно замедлив его переброску против германских войск и ещё больше осложнив положение из-за крайне слабой транспортной инфраструктуры Греции. Бригадир Артур (Гай) Солсбери-Джоунс

(Arthur Guy Salisbury-Jones, 1896-1985), занимавший должность старшего штабного офицера при Хейвуде в Афинах, позднее утверждал, что британская военная миссия заранее предупреждала командование в Каире «о рисках сложившейся обстановки и состоянии Греческой армии с точки зрения её оснащения, морального духа и боеспособности». Однако сама военная миссия, состоявшая преимущественно из армейских офицеров, одновременно докладывала Военному Министерству, что «горный характер Балканского театра военных действий не предоставляет германским механизированным войскам таких возможностей, какие они имели на территории Западной Европы.» Объединённый штаб планирования в Каире решительно выступал против вмешательства, считая его малоперспективным.

Однако первоначальный скептицизм Уэйвелла относительно возможности успешной кампании в Греции постепенно ослабевал по мере того, как усиливалось политическое давление, прежде всего со стороны Энтони Идена. В конце концов Уэйвелл согласился с мнением Комитета Начальников Штабов в Лондоне, заявив, что Уайтфорд, предполагавшая быстрое продвижение германских войск, переоценивает возможности противника. Он также фактически отверг предупреждения бригадира Эрика Ширера (Eric James Shearer, 1892-1980), шефа военной разведки на Ближнем Востоке, который указывал на огромные опасности и риски подобной кампании. Кроме того, Уэйвелл оказался под сильным впечатлением от взглядов Уильяма Донована, считавшего, что удержание Греции позволит создать передовой плацдарм, с которого в будущем можно будет нанести удар по Германии с юга, когда для этого сложатся благоприятные условия. В середине февраля Уэйвелл сообщил Идену, Диллу и Комитету Начальников Штабов, что теперь, после появления крупных сил *Люфтваффе* в Средиземноморье и роста потерь, в Грецию можно перебросить лишь очень небольшое количество самолётов. Учитывая, что ранее сам Уэйвелл подчёркивал полную зависимость успеха сухопутной кампании от эффективной авиационной поддержки, вызывает удивление то обстоятельство, что столь незначительное внимание было уделено реальным возможностям RAF противостоять хорошо оснащённым соединениям *Люфтваффе*. Это особенно странно, если помнить, насколько свежи были воспоминания британских военных о решающей роли авиации в боях во Франции. Уэйвелл прекрасно знал, что немногочисленные эскадрильи RAF в Греции были вооружены главным образом устаревшими самолётами, что они будут значительно уступать противнику численно и что по своим техническим характеристикам они также проигрывали немецкой авиации. Тем не менее он предпочёл проигнорировать очевидный факт: RAF не сможет обеспечить ту авиационную поддержку, которую, согласно выводам доклада *Комитета Бартоломью*, Британская армия считала необходимым условием успешных действий. Лишь в 1949 году Уэйвелл признал, что не сумел своевременно осознать, какое огромное влияние господство *Люфтваффе* в воздухе окажет на исход греческой кампании. Таким образом, Уэйвелл отверг отрицательные оценки, поступавшие от Объединённого штаба планирования в Каире, собственных специалистов военной разведки и командования RAF. Вместо этого он предпочёл довериться оптимистическим выводам, исходившим из Лондона, ошибочным оценкам Энтони Идена и грандиозным стратегическим идеям Уильяма Донована — гражданина иностранного государства, которое к тому времени даже не являлось союзником Великобритании. В результате Уэйвелл согласился с выводами британской военной миссии в Афинах, полагая, что сложный рельеф Греции неизбежно замедлит продвижение германской армии и даст британским войскам достаточно времени для подготовки оборонительных рубежей. Все эти соображения привели его к выводу, что ввод британских войск в Грецию следует поддержать.

Подобная резкая перемена взглядов удивила и вызвала глубокое раздражение у сотрудников Объединённого штаба планирования в Каире. Насколько сильно на решение Уэйвелла повлияли опасения, вызванные недоверием Черчилля к его способностям и возможностью его смещения с заменой на Фрейберга, установить сегодня невозможно. Однако представляется вполне разумным предположить, что подобные обстоятельства в той или иной степени сказались на том, как он оценивал как положительные, так и отрицательные стороны предлагаемой греческой кампании.

Британская армия в Греции и неспособность RAF завоевать господство в воздухе

В феврале 1941 года специалисты *Правительственной школы кодов и шифров/Government Code and Cypher School* в [Блетчли-парке](#) сумели вскрыть германский железнодорожный шифр *Enigma*, благодаря чему стало известно о намерении Германии вторгнуться в Грецию. Хотя в то время Артур Лонгмор ещё не знал источника этих разведывательных сведений, ему предстояло ответить на главный вопрос: способны ли небольшие и оснащённые преимущественно устаревшими самолётами силы RAF в Греции не допустить установления *Люфтваффе* господства в воздухе. Зона ответственности Лонгмора была чрезвычайно обширной. В неё входили: Египет, Судан, Палестина и Трансиордания, Восточная Африка, Аден и Сомалиленд, Ирак и прилегающие территории, Кипр, Средиземное море, Красное море и Персидский залив. Учитывая огромные размеры этого ТВД, вполне понятно, что Лонгмор постоянно ощущал острую нехватку ресурсов. Тем временем д'Албиак вновь сообщал о неудовлетворительном состоянии греческих аэродромов и подъездных дорог к ним. По его мнению, существующая инфраструктура едва позволяла обслуживать и использовать даже тот небольшой авиационный контингент, который уже находился в Греции, не говоря уже о его дальнейшем увеличении. Медленные темпы строительства и модернизации греческих аэродромов можно объяснить не только опасениями греческого правительства спровоцировать Германию, но и крайне слабым развитием транспортной инфраструктуры региона. Похожие трудности испытывали и сами немцы. В Болгарии мосты не выдерживали веса тяжёлой техники, поэтому их приходилось предварительно усиливать, что замедляло продвижение войск. В Румынии сильные снегопады вынудили полностью приостановить перевозки, а многие аэродромы оказались затоплены. Дорожная сеть находилась в столь плохом состоянии, что уже через две недели после начала боевых действий немецкие моторизованные колонны понесли 35-процентные небоевые потери техники, вызванные исключительно тяжёлыми условиями эксплуатации.

Таким образом, перед Лонгмором стояла крайне сложная задача: определить, каким образом можно хотя бы частично компенсировать слабость RAF, понимая при этом, что увеличение числа британских авиационных эскадрилий в Греции лишь усугубит уже существующие проблемы снабжения, обслуживания и управления войсками. 21 февраля 1941 года Лонгмор откровенно сообщил Энтони Идену о своих опасениях относительно как количественного, так и качественного превосходства *Люфтваффе* над RAF. Иден был настолько обеспокоен услышанным, что решил: именно этот фактор способен сделать ввод британских войск в Грецию совершенно бесперспективным. Он направил Черчиллю следующую телеграмму:

Наибольшую тревогу вызывает не положение армии, а авиации. Нет никаких сомнений, что необходимость вести борьбу уже не с итальянскими, а с германскими военно-воздушными силами создаёт для Лонгмора совершенно новую проблему. Многие первоклассные войска по-прежнему вынуждены передвигаться на жалких лошадях. Нам всем хотелось бы уже завтра обратиться к грекам с предложением совместно удерживать оборонительную линию для защиты Салоник, однако и Лонгмор, и Каннингем убеждены, что имеющиеся у нас ресурсы этого не позволяют.

Из этого совершенно ясно следует, что все основные британские представители, обсуждавшие возможность отправки британской армии в Грецию, прекрасно понимали: RAF не сможет обеспечить господство в воздухе над районом Салоник.

Совещание в Татой

22 февраля 1941 года во дворце греческого короля в Татой, неподалёку от Афин, состоялось совещание, в котором приняли участие: Энтони Иден, Джон Дилл, Арчибальд Уэйвелл, Артур Лонгмор, Томас Хейвуд, два секретаря и три штабных офицера, с греческой стороны присутствовали: [король Георг II](#), Александрос Коризис, [Александрос Папагос](#). Греки по-прежнему опасались своими действиями спровоцировать Германию на нападение. Чтобы убедить их согласиться на ввод британских войск, Иден распорядился, чтобы [Фрэнсис де Гинган](#) (Francis de Guingand) сознательно завысил сведения о

численности британских войск и количестве артиллерии, которые Великобритания якобы могла направить в Грецию. Цель состояла в том, чтобы создать у греческого руководства впечатление, будто британская помощь будет значительно более масштабной, чем это соответствовало действительности. Когда Иден попросил дать военную оценку предполагаемой совместной операции, главным докладчиком выступил Уэйвелл. Несмотря на то что его собственный штаб ранее пришёл к выводу о военной бесперспективности кампании, Уэйвелл заявил, что вмешательство британской армии является вполне оправданным с военной точки зрения. При этом он повторил знаменитое высказывание [генерала Джеймса Вулфа](#) (James Wolf): «Война — это выбор между трудностями. Мы идём.» В то же время Лонгмор не сказал ни слова о том, к каким последствиям приведёт неизбежная утрата господства в воздухе в пользу *Люфтваффе*. Заместитель Лонгмора, главный маршал авиации сэр [Артур Теддер](#) (Arthur Tedder), позднее отмечал, что политическое стремление вмешаться в события постепенно было подхвачено самими военными и передавалось ими дальше «словно эстафетная палочка». После совещания были изданы оперативные и административные приказы о формировании Группировки Британских Войск в Греции/British Troops Greece - BTG, более известных как *Соединение W/W Force* — по имени его командующего, генерал-лейтенанта [Хенри Мейтленда Уилсона](#) (Henry Maitland Wilson).

Почему Лонгмор промолчал? Решение Лонгмора не возражать и уступить политическому руководству полностью соответствовало особенностям его характера. Ранее он уже демонстрировал готовность подчиняться Министерству авиации при определении оперативной политики на Греческом ТВД. Возможно, он видел, какое давление Черчилль и Иден оказывают на Уэйвелла. Кроме того, реакция Черчилля и Портала на его постоянные жалобы по поводу нехватки самолётов, вероятно, убедила его, что дальнейшие протесты окажутся бесполезными, поэтому он предпочёл «не раскачивать лодку». Иден же, напротив, был твёрдо намерен добиться отправки британских войск в Грецию. По словам де Гингана, он и его сотрудники рассматривали достигнутое в Татой соглашение как настоящий дипломатический триумф. Возможно, дополнительное влияние на Уэйвелла оказали и оптимистические доклады Хейвуда об успехах греческой армии в войне против Италии. В итоге Военный Кабинет в Лондоне получил о такую информацию о состоявшемся совещании, которая была сфокусирована на уверенности Уэйвелла в перспективах будущей кампании. Впечатление оказалось настолько сильным, что экспедицию решили продолжить даже тогда, когда ещё существовала возможность отменить её, пока войска находились в пути. При этом британцы забыли сообщить греческому руководству чрезвычайно важную новость: Югославия отказалась присоединиться к коалиции и предпочла занять позицию невмешательства. Из-за этого греки позднее начали отход на заранее намеченную линию обороны по реке Алиакмон. Одной этой ошибки оказалось достаточно, чтобы британско-греческая коалиция проиграла вторую из двух «гонок», которые она вела с Германией, — гонку за своевременное сосредоточение сил.

Альтернативный стратегический вариант — удары по румынским нефтепромыслам

Британское руководство прекрасно понимало, что зависимость Германии от поставок румынской нефти делает ее уязвимой в стратегическом отношении. Британский Центр Промышленной Разведки/Industrial Intelligence Centre - ИИС пришёл к выводу, что именно Румыния является единственным источником, способным полностью удовлетворить потребности Германии в нефти. Ещё в 1939 году одно из подразделений Военного Министерства, связанное с [MI6](#), создало диверсионные группы, которым было поручено нарушить поставки румынской нефти в Германию. Однако эти операции небольшого масштаба потерпели неудачу, а экспорт румынской нефти в Германию продолжал неуклонно увеличиваться. В конце мая 1940 года Уэйвелл предложил Лондону включить в программу британской помощи Греции нанесение ударов по румынской нефтяной промышленности с целью прекратить поставки топлива Германии. В ноябре 1940 года руководителю британской военной миссии в Греции было сообщено, что одной из целей британского вмешательства является создание условий для возможных ударов по румынским нефтепромыслам. Позднее в том же месяце министру авиации было поручено подготовить доклад о пригодности греческих аэродромов для использования в качестве баз

при проведении подобных операций. Показательно, что 20 января 1941 года сам Адольф Гитлер, считая Советский Союз гораздо более опасным противником, чем Великобританию, заявил своим генералам: «Теперь, в эпоху господства авиации, Россия способна превратить румынские нефтяные месторождения в море дымящихся руин... , а ведь сама жизнь держав *Оси* зависит от этих месторождений.»

Министерство иностранных дел Великобритании полагало, что угроза потери румынской нефти может удержать Германию от нападения на Грецию. Поэтому, когда германские войска вошли в Румынию, британское руководство убедило себя, что целью этого шага является защита нефтепромыслов. Лишь впоследствии разведывательные материалы программы *ULTRA* показали, что истинным намерением Германии была подготовка к покорению Греции. Возникает закономерный вопрос: почему же в 1941 году по румынским нефтепромыслам так и не были нанесены удары? Главная причина заключалась в том, что греческое руководство всё ещё надеялось изолировать свою войну с Италией от более широкого мирового конфликта — то есть продолжать борьбу с итальянцами, не вступая при этом в войну с Германией. Поэтому греки сообщили британцам, что лишь после создания более широкой коалиции с участием Югославии и Турции, а также после разгрома Италии, они готовы будут рассмотреть возможность разрешить британской авиации наносить удары по румынским нефтепромыслам. Именно поэтому Черчилль стремился заручиться поддержкой Турции, рассчитывая использовать её территорию в качестве базы для подобных авиационных операций.

21 февраля, за день до совещания в Татой, стало очевидно, что германское вторжение в Грецию неизбежно. В связи с этим идея нанесения ударов по германским поставкам нефти из Румынии вновь появилась на повестке дня. Однако Дилл сообщил Военному министерству, что осуществить такую операцию невозможно, поскольку из-за неблагоприятной погоды британским самолётам пришлось бы нарушить воздушное пространство Турции. По мере стремительного развития событий вопрос о времени проведения подобных ударов приобретал всё большее значение. 24 февраля Иден и Дилл получили в британском посольстве в Афинах аналитическую записку, в которой рекомендовалось направить тяжёлую эскадрилью ночных бомбардировщиков через Мальту для нанесения ударов по нефтяным объектам Пloeшти в период с 6 по 20 марта. При этом операция, проводимая с Мальты, не требовала бы ни греческого, ни турецкого согласия.

Однако реализовать подобный замысел удалось лишь три года спустя. Летом 1944 года британские бомбардировщики *Wellington*, базировавшиеся уже в Италии, начали выполнять ночные налёты на Пloeшти, поддерживая дневные стратегические бомбардировки, осуществлявшиеся BBC Армии США. В 1941 году экипажи Бомбардировочного Командования RAF, возможно, ещё не обладали достаточными техническими возможностями для точного выхода к цели в ночных условиях. Тем не менее риск проведения внезапного налёта был бы несопоставимо меньше тех потерь, которые британцы впоследствии понесли в ходе сухопутной кампании в Греции.

Большая стратегия сталкивается с оперативной реальностью

Лишь в апреле 1941 года Военный Кабинет осознал, что на Ближний Восток фактически прибывала только четверть самолётов из числа тех, которые, как считалось в Лондоне, направлялись туда. Именно этим объясняется раздражение Черчилля постоянными жалобами Лонгмора в марте 1941 года на нехватку самолётов. 24 марта 1941 года Черчилль писал ему: «Меня всё больше беспокоят ваши непрекращающиеся жалобы на количество самолётов, направляемых в ваше распоряжение.» Хотя командование RAF приняло решение увеличить британскую авиационную группировку в Греции до четырнадцати эскадрилий, которые должны были прибыть в период с 15 января по 15 апреля 1941 года, к моменту германского вторжения 6 апреля 1941 года д'Албиак располагал лишь одиннадцатью эскадрильями, причём некоторые из них были смешанного состава.

В их число входили: шесть эскадрилий *Бленхеймов*, две эскадрильи *Харрикейнов*, полторы эскадрильи *Гладиаторов*, одна эскадрилья *Веллингтонов*, половина эскадрильи

самолётов *Лайсендер/Lysander*. Из 208 самолётов, числившихся на бумаге, исправными были лишь около восьмидесяти. В официальной австралийской истории войны отмечалось: «С момента начала германского наступления три эскадрильи Восточного Крыла Британских ВВС не только затрудняли продвижение противника, но и являлись самым надёжным источником информации о передвижениях немецких войск.» Сильно уступая противнику в численности, Королевские ВВС сделали всё возможное, используя главным образом устаревшие самолёты, которыми располагали. Однако этого оказалось совершенно недостаточно. Таким образом, учитывая реальное соотношение сил в Греции, не должно вызывать удивления, что небольшой британский авиационный контингент, состоявший в основном из устаревших самолётов и первоначально предназначенный для борьбы с относительно слабыми военно-воздушными силами Италии, оказался полностью неспособен противостоять *Люфтваффе* и был фактически разгромлен. Во время последовавшей катастрофы д'Албиак отчаянно пытался реагировать на наступательную воздушную кампанию *Люфтваффе*, целью которой было завоевание полного господства в воздухе. Несмотря на практически безнадёжное положение, он продолжал выполнять приказ, полученный от Лонгмора 11 апреля 1941 года, согласно которому британская авиация должна была продолжать сражаться до тех пор, пока сопротивление продолжали сами греки.

Это с самого начала была совершенно неравная борьба. Во время одного из налётов *Люфтваффе* уничтожило на земле шестнадцать бомбардировщиков *Бленхейм* и четырнадцать истребителей *Харрикейн*. 13 апреля 1941 года шесть средних бомбардировщиков *Бленхейм* из 211-й Эскадрильи, вылетевшие для удара по транспортным колоннам противника, были все до одного сбиты немецкими истребителями *Мессершмидт 109/Messerschmitt Bf 109*. Два дня спустя германские истребители малого радиуса действия уничтожили на аэродроме Ниамата все самолёты *Бленхейм* 113-й Эскадрильи. Позднее в тот же день д'Албиак лично наблюдал уничтожение двух истребителей *Харрикейн* на аэродроме Лариса. В сложившейся ситуации все британские и греческие самолёты пришлось перебазировать на аэродромы, находившиеся вне радиуса действия германских истребителей малого радиуса, поскольку в противном случае они были обречены на полное уничтожение. Всего за одну неделю боёв численность авиационной группировки д'Албиака сократилась примерно с двухсот до сорока шести самолётов, после чего она фактически перестала существовать как боеспособная сила. 17 апреля д'Албиак принял решение эвакуировать уцелевшие бомбардировочные эскадрильи на Крит, а оставшиеся истребители перебросить в район Афин. Ещё через четыре дня он приказал коммодору авиации Джону Григсону (John Grigson, 1893-1943, погиб в авиакатастрофе) принять командование истребительным арьергардом RAF на Пелопоннесе и организовать эвакуацию всех военнослужащих Королевских ВВС, которые не успели покинуть район Афин ранее.

Задача Григсона во время эвакуации

Задача, возложенная на коммодора авиации Григсона, была чрезвычайно тяжёлой и неблагодарной. Из его последующего доклада ясно следует, что его обязанности при проведении эвакуации были сформулированы весьма расплывчато. Помимо общего указания обеспечивать авиационную поддержку эвакуации сухопутных войск никаких чётких инструкций он фактически не получил. Поэтому, хотя Григсон, несомненно, прекрасно понимал, насколько уязвимы находившиеся в его распоряжении самолёты, он всё же счёл себя обязанным оставить их на материковой части Греции, на аэродроме Аргос, рассчитывая обеспечить хотя бы минимальное воздушное прикрытие эвакуации британских войск на Крит и в Египет. Поскольку во время эвакуации войск Содружества из Греции самолёты *Люфтваффе* практически не действовали ночью, когда корабли Королевского флота осуществляли перевозку войск, представляется вполне вероятным, что более эффективное воздушное прикрытие кораблей, пока они находились в пределах досягаемости авиации, можно было бы организовать с аэродромов Крита. Однако Григсон проигнорировал настойчивые просьбы своих лётчиков-истребителей своевременно перебазировать самолёты на Крит. Результат оказался именно таким, какого и следовало

ожидать: 23 апреля, во второй половине дня, были уничтожены четырнадцать *Харрикейнов*, причём тринадцать из них были уничтожены прямо на земле.



Харрикейн 33-й Эскадрильи на аэродроме в районе города до (слева) и после (справа) атаки немцев с воздуха

Разумеется, Григсону было непросто нарушить полученные приказы и самостоятельно принять решение о перебазировании *Харрикейнов* на Крит. Судя по всему, ему было психологически легче изображать из себя героя — лично стрелять по германским самолётам, атаковавшим Аргос, чем пойти на нарушение приказа. Его стремление любой ценой выполнить возложенные на него обязанности фактически заслонило собой требования оперативной обстановки. Лишь после этого налёта Григсон признал, что обеспечить прикрытие эвакуации, располагая истребителями на материковой территории Греции, уже невозможно, и приказал перебазировать оставшиеся семь *Харрикейнов* на Крит. Воздушное прикрытие эвакуации сухопутных войск пришлось обеспечивать переоборудованным в тяжёлые истребители самолётам *Бленхейм*. Потеря *Харрикейнов* в Аргосе серьёзно ослабила возможности RAF по обеспечению воздушной обороны Крита. Тем не менее, несмотря на тяжёлые потери, понесённые британским флотом, *Люфтваффе* так и не удалось сорвать проведение эвакуации.

Ненависть к RAF — поиск виновных и озлобление после германской победы

Хотя предупреждения Лонгмора о неспособности RAF успешно противостоять *Люфтваффе* были проигнорированы теми, кто предпочитал считать, что авиация не станет решающим фактором кампании, именно Королевские ВВС после поражения и эвакуации из Греции подверглись наиболее жёсткой критике. Ещё до того, как *Соединение W* вступило в боевые действия, его командующий генерал Уилсон заявил американскому послу в Афинах Линкольну Маквею (Lincoln MacVeagh, 1892-1972), что сложный рельеф Греции уравнивает силы противников и не позволит немцам повторить молниеносные победы, достигнутые ими в Польше и Франции. Однако уже в своём официальном отчёте о кампании Уилсон писал, что «было совершенно ошибочно пытаться соперничать с германской армией, не располагая достаточными военно-воздушными силами...» и что британским войскам пришлось действовать, «когда германская авиация пользовалась полной свободой действий.» При этом Уилсон не только проигнорировал прежние предупреждения Лонгмора о том, что RAF не сможет завоевать господство в воздухе, но и фактически забыл оценки собственного штаба *Соединения W*. Его штаб ранее пришёл к выводу, что германскую армию можно будет остановить, если грамотно использовать особенности греческой местности, а горный рельеф существенно снизит эффективность непосредственной авиационной поддержки немцев, особенно действий пикирующих бомбардировщиков, но в действительности всё оказалось совершенно иначе.

Переложить ответственность за поражение своего соединения на RAF, вероятно, было для Уилсона удобным способом сохранить собственную репутацию.



Харрикейн, уничтоженный в ходе атаки с воздуха на аэродроме близ Ларисы

Атаки Люфтваффе в воспоминаниях британцев и солдат Содружества

Британцы

Офицер британской армии Дэвид Белчем (David Belcham) вспоминал: «Днём немецкие *Штуки (Ju-87)* и *Мессершмитты* наносили по нам удары с полной безнаказанностью. Одна австралийская колонна на дороге к югу от Фермопил подверглась воздушным атакам семь раз всего за два часа. Какое воздействие господство *Люфтваффе* в воздухе оказывало на моральное состояние войск, нетрудно себе представить.»



Штука в небе Греции. Апрель 1941 года

[Билл Клоуз](#) (Bill Close), танкист: «Продвигаясь по извилистым дорогам, через перевалы и шаткие мосты, мы пробирались сквозь ряды измотанной греческой пехоты в хаки и обмотках, пушек, которые тащили лохматые пони, санитарных машин, автобусов, воловьих упряжек, скота, мулов и ослов — очень большого числа мулов и ослов. Когда немецкие истребители проносились по долинам, поливая всё это огнем из пулеметов, колонна содрогалась и останавливалась, люди бросались в канавы или прятались за валунами на склонах. Когда самолеты улетали, подбитые или горящие машины сталкивали в пропасть,

раненых перевязывали, и, если была возможность, в спешке копали могилы для убитых. Человеческая змея снова собиралась и двигалась дальше до следующего налета. Был день, когда *Штуки* атаковали каждые полчаса. Два наших грузовика сгорели, и их пассажиры пересели на оставшиеся машины. Мертвецов, вынув у них солдатские книжки для опознания, заворачивали в брезент и оставляли у дороги. За три дня и ночи этот ужас — горящие деревни и погибшие мирные жители, которых было больше, чем солдат — стал привычным делом.»

Роберт Крисп (Robert Crisp), танкист: «Восемь пикирующих бомбардировщиков появились так, словно летели по отражению дороги, проложенному прямо в небе... Самолёты были ещё хорошо видны, когда их плотный строй распался. Они начали описывать медленные тесные круги, словно стая стервятников, заметивших беспомощную добычу. Ведущий самолёт внезапно сорвался в стремительное пикирование. Машина завывала и завизжала в каком-то исступлённом, почти отвесном падении, настолько жутком, что невольно задаёшься вопросом: что же должен испытывать человек, оказавшийся прямо под ним? Было отчётливо видно, как бомба резко отделилась от самолёта и устремилась вниз. Сам же самолёт, словно избавившись от тяжкого груза ужаса, круто взмыл вверх и ушёл в сторону. Ещё не закончил своё пикирование первый самолёт, как в атаку уже бросался второй, за ним — третий и так до тех пор, пока все восемь *Штук* не исполнили своё устрашающее представление. Взрывы следовали один за другим почти без перерыва. Короткие вспышки разрывов сливались в непрерывную череду, а затем над местом прямого попадания медленно поднялся густой чёрный столб дыма. Всегда поражало, насколько невелик был их реальный разрушительный эффект. *Ju-87 – Штука* - была скорее орудием страха и психологического террора, чем средством массового физического уничтожения. В Греции пикирующие бомбардировщики выполняли свою задачу с мрачной эффективностью, поскольку практически не встречали противодействия ни в воздухе, ни с земли... В Греции *Люфтваффе* добавило к своему арсеналу ещё один способ вселять ужас. Следом за *Штуками* появлялись группы *Хейнкелей*, которые поодиночке или парами рыскали вдоль переполненных дорог, сбрасывая бомбы и расстреливая из пулемётов всё, что двигалось. После них *Мессершмитты*, уже освободившиеся от обязанности сопровождать бомбардировщики, позволяли себе небольшое развлечение — по пути домой они уничтожали всё, что попадалось им на глаза. От рассвета до заката почти никогда не проходило больше получаса без того, чтобы над нами не появился немецкий самолёт. Именно это непрерывное давление — постоянный шум моторов и ежечасная угроза гибели — усиливало психологическое воздействие непрерывного отступления. Из-за этого многие люди превращались в настоящих неврастеников. Стоило лишь донестись далёкому гулу самолётов, как они выпрыгивали из кабин грузовиков и с водительских мест, зачастую даже не остановив машины, и бросались прочь от дороги. Они продолжали бежать до тех пор, пока небо снова не становилось чистым и пока грохот взрывов не переставал звучать у них в голове. Потом они медленно, настороженно возвращались к своим машинам и проезжали ещё несколько миль — до следующего налёта или даже до одной только угрозы налёта, которая снова обращала их в бегство. Такое происходило лишь с частью отступавших войск, но достаточно часто, чтобы страх стал столь же заразительным, как корь. Никогда прежде я не видел столь большого количества людей, которые были бы настолько открыто, без всякого стыда охвачены страхом, как на разбомбленных дорогах Греции. И, слава Богу, никогда больше мне не довелось увидеть ничего подобного...»

Новозеландцы

Ричард Кин (Richard Kean): «Мы заняли оборонительную позицию и оставались на ней какое-то время. Как-то вечером я слез со своего мотоцикла, было около четырех после полудня, и я прилег поспать. Вскоре раздались радостные крики, и я увидел в небе около 30 самолетов, подумал было, что это *Спитфайры* или *Харрикейны*, но оказалось, что были *Мессершмитты*. Они стали снижаться... Немного за нами находился аэродром, на котором базировались *Гладиаторы* и *Лайсэндеры*. Один *Лайсэндер* поднялся в воздух вместе с двумя *Гладиаторами*, и они сумели сбить пару *Мессершмиттов*, но позднее немцы вернулись и уничтожили всех наших.»

Билл Глю ((Bill Glue): «17-18 апреля. Быстро двигались ночью – гунны (*Huns – одно из прозвищ немцев, принятых у союзников – ВК*) сидели у нас на хвосте со своей артиллерией. Рано утром были в окрестностях Лариссы... Прилетел самолет-разведчик гуннов. Страшная пробка. Их самолеты бомбили дорогу, и, когда мы разбежались, они спустились пониже, обстреляли нас и отбомбились по нам. Соседний грузовик загорелся. Меня осыпало комьями земли из соседней воронки... Потерял все свое снаряжение, когда наш грузовик в спешке укатил, оставив половину наших. Нас бомбили и обстреливали время от времени с 2 часов до сумерек.»

Леонард Торнтон (Leonard Thornton): «Так, где-то примерно в день рождения Гитлера (20 апреля), который почти совпадает с Днем Анзаков (25 апреля), насколько я помню, было принято решение о том, что мы должны эвакуироваться. *Джамбо Уилсон (Jumbo - кличка генерала Уилсона)*, англичанин, который служил с новозеландцами во время Первой Мировой войны, принял это решение, и оно было правильным, хотя флоту при этом пришлось нелегко. Мы стали отступать на юг настолько быстро, насколько возможно, и за три или четыре дня эвакуация была проведена. Мы, конечно, потеряли большую часть нашего снаряжения во время эвакуации: ничего из тяжелой техники вывезти было нельзя, и это была очень неприятная кампания из-за того, что происходило в воздухе. Мы постоянно были под бомбами и под обстрелом в дневные часы. Слава богу, немецкая авиация мало что могла сделать ночью, и это означало, что ты мог немного поспать, если не был на марше, но это очень негативно сказывалось на морально-психологическом состоянии людей, которые не могли встретить ее огнем. Я вспоминаю многих, у которых слегка сдали нервы, из числа тех, кому приходилось отступать...»

Австралийцы

Джек Дэниел (Jack Daniel) вспоминал, казалось, бесконечную череду воздушных атак на транспортные колонны: «Что ж, мы только что поднялись после лежания на пузе во время визита каких-то бомбардировщиков гуннов... Кажется, здесь мы находимся не в самом лучшем месте. Человек тут может натереть себе мозоли на брюхе от [постоянного] плюханья на землю в поисках укрытия.»

Роберт Робертсон (Robert Robertson) оставил мрачные воспоминания о том хаосе, который царил на дороге к югу от Лариссы и горных перевалах: «Никогда раньше я не видел такое количество самолетов и больше не захочу видеть это. Горные проходы между Лариссой и Ламией и Фермопильский перевал узкие, дорога была покрыта толстым слоем липкой грязи, по ее обочинам – горящие и перевернутые машины, мертвые лошади, мулы, овцы и коровы, греки, идущие пешком и едущие в фургонах, которые тащили за собой все виды механического транспорта и тяглового скота.»

Как вспоминал Чарлз Робинсон (Charles Robinson), с наибольшей ненавистью люди относились к *Штукам – Ju-87*: «Ее дьявольский силуэт с закапотированными колесами неубирающихся шасси, которые напоминали лапы хищной птицы, а его странной формы крылья, снабженные воздушными тормозами, с помощью которых летчик контролировал пикирование, были похожи на маховые перья и какого-то монструозного создания из детских кошмаров. Вой ее сирены, когда она пикировала под прямым углом к земле, казалось, понижывал твой мозг...»

Невилл Бланделл (Neville Blundell): «Мы передвигались на грузовиках ... приходилось постоянно находиться в ожидании авианалета. Двое парней стояли за кабиной, [брезентовое] покрытие было откинута назад, чтобы мы могли видеть, что происходит. Когда приближались самолеты, мы начинали колотить по крыше кабины, и водитель съезжал на обочину. Все спрыгивали и отбегали как можно дальше за тот отрезок времени, какой был доступен. Двоих парней ранило во время налета... Потом задача стала простой – не останавливаться. Мы ехали ночью и укрывались днем.»

В журнале боевых действий, который вел один из офицеров Военной Полиции, можно прочесть следующее: «Дисциплина в частях 6-й Австралийской Дивизии существенно ухудшалась, когда проявляла активность вражеская авиация. Водители и пассажиры

впадали в панику, когда в поле зрения были самолеты и бросали свои машины посреди дороги, а сами бежали в поисках укрытий ... и оставались в них слишком долгое время без необходимости.»

Роналд Карри (Ronald Currie): «Они [немцы] использовали *Штуки*, и было это преимущественно перед атакой. Где бы ни имел место жесткий рейд *Штук*, ты уже знал: скоро будет атака... По мне так в то время немец был лучшим солдатом в мире, и он был вооружен лучше всех. Его артиллерия ... я помню одну ночь на перевале Браллос, где мы держали оборону и были на вершине горы. Грунт вокруг был только скальный, и окопаться было невозможно, можно было только спрятаться за какой-нибудь глыбой. Это было наихудшим из того, что я когда-либо испытывал. Было слышно, как эти долбаные болванки [бомбы, снаряды] подлетали, как они свистели и как подрывались на этих чертовых голых камнях. Обломки летели во все стороны ... просто чудо, что никого из нас не зацепило.»

Медсестра Сильвия Дюк (Sylvia Duke): «Потом был кошмарный переезд через горы, сквозь черноту ночей с выключенными фарами... Парням приходилось расчищать дорогу от препятствий снова и снова, чтобы мы могли проехать. Мы объезжали на безумной скорости воронки от бомб на дорогах, круто скатывающихся к морю. По обе стороны были брошенные грузовики — это вызывало жуткое чувство повсеместного опустошения, и желанный свет дня не приносил никакого успокоения. Мы завтракали на обочинах консервированной говяжьей тушенкой и сухими галетами без вилок или ложек, а так, пальцами. Если в воздухе показывались вражеские самолеты, конвой останавливался, мы бросали грузовики и разбегались по засеянным ячменем полям в поисках укрытия, утыкаясь лицом в *Матерь-Землю*, обнимая ее и желая того, чтобы наши каски были побольше размером. Мы были в поле, там было рядом маленькое кладбище, и мы провели между надгробными камнями целый день.»

Негативные настроения в армии по отношению к Королевским ВВС

Если сравнивать относительные потери, то уровень потерь Королевских ВВС в Греческой кампании оказался почти в четыре раза выше, чем у британской армии. Тем не менее среди военнослужащих продолжало распространяться резко отрицательное мнение о боевом духе и эффективности британской авиации. Некоторые солдаты, эвакуированные из Греции, были настолько возмущены тем, что, по их мнению, авиация не обеспечила им необходимое прикрытие, что уже в Александрии спровоцировали несколько конфликтов с военнослужащими Королевских ВВС.

Австралийские войска, напротив, оценивали собственные действия значительно менее снисходительно. В ущелье Монастир — долине, соединяющей Монастир (ныне Битола) с греческим городом Флорина, — полк *Leibstandarte SS Adolf Hitler* совместно с подразделениями 9-й Танковой Дивизии сумел сбить с позиций значительно превосходившую его по численности 19-ю Австралийскую Бригаду, вынудив её в беспорядке отступить. Примечательно, что самолеты *Люфтваффе* появились над полем боя лишь после того, как отступление уже началось. Тем не менее некоторые армейские офицеры были настолько убеждены в виновности RAF, что изложили свои претензии письменно. Генерал Смит (Arthur Smith, 1890-1977) направил заместителю Лонгмора, главному маршалу авиации Артуру Теддеру, три письма старших армейских офицеров, критиковавших неудовлетворительную организацию рассредоточения британской авиации. По словам бригадира Гэллоуэя (Alexander Galloway, 1895-1977), самолёты были потеряны в районе Ларисы, несмотря на то что генерал Уилсон лично предупредил RAF о том, что должно было произойти.» Другой офицер писал, что самолёты в Аргосе были уничтожены потому, что их разместили в оливковых рощах, где они были лишь наполовину скрыты. Третий автор, бригадир Солсбери-Джоунс, жаловался на «катастрофические потери авиации, понесённые в Греции, особенно в Аргосе.» Таким образом, стремление возложить ответственность за отсутствие воздушного прикрытия и за неудачу всей кампании именно на RAF было весьма широко распространено. Даже врач RAF, лейтенант Гриффин (Griffin), оказался настолько потрясён открытой враждебностью, с которой столкнулся, что официально доложил о резкой словесной атаке со стороны подполковника Керриджа

(Kerridge), остановившего его санитарную машину примерно в двух милях к северу от Аргоса.

Интересно предположить, не повлияли ли подобные настроения косвенно на то, что почти тысяча военнослужащих наземных служб и административного персонала RAF не была включена в список получателей распоряжений об эвакуации из Аргоса. По мере того, как надежда на спасение исчезала, а интенсивность германских воздушных налётов возрастала, сообщалось, что среди этих людей ситуация начала «выходить из-под контроля». Каковы бы ни были эмоции современников, совершенно очевидно, что решение Григсона оставить *Харрикейны* на материке и последующая их гибель существенно сократили возможности RAF по прикрытию как эвакуации британских войск, так и последующей обороны Крита. Однако уже 25 апреля 1941 года Теддер, обращаясь в письме к заместителю начальника штаба Королевских ВВС главному маршалу авиации сэру Уилфриду Фримену (Wilfred Freeman, 1888-1953), полностью поддержал действия Григсона, заявив, что всё происходившее объяснялось исключительно простым численным превосходством противника. В том же письме он выражал опасение, что среди военнослужащих сухопутной армии неизбежно возникнет сильное озлобление против RAF. Спустя месяц, уже после падения Крита, Теддер писал: «Как я и ожидал, в армии быстро нарастает самая настоящая ненависть к Королевским ВВС за то, что они якобы *подвели* её в Греции и на Крите.»

Некоторые австралийские офицеры признавали, что их солдаты испытывали сильный страх при появлении германской авиации, и их готовность возлагать ответственность за собственную уязвимость на RAF, вероятно, являлась следствием того глубокого психологического воздействия, которое немецкие самолёты оказывали на войска. Под боевым духом (моральным состоянием войск) можно понимать готовность отдельного человека или воинского коллектива готовиться к выполнению поставленных задач и участвовать в действиях, предписываемых военной организацией. Когда моральный дух оказывается сломлен, это может привести к постепенному, но вполне отчётливому ослаблению готовности продолжать борьбу. Возможно, непосредственные результаты бомбардировок отступавших колонн и не были столь впечатляющими. *Люфтваффе*, например, так и не сумело перерезать главную дорогу в районе Ламии, по которой осуществлялось основное отступление союзных войск. Тем не менее совершенно очевидно, что психологическое воздействие германских воздушных атак заставило британских солдат и солдат Содружества поверить в то, что именно *Люфтваффе* стало решающим фактором германской победы, а следовательно, именно неспособность RAF защитить их явилась причиной поражения. Военнослужащие из Новой Зеландии даже изменили распространённое после Дюнкерка насмешливое прозвище RAF — *Royal Absent Force/Королевские Отсутствующие ВВС* — на ещё более язвительное *Rare As Fairies/Редкие, Как Феи*.

Совершенно очевидно, что солдаты и моряки, пережившие катастрофу в Греции, на собственном опыте убедились в исключительной важности завоевания и удержания господства в воздухе, независимо от особенностей местности. Этот урок оказался чрезвычайно дорогостоящим. Потери британцев в Греческой кампании составили: 903 человека убитыми, 1 250 ранеными, 13 958 пленными, 52 лёгких танка, 52 крейсерских танка, 40 зенитных орудий, 192 полевых орудия, 164 противотанковых орудия, 1 812 пулемётов, 8 000 грузовых автомобилей различных типов, а также практически всё радиооборудование, 26 потопленных кораблей, 209 потерянных самолётов RAF.

Непреодолимое значение господства в воздухе как средства воздействия на морально-психологическое состояние противника

Некоторые историки утверждают, что, несмотря на поражение, Греческая кампания всё же оказалась оправданной, поскольку она задержала начало германского вторжения в Советский Союз. Черчилль и Иден стремились нанести удар по Германии через Балканы и поэтому были готовы оказывать серьёзное давление на военное руководство, требуя найти способы реализации этой стратегии.

Во время *Битвы за Британию* Черчилль неоднократно посещал оперативный командный пункт 11-й Авиагруппы. Следовательно, он должен был прекрасно понимать, что Королевским ВВС удалось лишить *Люфтваффе* возможности завоевать господство в воздухе над Англией благодаря сочетанию нескольких факторов: наличию у RAF современных истребителей, хорошо оборудованных аэродромов и единой интегрированной системы противовоздушной обороны. Однако впоследствии сам Черчилль и Военный Кабинет исходили из предположения, что RAF смогут повторить успех *Битвы за Британию* уже в Греции, несмотря на то что там британская авиация была вооружена главным образом устаревшими самолётами.

Сам Уэйвелл, изменив своё первоначальное мнение и поддержав вмешательство в Греции, также, по-видимому, не придавал большого значения последствиям возможного проигрыша воздушной войны. Греческое руководство прекрасно понимало стратегическое значение румынских нефтепромыслов и серьёзно опасалось того, какие последствия может вызвать угроза британских ударов по ним. Вместе с тем стремление RAF нанести удары по Плоешти, несмотря на неоднократное возвращение этой идеи к обсуждению, выглядит необъяснимо вялым. Когда в начале марта 1941 года в распоряжении д'Албиака появилось больше бомбардировщиков *Веллингтон*, он предпочёл продолжить удары по целям в Адриатике. Одновременно Портал на заседании Военного Кабинета заявил, что проведение бомбардировок Румынии в марте будет затруднено из-за неблагоприятных погодных условий.

Некоторые современные исследования, посвящённые влиянию *Люфтваффе* на ход Греческой кампании, приходят к выводу, что немецкие воздушные удары были ограниченно эффективны в материальном отношении и потому не оказали решающего влияния на ход боевых действий. Однако подобные оценки чрезмерно сосредоточены исключительно на физической стороне войны — подсчёте уничтоженной техники и анализе способности авиации перекрыть основные пути отхода противника. Настоящая работа стремится показать, что именно неспособность RAF бороться за господство в воздухе позволила *Люфтваффе* нанести войскам Великобритании и ее доминионов чрезвычайно серьёзный психологический ущерб. Это воздействие подорвало их волю к сопротивлению, способствовало распространению паники, страха, растерянности и даже истерии во время отступления и последующей эвакуации, причём в гораздо большей степени, чем можно было бы объяснить непосредственным физическим ущербом, причинённым воздушными налётами. Поэтому более правильным способом оценки роли авиации в Греческой кампании было бы исследование не количества уничтоженной техники, а морального состояния войск, подвергавшихся воздушным ударам, и того, как это состояние влияло на их волю к борьбе.

Британская армия уже пережила [подобный опыт во Франции](#) в 1940 году. Об этом чрезвычайно выразительно писал французский историк и офицер [Марк Блок](#) (Marc Bloch): «Воздушные бомбардировки способны настолько воздействовать на нервы людей, что напряжение становится совершенно невыносимым, а от такого состояния до паники — всего один шаг... Как бы густо ни сыпались бомбы, в действительности они поражают лишь сравнительно небольшое число людей. Однако их воздействие на человеческие нервы имеет чрезвычайно широкий охват и способно сломить способность к сопротивлению на огромном пространстве.» Осязаемым подтверждением кажущегося успеха *Люфтваффе* можно считать и реакцию британских, австралийских и новозеландских солдат, которые возлагали ответственность за произошедшее на Королевские ВВС, допустившие, по их мнению, такое развитие событий.

Независимо от того, были ли нападки на RAF и его личный состав сознательной попыткой переложить ответственность за слабые действия наземных войск в Греческой кампании, они, несомненно, вновь разожгли давний, никогда окончательно не затихавший спор между армией и Королевскими ВВС, кому должны принадлежать и кто должен контролировать тактические авиационные средства. Армейское командование было настолько недовольно произошедшим, что вновь потребовало создания собственной органической авиации непосредственной поддержки. Однако если бы армия действительно получила в своё распоряжение всю британскую авиацию, находившуюся в Греции, это почти наверняка не

изменило бы исход кампании. Все самолёты армейской авиации взаимодействия с сухопутными войсками были уничтожены уже ко второму дню боёв с *Люфтваффе*. Причин этому было как минимум две. Во-первых, как неоднократно подчёркивал Лонгмор, авиационных ресурсов катастрофически не хватало. Армейской авиации пришлось бы вести ту же самую заведомо неравную борьбу, что и RAF. Во-вторых, на этапе планирования вмешательства в Греции среди армейских командующих только Уэйвелл действительно понимал, насколько решающее влияние окажет авиация на ход всей кампании. Правда, впоследствии он предпочёл забыть собственные выводы. Поэтому автор статьи считает справедливым вывод совместного межведомственного отчёта о кампании, согласно которому подчинение подразделений RAF непосредственно командующему сухопутными войсками в Греции, вероятнее всего, практически никак не повлияло бы на конечный результат кампании. И Уэйвелл, и Лонгмор должны были прямо заявить политическому руководству, что проведение греческой кампании не имеет военной перспективы. Однако оба находились под сильнейшим давлением со стороны Черчилля и Идена, и оба предпочли проигнорировать тщательно аргументированные рекомендации собственных штабов. Доклады Лонгмора о нехватке самолётов и других ресурсов были совершенно справедливы. Однако он прекрасно понимал, что постоянное повторение этих доводов раздражает Черчилля настолько, что даже Чарлз Портал вынужден был сделать ему замечание. Поэтому вполне возможно, что Лонгмор счёл необходимым подчиниться политическому стремлению создать Балканский фронт, сознательно отодвинув на второй план собственные профессиональные оценки. Чрезмерное и навязчивое политическое давление, оказываемое на Уэйвелла, в сочетании с готовностью Лонгмора поддаться влиянию Идена, привело, по мнению автора, к абсурдному решению отправить британскую армию в Грецию. Сам Лонгмор, надеявшийся, что историки впоследствии благосклонно оценят его деятельность, был вызван в Лондон — официально для участия в двух заседаниях Комитета начальников штабов. Он пообедал с Черчиллем, который, вероятно, уже воспринимал его как ещё одного «трудного генерала». Вскоре после этого Лонгмор был отправлен в отставку... Его преемником был назначен главный маршал авиации Оуэн Бойд (Owen Tudor Boyd, 1889-1944). Однако по пути на Ближний Восток его самолёт потерял ориентировку и совершил посадку на территории Сицилии, где Бойд попал в плен (*позднее он бежит из плена и умрет от инфаркта 05.08.1944 – ВК*). В результате пост главнокомандующего военно-воздушными силами Великобритании на Ближнем Востоке занял Артур Теддер.

Заключительные выводы

Стремление Великобритании выполнить данные в 1939 году гарантии безопасности Греции привело к тому, что британцы предложили такой объём военной помощи, которого сами греки в действительности не хотели. Причина заключалась в том, что греческое руководство опасалось: значительное британское военное присутствие окончательно лишит его возможности вести войну только против Италии и неизбежно втянет страну в полномасштабный конфликт с Германией, что почти наверняка закончится поражением и оккупацией. На этом фоне британские политические лидеры попытались навязать свои грандиозные стратегические замыслы военному руководству, которое и без того уже было перегружено многочисленными задачами на различных театрах военных действий. Черчилль считал Уэйвелла недостаточно энергичным. Такое мнение объяснялось как различием их характеров, так и, в определённой степени, неояльными оценками деятельности ближневосточного командования, которые высказывал Бернард Фрейберг. Всё это способствовало возникновению крайне неблагоприятной атмосферы, в которой Уэйвелл всё сильнее ощущал давление и необходимость подчиниться политическому стремлению начать военное вмешательство, несмотря на то что поставленные перед ним задачи были практически нереализуемыми. Дополнительное давление на него усилилось после прибытия Идена, который, по всей видимости, получал определённое удовольствие от своей роли своеобразного «дипломата-челнока», пытавшегося создать региональную антигерманскую коалицию. Однако Иден серьёзно просчитался в оценке политической ситуации на Балканах. Несмотря на многочисленные свидетельства обратного, он продолжал верить, что создание подобной коалиции всё ещё возможно. В результате Военный Кабинет постепенно получал главным образом оптимистические оценки

перспектив кампании, полностью соответствовавшие политическим ожиданиям Черчилля и Идена. Лишь значительно позже сам Иден был вынужден признать несостоятельность своих надежд на формирование регионального союза, но к тому времени Военный Кабинет уже успел убедить себя, главным образом благодаря внешнему оптимизму Уэйвелла, что греческая операция вполне осуществима.

Автор полагает, что Лонгмор также должен разделить часть ответственности за возникновение этой ситуации. Хотя он неоднократно пытался предупредить Уэйвелла, Идена и руководство в Лондоне об опасности утраты господства в воздухе над Грецией, в конечном итоге он позволил отодвинуть свои опасения на второй план и фактически оставить их без внимания. Не проявив достаточной настойчивости в отстаивании своей позиции, он упустил последнюю возможность предотвратить катастрофу, когда 22 февраля 1941 года во время совещания в Татой не сумел в полной мере изложить свои доводы греческому руководству. Если бы Лонгмор проявил меньшую уступчивость по отношению к грандиозным стратегическим замыслам Идена, греки, возможно, отказались бы от британской помощи. В этом случае Черчилль, который постепенно начал понимать, насколько шаткими являются перспективы всей операции, особенно после того, как выявились последствия неудачной перегруппировки греческих войск, вероятно, смог бы представить поражение Греции как закономерный итог борьбы совершенно неравных по силам противников.

В действительности же последовавшая военная катастрофа была полностью предсказуемой. Тем не менее, возлагая ответственность за поражение главным образом на отсутствие эффективной поддержки со стороны RAF, часть армейского командования попыталась дистанцироваться от собственных прежних выводов, согласно которым действия авиации и танковых войск не должны были сыграть существенной роли из-за особенностей греческого рельефа. На практике германское господство в воздухе вновь обеспечило возможность беспрепятственно наносить удары по сухопутным войскам. Эти атаки вызывали у солдат страх, чувство беспомощности и ощущение полного превосходства противника. Хотя воздушные удары *Люфтваффе* по британским войскам в Греции не привели к особенно большим потерям в живой силе и техники, они оказали мощное психологическое воздействие, которое существенно способствовало победе Германии и стало одной из причин тяжёлых потерь, понесённых британскими войсками как в личном составе, так и в материальной части в ходе эвакуации.



Ju-87 штурмует оборонительные позиции защитников Тобрука (октябрь 1941 г.).

Разрушительное воздействие атак пикирующих бомбардировщиков на морально-психологическое состояние британцев и солдат армий Содружества, испытавших его на себе в Греции и на Крите в 1941 году, имело свои последствия и позднее. 13 октября 1941 года, за месяц до начала [операции Crusader](#) в северной Африке, премьер-министр Новой Зеландии [Питер Фрейзер](#) (Peter Fraser) послал Черчиллю телеграмму, касающуюся предстоящего наступления. «В свете нашего опыта, полученного в Греции и, в особенности, на Крите, - писал он, - вы поймете, что нас, само собой, беспокоит то, как бы нашим частям не пришлось снова, уже в третий раз, вступать в бой без соответствующего авиационного прикрытия и в ситуации, в которой они будут не в состоянии защитить себя от неограниченных ничем атак с воздуха.» Фрейзер хотел иметь гарантии того, что «проблема поддержки с воздуха», которую правительство Новой Зеландии рассматривало как «жизненно важный фактор», была «полностью учтена ... теми, кто за это отвечает», и что ситуация, в которой новозеландцы были брошены в бой «без необходимых средств обороны и нападения», не повторится вновь.

Хотя британское военное командование сумеет в будущем избежать повторения полной трагизма ситуации с господством противника в воздухе, как это было в Греции и, сразу после этого, на Крите, эпизоды с доминированием немецкой авиации в небе северной Африки еще будут иметь место. Это случилось в начальный период [обороны Тобрука](#) в апреле-мае 1941 года. В докладе *Военный Невроз в Тобруке/War Neurosis at Tobruk*, написанном подполковником Купером (E.L. Cooper) и капитаном Синклером (A.J.M. Sinclair) о положении с этим среди оборонявших Тобрук австралийцев, указывалось, что в период двух первых месяцев осады немецкие самолеты господствовали в воздухе, и, «когда интенсивность вражеских авианалетов достигла максимума, поддержка со стороны RAF почти полностью отсутствовала.» То, что «британских самолетов не было в воздухе неделями, сыграло значительную роль в развитии у некоторых людей военного невроза.» Это случилось и в момент [катастрофы на Линии Газала и сдачи Тобрука](#) в середине 1942 года, когда кризис морально-психологического состояния солдат и офицеров 8-й Армии выразился в высоком уровне заболеваемости, боевого утомления, дезертирства и сдачи людей в плен. Один из офицеров RAF так описал воздействие огневой мощи *Люфтваффе* на людей: «Джерри (одно из прозвищ немцев – ВК) шесть часов бомбил наш передовой аэродром, ... людских потерь у нас не было, всего один самолет был уничтожен и где-то один поврежден. Просто удивительно, какой небольшой ущерб наносят бомбы, но как тягостно они действуют на нервы и психику. По ночам ничто не наводит больше страха и не дает уснуть в большей степени – вскоре тебя это подавляет отсутствием сна и нервотрепкой. Я не видел никого, кто не был бы озабочен этим.»

Начиная с середины 1942 года британские, австралийские и новозеландские солдаты и офицеры больше никогда не будут чувствовать себя столь беззащитными, как в апреле-мае 1941 года.

Источники

<https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/aspr/apr-vol17-iss3-4-pdf/>

https://warsstory.org/wp-content/uploads/2021/07/operation_crusader.pdf

https://warsstory.org/wp-content/uploads/2015/09/kiwis_greece_1941.pdf

https://warsstory.org/wp-content/uploads/2024/05/aussies_greece_rus.pdf

https://warsstory.org/wp-content/uploads/2026/02/three_british_tankers_v2.pdf

https://warsstory.org/wp-content/uploads/2015/10/bor_crisp_greece_rus.pdf

Перевод – ИИ и Владимир Крупник (редакция и дополнения)

Возврат к главной странице www.warsstory.org