

Мартина Семова / Martina Semova

**ПРИНОСЪТ НА СПОМАГАТЕЛНИЯ ВЪЗДУШЕН
ТРАНСПОРТ (СВТ) И БРИТАНСКИТЕ
ЖЕНИ-ПИЛОТИ ПО ВРЕМЕ ВА ВТОРАТА
СВЕТОВНА ВОЙНА (1939–1945 г.)**

**The Contribution of the Air Transport Auxiliary
(ATA) and British Women Pilots during the
Second World War (1939–1945)**

Abstract: The article deals with an unknown issue in Bulgarian historiography, which concerns the contribution of British women in the field of aviation during the Second World War (1939–1945). The creation, development, functions and importance of one particular organization, the Air Transport Auxiliary (ATA), are examined in turn, with a focus on the service of women pilots within it. An attempt is made to analyse their behaviour and role in the conflict both in the performance of routine flights and at critical moments such as the Battle of Britain (1940) and the Normandy landings (1944). In the course of the exposition, parallels are sought with the Royal Air Force (RAF) of the UK, exploring the characteristics of both organisations.

Keywords: transport, RAF, ATA, delivery, ferry, planes, support.

Втората световна война напредва през лятото на 1940 г. Адолф Хитлер е прегазил цяла Европа, като последната му жертва е Франция, подписала капитулация на 22 юни. Това му дава възможност да отправи взор на север и отвъд Ламанша към поредната си цел – Великобритания. На 10 юли 1940 г. Луфтвафе¹ извършва атаки срещу британски бойни кораби и пристанища, поставяйки по този начин, макар и неофициално, началото на т.нар. „битка за Британия“, в която водеща роля играят Кралските военновъздушни сили (KBBC) (Royal Air Force – RAF). За съжаление, те са съставени единствено от мъже поради съществуващата полова дискриминация. На жените, от друга страна, им е предоставен шанс да дадат своя принос в областта на авиацията, а и не само, чрез включване в помощни, небойни организации, сред които е и Спомагателният въздушен транспорт (СВТ) (Air Transport Auxiliary – ATA).

По своя характер СВТ е гражданска организация, създадена в началото на Втората световна война, която се занимава с транспортирането на нови,

ремонтирани или повредени самолети от производствени фабрики, ремонтни предприятия и депа за поддръжка до летища и ескадрили, а в някои случаи – до складове за скрап. Освен това самолетите им пренасят на борда си персонал и консумативи, а при нужда функционират и като въздушни линейки. Основен театър на действие на СВТ е въздушното пространство над Обединеното кралство, като едва през май 1940 г. започват да се извършват доставки до стария континент, по-конкретно до Франция.² Тази промяна в маршрута се налага от нуждата от спешно заместване на уцелените или повредени самолети от ескадрилите на КВВС, които не само извършват нападения по въздуха, но и служат за прикритие на действията на Британския експедиционен корпус (БЕК) (British Expeditionary Forces – BEF)³.

Идеята за изграждането на СВТ принадлежи на Жерар д'Ерланже, директор на British Airways, и се появява още през 1938 г., когато е сформирана Гражданската въздушна гвардия (Civil Air Guard)⁴, която предоставя субсидирано летателно обучение на хора до 50-годишна възраст⁵. Д'Ерланже предлага изработване на схема, с помощта на която летци, негодни за активна служба с КВВС, биха могли да помагат на нацията във военно време⁶.

Официално спомагателната организация се създава през септември 1939 г. като допълнение към Корпорацията на британските отвъдморски линии (КБОМЛ) (British Overseas Airways Corporation – BOAC), а седалището ѝ се разполага в Уайт Уолтъм, в близост до Мейдънхед. По-късно, на 22 юли 1941 г. СВТ преминава под контрола на Министерството на самолетостроенето (Ministry of Aircraft Production – MAP) на лорд Бийвърбрук⁷.

Първоначалният замисъл на организацията е да извършва доставки на поща, вестници, медицински консумативи и военен персонал до различни локации из страната⁸. Впоследствие ходът на войната и нарастващата активност на британските пилоти изискват увеличаване на доставките на самолети за КВВС, за Флотските въздушни сили (ФВС) (Fleet Air Arm – FAA)⁹ и за Бреговото командване (БК) (Coastal Command – CC). Макар в началото тази задача да е поета от самите КВВС, постепенно те започват да делеят тези функции с екипите на СВТ. Тяхната намеса в превоза на самолети има за цел да отслаби натоварването върху британската авиация и ФВС. Официалното мото на организацията отразява изключително точно колективния порив и ентузиазъм на летците: „*Aetheris Avidi*“ (от лат. „нетърпелив за въздуха“). Неофициалният лозунг на организацията е „*Anything to Anywhere*“ (от англ. – „Всичко за навсякъде“), а хумористичният такъв е „*Ancient and Tattered Airmen*“ (от англ. – „Древни и разпокъсани летци“).

В изследването на Хелена Шрейдър е посочено, че в периода 1939–1940 г. полетите за самолетни (и други) доставки са поделени между британските военновоздушни сили и СВТ; към 1 август 1941 г. отговорността за превоза на самолети е окончателно предадена на СВТ, като пилотите на КВВС са напълно освободени за активна бойна служба¹⁰. Това преразпределение на задачите показва своята ефективност през 1940–1941 г., когато Великобритания остава

„единствен войн“ в борбата срещу Хитлер и нацизма. През тази една година, в условията на двойна заплаха – на нацистка инвазия и на стратегически и терористични бомбардировки, извършени от Луфтвафе, тежестта на войната от британска страна е изнесена главно от КВВС¹¹. Ангажирането на всички налични летци и самолети, както и концентрирането на всички индивидуални и колективни усилия за отбраната на британското небе не биха били възможни без СВТ, който през този период значително увеличава персонала си, за да поддържа постоянно снабдяването със самолети на КВВС и ФВС предвид сериозните загуби в летателни средства и в личен състав. Абстрахирайки се от гражданския статут на СВТ, не би било лишено от логика, ако опишем СВТ не толкова като подчинена или спомагателна организация, колкото като куриерската (доставящата) част от британската авиация, която държи монопол върху превоза на самолети до края на войната¹².

За разлика от КВВС и ФВС, където се изискват отлични физически качества и подготовка, СВТ дава възможности за работа на жени и мъже, които не отговарят на горепосочените условия или не са на необходимата възраст. Физическите недостатъци на пилотите са пренебрегвани до степен, до която те са в състояние да управляват самолет¹³. Това обяснява наличието на твърде възрастни, тежки, едноръки, еднокраки и дори еднооки пилоти в състава на тази спомагателна част, някои от които са ветерани от Първата световна война и чиито наранявания или заболявания не им позволяват да летят с КВВС.

В началото на съществуването си СВТ наема пилоти единствено от мъжки пол. Въпреки демонстрираната толерантност по отношение на физическите недъзи, организацията набира персонала си по определен критерий. Водещо в него е изискването мъжете да са на възраст между 28 и 50 години, с минимален брой от 250 летателни самостоятелни часа¹⁴. Впоследствие войната поражда острата нужда от осигуряване на по-голям брой летци (и за транспорт, и за бойна нужда). Тази ситуация възниква в резултат както от ограничаващото условие за попълване на летателните екипи на СВТ само от мъже, така и от постоянните загуби на британски пилоти. Изход се намира с вземането на решение за назначаване на жени на служба в спомагателната организация.

На 14 ноември 1939 г. е сформирана женска секция към СВТ, чието управление е поверено на командир Полин Гауър¹⁵. Тази стъпка показва на какъв ранен етап от войната, а и от съществуването на организацията, е предоставен шанс на женския пол да даде своя принос в областта на авиацията. На призова за летателна служба се отзовават жени от Великобритания и Британската общност, а също така и от Европа, Африка, Северна и Южна Америка и др., включително и от неутрални страни. В края на световния конфликт равносметката показва, че 168¹⁶ от всички 1250 души персонал на СВТ са жени¹⁷. Това е първият път в историята на британската авиация, когато на борда на военни изстребители и бомбардировачи стоят жени, поели хладнокръвно тяхното управление¹⁸. СВТ обаче въвежда изискване за жените-кандидати от минимал-

но летателно време 500 часа (в някои източници са посочени 600 часа), двойно повече от изисквания опит от мъжете¹⁹.

Броят на летателните часове и за двата пола обаче е крайно недостатъчен, за да разполагат летците с нужния опит и компетентност, следователно е необходима допълнителна квалификация. Предвид преустановяване обучението на граждански пилоти и свръхнатоварването на КВВС с тренирането на нови летци, които да попълнят загубите, СВТ остава без възможности за подготовка и прибягва до нещо, което се превръща в негова отличителна черта и най-силен коз – гъвкавост. Командването на СВТ само поема отговорността за подготовката на собствените си пилоти, стартирайки своя тренировъчна програма. Хелена Шрейдър твърди, че целта на обучението е по най-бързия начин да се подготвят пилоти с голяма гъвкавост по отношение на вида на въздухоплавателното средство и голяма предпазливост по отношение на стила на летене, като в същото време се даде основна подготовка за безопасно летене във военни условия (баражни балони²⁰, замаскирани летища, противовъздушни батареи, вражески действия и др.) наред с обичайните опасности като непредсказуемо метеорологично време и механични повреди²¹.

Обучителният процес започва с теоретична и техническа част, която цели придобиване на знания в областта на метеорологията, баражните балони, разчитането на карти, сигналите, техническите данни, двигателите, навигацията и др. Практическата част включва осъществяване на самостоятелни полети на борда на леки, одномоторни самолети, а при видим прогрес обучаемите се прехвърлят на по-големи и по-тежки самолети, изстребители и бомбардировачи²². Съществен елемент от подготовката, както си припомня Даяна Барнато – една от жените-пилоти на СВТ, е изграждането на техника за управление на самолет във всякакво метеорологично време без радиовръзка, а единствено с помощта на карта и компас²³.

Освен това всеки служител на организацията бива снабден с т.нар. „*Записки на транспортния пилот*“ (*Ferry²⁴ Pilot Notes*) – малка брошура със сини корици, която съдържа информация за всеки вид самолет, като целта е летците да разполагат с наръчник за управление на различни, в повечето случаи – непознати, самолети, т.е. пилотът от СВТ, макар да няма високата подготовка на пилот от КВВС, трябва да може да лети с всичко. Барнато дава допълнителна, по-прецизна информация за бележките: „*Тя (информацията в „Записки на транспортния пилот“ – б.а.) съдържаеше всички данни за излитане, издигане, движение и кацане, скорости, както и обороти, и повишаване на оборотите, температури и разход на гориво, всичко под слънцето, което трябваше да знаем.*“²⁵ По-ниското ниво на обучение на летците от СВТ има своето обяснение – тяхната задача е единствено извършване на полети за доставки; те не изпълняват бойни задачи, не участват в бойни полети и не поемат излишни рискове, което обезсмисля влагането на време и средства в по-добра подготовка.

Участието на женския пол в структурата на СВТ не само решава редица проблеми, но и допринася за облекчаване напрежението и осигуряване на

повече кадри за британската бойна и небойна авиация. Въпреки характера на своята природа и напук на обществените очаквания, жените се справят също толкова добре по време на тренировъчния процес, колкото и мъжете, а в някои отношения дори по-добре от тях. Както твърди директорът по обучението на СВТ, жените са по-добри за полети с цел доставки, защото притежават правилните качества, а не сприхавото нетърпение на един пилот на изстребител; при тях водещо е желанието да летят добре и да си вършат работата, както трябва²⁶. Инструкторите ги определят като внимателни, прецизни, отговорни и дисциплинирани.

На 1 януари 1940 г. първите осем жени пилоти са приети на служба в редиците на СВТ, като им се възлага задачата да превозват двуместните биплани „Тайгър Мот“ от фабриката на де Хавиланд в Хатфийлд, разположена на север от Лондон²⁷. Те получават с 20% по-ниско заплащане от колегите си мъже. Първоначално на жените са поверени небойни самолети (учебни и транспортни), но впоследствие кръгът на летателните средства е разширен с включването на изстребители и бомбардировачи, но не и на големи „летящи лодки“²⁸, за които се предвижда единствено експлоатация от мъже²⁹. Също така до 19 юли 1941 г. на тях им е забранено да се качват на борда на „Хърикейн“, а на борда на „Спитфайър“ – до август 1941 г.³⁰ Както посочва Стивън Уин, причината за тези забрани не се корени във физическите възможности на жените да летят, а са продукт, от една страна, на известна доза мъжка арогантност, а, от друга страна, на закостенели, обществени разбирания за мястото и ролята на женския пол. Именно „Спитфайър“ се превръща в най-често управляваният от жени самолет, смятан от британките за „самолет, създаден за жени“, тъй като тясната пилотска кабина е крайно неудобна за високите мъже от КВВС, но пък осигурява достатъчно пространство за женското телосложение. Моли Роуз споделя в мемоарите си, че самолетите, транспортирани от персонала на СВТ, се разделят в един от шестте класа, като с натрупването на опит пилотите се издигат до по-висок клас: I – едномоторните самолети „Сордфиш“, „Албакор“, „Феърчайлд“; II клас – едномоторните самолети „Хърикейн“, „Дифайънт“, „Батъл“, „Спитфайър“ и др.; III клас – двумоторните самолети „Бленхейм“, „Еърспийд Оксфорд“; IV клас – двумоторните „Локхийд Хъдсън“, „Мичъл“, „Бостън“; V клас – четиримоторните самолети „Ланкастър“, „Халифакс“, „Стърлинг“; VI клас, достъпен само и единствено за мъже, включва огромните летящи лодки „Съндърланд“³².

Из цялата територия на Обединеното кралство се изграждат разпределителни пунктове (от англ. – ferry pools)³³ (напр. в Хамбъл, Уайт Уолтъм, Престуик, Белфаст, Косфорд и др.), които позволяват жените пилоти да извършват повече и по-кратки полети от и до фабриките, което дава възможност за транспортирането на по-голям брой самолети всеки ден.³⁴ Работното им

време се разполага в рамките на 10 – 13 дни, като на всеки две седмици имат право на два почивни дни.³⁵

Въпреки съществуващите по това време предразсъдъци за женския пол, както и предвид сериозните рискове и опасности в небето, британките много бързо доказват, че решението да бъдат включени в летателните екипи е било правилно. Те не само успяват да оправдаят доверието, но и надхвърлят очакванията със своите способности и кураж. Като пример можем да посочим първия офицер Летис Къртис, която през есента на 1942 г. става първата жена, управлявала четиримоторен бомбардировач – високо постижение, демонстриращо потенциала на женския пол в мъжкия свят на авиацията.

Жените в СВТ проявяват блестящо хладнокръвие както по време на полет, така и в непредвидени, кризисни ситуации. На преден план излиза традиционната за британската жена способност за самоконтрол, овладяване на емоциите и вяност на разума. Именно в този дух разказва Мери Елис, една от жените пилоти в СВТ: *„Така, че животът в СВТ наистина не беше приятен на моменти. Трагедията се случваше около нас и когато застигнаше някого, когото познавахме и обичахме, повечето от нас, макар и дълбоко белязани, в истински британски стил щяха да стиснат горната си устна и да поемат към изпълнението на дълга си“*³⁶.

Към това се прибавят неподозирана смелост и гъвкавост – качества, благодарение на които по време на войната жените от СВТ управляват различни видове самолети, в повечето случаи непознати за тях, току-що излезли от фабриките, разчитайки единствено на основни познания, интуиция и елементарни инструкции за експлоатация. Така, подобно на пилотите от мъжки пол, жените имат възможността да летят както с леки учебни самолети, така и с тежки бомбардировачи и изстребители, да се сблъскват със същите проблеми и опасности от технически и от военен характер, да управляват самолети в условия на пълна липса на информация, аварийна комуникация, радиовръзка и в постоянна надпревара с времето.

Усилията на Гауер, насочени към снабдяване на дамите от СВТ със собствена униформа, не остават напразни. Много скоро те получават своето официално служебно облекло, съставено от тъмносиня пола или панталон, войнишко кепе, светлосиня риза, подобна на мъжката такава в КВВС, черна вратовръзка, едноредно яке с отличителните знаци на СВТ³⁷. На раменете се пришива шнур от златиста нишка, който указва военния ранг. За съжаление, униформата се набавя за сметка на самите жени служителки в спомагателната част. Интересно е да се отбележи, че служебното облекло съдържа същите елементи и знаци като мъжкото – това е така, защото британките в СВТ имат право да заемат същите звания като колегите си от мъжки пол, когато изпълняват същите задължения или притежават същите квалификации³⁸.

Вероятно най-забележителната особеност на тази организация е липсата на дискриминация към жените. Първоначално, подобно на всяка друга организация по време на войната, набираща жени в състава си, британките са още-

тени откъм заплата. Те получават по-малки доходи в сравнение с колегите си мъже, въпреки че изпълняват същия вид труд. Тази практика се променя през юни 1943 г., откогато при успешно изпълнение на поверените задължения жените от СВТ получават заплащане, равно на заплащането на мъжете. Причина за това е не само желанието за изграждане на условия на равнопоставеност, но и приемането на достойно възнаграждение за летци от женски пол, които по това време поемат управлението на все по-големи и по-тежки самолети – успех, който дори от дистанция на времето впечатлява със своята иновативност и справедливост спрямо женския труд³⁹. Освен това съществува още една особеност без precedent дотогава – част от жените служат като инструктори на мъже и на жени като бордни инженери, като оперативни офицери или командири, което показва, че на британките са поверявани ръководни функции⁴⁰. В случая можем да заключим, че командването на СВТ е действало изключително иновативно за времето си и не се е страхувало да дава власт на жените, когато са демонстрирали висока дисциплина, лидерски качества, професионализъм и способности. Налице е едно абсолютно полово равенство и в изпълнението на служебните задължения, и в правата за изкачване в йерархията, и в стойността на заплащането, и в демонстрираното признание и уважение. Към тези особености се прибавят достъпът на мъжете и жените от СВТ до медицински грижи⁴¹, както и правото на застраховка срещу смърт, ослепяване и загуба на крайници⁴² – привилегии, липсващи при KBBC.

Няма да е пресилено да кажем, че без съществуването на СВТ ефективността и успеваемостта на британските пилоти не би била същата. Благодарение на службата на летците от СВТ техните колеги от KBBC са облекчени откъм транспортиране и извършване на доставки и имат възможност да концентрират цялото си внимание и усилия върху бойните действия. Тази признателност намира дълбок израз в речта на лорд Бийвърбрук⁴³: *„Без СВТ дните и нощите от битката за Британия щяха да минат при условия, много различни от реалните събития. Те извършиха доставката на самолети от заводите до KBBC, облекчавайки по този начин безброй пилоти за участие в битката. Точно както битката за Британия е постижение и успех на KBBC, по същия начин може да се заяви, че СВТ ги е поддържал и подкрепял в битката. Те бяха войници, които се сражаваха в битката също толкова отдадено, сякаш бяха ангажирани на бойния фронт“*⁴⁴.

По време на подготовката за операция „Оверлорд“⁴⁵ бойните планове отреждат на СВТ изключително важна роля, като неговият персонал често координира усилията и задачите си според нуждите на KBBC. С инвазията на Съюзниците във вътрешността на Европа след 6 юни 1944 г. натискът върху СВТ постепенно се увеличава, предвид повишената активност на английската и американската авиация и постоянната нужда от доставки на нови летателни средства. До „Денят Д“ транспортните пилоти осъществяват полети единствено във въздушното пространство на Великобритания⁴⁶. След десанта в Нормандия доставките обхващат и Европа, като на част от жените в СВТ им е

дадена възможност да летят до стария континент едва в последните дни на войната⁴⁷.

Към края на 1944 г. условията по бойните фронтове се променят, като инициативата преминава към сухопътните армии на Съюзниците, което облекчава донякъде напрежението върху военновъздушните сили. Поради тази причина в началото на 1945 г. става ясно, че СВТ е изпълнила мисията си, което я прави излишна. Предприети са стъпки за дезорганизиране на тази летателна част, като на 30 ноември 1945 г. е извършен последният полет на пилот от СВТ.

Статистическите данни илюстрират, че в годините на войната персоналът на СВТ транспортира над 309 000 изправни самолети от 147 типа без наличие на радио устройства (до 1944 г.), без инструкции за експлоатация и без картечници (в първите години на конфликта), с които да се защитава при евентуално немско нападение⁴⁸. Освен това СВТ превозва около 883 т товари и 3 430 пътници без жертви⁴⁹.

За съжаление, този блестящ принос за британската авиация взема своя дан. Джайлс Уител твърди, че превозването на самолети около добре защитена Великобритания е една от най-смъртоносните дейности, извършвани по време на войната⁵⁰. Както при мъжете, така и при жените рисковете са големи и ежедневни: технически неизправности и повреди, обстрел от собствените отряди за противовъздушна отбрана и от вражеските самолети, лоши метеорологични условия, попадане в баражни балони и засада. Освен това жените управляват прототипи на изстребители и бомбардировачи из цялата страна без навигационни средства⁵¹, без радиовръзка, за да получават актуална информация за времето и вражеските позиции, както и без въоръжение, което ги превръща в незащитени летящи мишени. Даяна Барнато разкрива в мемоарите си острото чувство на безсилие и несправедливост: „*Не можехме да натиснем бутон, за да застреляме някого, но въпреки това можеха да стрелят по нас*“⁵².

Последната особеност, макар и странна във време на война, се налага поради две причини: 1) пилотите са цивилни граждани и/или жени; 2) необходимостта да бъде спазена Женевската конвенция⁵³. Едва след отчитане на смъртността предвид липсата на ефективна защита пилотите от СВТ биват оборудвани с пълно въоръжение. Не липсват случаи на извършени полети в лоши метеорологични или технически условия поради натиск отгоре, най-често от Министерството на самолетостроенето.

174 летци от общо 1250 души персонал на СВТ намират смъртта си във въздуха. 15 от тях са жени пилоти, най-известна измежду които е Ейми Джонсън, същински пионер в областта на авиацията, известна със своята дързост и приключенски дух. Неслучайно съвременниците я описват като британската версия на Амелия Еърхарт⁵⁴. За нея се твърди, че много преди избухването на световния конфликт, още през 1930 г. сама пилотира по разстоянието от Великобритания до Австралия, без радиовръзка и без външна помощ, често през неизследвана територия, което я превръща в първата жена, дръзнала да направи това⁵⁵. По време на службата си в СВТ тя успява да се издигне до ранг

на първи офицер, което се случва през 1940 г., превръщайки се в идеал за жените в своята сфера.

На 5 януари 1943 г. по време на полет за транспортиране на изстребител от Престуик през Блекпул до Кидлингтън, близо до Оксфорд, Джонсън загива в катастрофа. Самолетът ѝ пада в устието на р. Темза, където тя се удавя, като тялото ѝ така и не е намерено. Версиите за инцидента са различни, като някои източници приписват катастрофата на привършване на самолетното гориво и на неблагоприятни метеорологични условия, а други, по-късни източници посочват, че самолетът ѝ е свален от приятелски огън⁵⁶, след като не е успяла да подаде правилния сигнален код, за да я разпознаят⁵⁷. Съществува и трета версия, според която Ейми е засечена от врага и нещастieto се случва, докато се опитва да избяга. Мистерията около смъртта ѝ дава живот на редица конспиративни теории, но по-важното в случая е нейната активна служба и безкористна саможертва. В журнала „Дъ Уимин Енджиниъ“ (*The Women Engineer*) ѝ е отдадена почит като личност и пилот, посвещавайки ѝ следните вдъхновяващи редове: *„Тя показваше през цялото време, че жените могат да планират дръзки подвизи, да обръщат голямо внимание на детайла, да контролират и изпълняват предназначена програма, да преодоляват пречките, с които се сблъскват, да се учат от несгодите, да се изправят срещу разочарованието, без да губят кураж“*⁵⁸.

Саможертвата на летците от женски пол е безспорна, ако се съди по изложеното дотук, но тя не е основна цел за тях. Дори пропагандата да ги идеализира в някаква степен и да им приписва невероятна смелост, дързост и жертвост в името на Родината, жените от СВТ са на първо място човешки същества, на които не са чужди усещанията за страх, несигурност, дори съжаление за младостта и живота. Тези остри вътрешни терзания се засилват от дискриминационното отношение на британското общество към женския пол дори и в смъртта, като резонират изключително силно в думите на Барнато: *„Винаги си мислех, че ако се разбия, бих предпочела да загина, отколкото да пострадам. Една осакатена жена е нищо. Мъжете могат да функционират без крак или ръка, или пък с изгаряния, и пак ще бъдат смятани за герои. Хората ги приемат. Но една осакатена жена? Мисля, че това беше най-големият ми страх“*⁵⁹. Тези думи са показателни за смазващото психологическо бреме на очакванията и пренебрежението към британките, които живеят, служат, борят се, дори умират с вкорененото чувство за малоценност и недостатъчност.

Въпреки че приносът на мъжете и жените, служили в структурата на СВТ, е оценен от съвременниците, той остава неизвестен за обществеността. Едва десетилетия по-късно, през 2008 г. живите още ветерани от тази организация доживяват своето истинско признание от държавата, получавайки медал от тогавашния министър-председател на Великобритания Гордън Браун⁶⁰.

Смело можем да заявим, че макар дейността на СВТ да е краткотрайна, значението му е огромно. Без неговото съществуване ефективността и успеваемостта на британските бойни пилоти не биха били същите. Още по-важно

обстоятелство в случая е сравнително високият процент на женска заетост в тази организация. По този начин, макар и индиректно, британките се оказват сред водещите фигури за поддържането на KBBC и оцеляването на Великобритания в конфликта.

БЕЛЕЖКИ / NOTES

¹ Луфтвафе (Luftwaffe) – название на военновъздушните сили на нацистка Германия.

² **Schrader, H.** *Sisters in Arms*. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Aviation, 2006, p. 78.

³ Британски експедиционен корпус (British Expeditionary Forces) – британски корпус от близо 10 пехотни дивизии, изпратен на помощ на военните части във Франция и Белгия след нападението над Полша. Действа в периода 1939–1940 г., като е евакуиран от Европа след немското нашествие във Франция през лятото на 1940 г.

⁴ Гражданска въздушна гвардия (Civil Air Guard) – схема, която предвижда формирането на организация, осигуряваща обучение на цивилни граждани, най-вече членове на летателни клубове, за пилоти, субсидирано от правителството. Тя се създава във Великобритания през юли 1938 г. по идея на сър Кингсли Ууд, държавен секретар по въздухоплаването. Целта е да се осигурят резервни подготвени кадри за Кралските военновъздушни сили, които да помогнат при нужда.

⁵ *Anything to Anywhere – A true story of courage, skill and sacrifice*. ATA – Museum and Heritage at Maidenhead Heritage Centre. – <<https://atamuseum.org/>> (посетен на 30.10.2022)

⁶ **Schrader, H.** *Op. cit.*, p. 5.

⁷ **Wynn, S.** *Air Transport Auxiliary*. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Frontline, 2021, p. 2.

⁸ *Ibid*, p. 3.

⁹ Флотски въздушни сили (ФВС) – подразделение на британските BBC, което се грижи за експлоатацията на самолетите.

¹⁰ **Schrader, H.** *Op. cit.*, 5–6.

¹¹ *Ibid*, p. 6.

¹² *Ibid*, p. 22.

¹³ **Ryan, M.** *Hurricanes and Handbags: Women RAF Ferry Pilots during the Second World War*. – In: **Lee, C., P. Strong.** *Women in War. From the Home Front to the Front Line*. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Military, 2012. E-book, EPUB file, Chapter 9.

¹⁴ **Mills, A.** *Sex, Strategy and the Stratosphere: Airlines and the Gendering of Organizational Culture*. Houndmills, Hampshire: Palgrave MacMillan, 2006, p. 86.

¹⁵ Полин Гауър – британски летец и активистка, бореца се за предоставяне право на жените да летят по време на войната. Оглавява женската секция на CBT по време на Втората световна война.

¹⁶ Данните са по: **Hyams, J.** *Spitfire Stories: True Tales from Those Who Designed, Maintained and Flew the Iconic Plane*. London, UK: Michael O'Mara Books Limited, 2007. E-book, EPUB file, Chapter 3.

¹⁷ За сравнение: в началото на 1940 г. броят на жените-летци в CBT е 8; до септември 1941 г. – 50.

¹⁸ Hyams, J. Op. cit., Chapter 3.

¹⁹ Maureen Dunlop – a WW2 pilot. Royal British Legion – <<https://branches.britishlegion.org.uk/branches/the-village/features/maureen-dunlop-a-ww2-pilot>> (посетен на 31.10.2022)

²⁰ Баражен балон (Barrage Balloon) – вид противовъздушна защита, използвана главно от Великобритания по време на двете световни войни. Представлява огромен балон, привързан за земната повърхност със стоманени кабели, който има за цел да възпира нисколетящи вражески самолети.

²¹ Schrader, H. Op. cit., p. 40.

²² Wynn, S. Op. cit., p. 14; вж. също: Barnato, D. Spreading My Wings. London, UK: Grub Street, 2003. E-book, EPUB file, Chapter 5.

²³ Barnato, D. Op. cit., Chapter 5.

²⁴ Уточнение: терминът „ferry“ няма точен превод. На български език думите, които най-много се доближават до неговото значение, са: 1) „доставям“, „доставящ“; 2) „пренасям“, „пренасящ“; 3) „транспортiram“, „транспортен“ и др. По-нататък в изложението „ferry“ ще се превежда като „транспортен“, от което следва да се разбира, че транспортният пилот – словосъчетание, използвано на няколко места в текста, е лице, извършващо доставки от т. А до т. Б.

²⁵ Barnato, D. Op. cit., Chapter 5.

²⁶ Schrader, H. Op. cit., p. 84.

²⁷ Barnato, D. Op. cit., Chapter 4.

²⁸ Летателна (леляща) лодка (от англ. *flying boat*) – представлява вид хидроплан със специален фюзелаж, проектиран за плаване и кацане върху вода.

²⁹ Ryan, M. Op. cit., Chapter 9.

³⁰ Wynn, S. Op. cit., p. 10.

³¹ Hyams, J. Op. cit., Chapter 3.

³² Ellis, M. A Spitfire Girl: One of the World's Greatest Female ATA Ferry Pilots Tells Her Story. Barnsley, South Yorkshire: Frontline Books, 2016, p. 63.

³³ Всеки пилот на СВТ е разпределян в конкретна станция или пункт (изграждат се най-често в близост до авиационни фабрики). В оригиналния текст е използвано словосъчетанието „ferry pool“, което няма български еквивалент, затова го превеждаме като „разпределителен пункт“, който трябва да се разбира като огромно по площ летище или авиобаза, снабдена с хангари, в които се държат самолетите и се извършва тяхната поддръжка, както и с широки самолетни писти. По време на Втората световна война във Великобритания за нуждите на СВТ действа мрежа от 16 разпределителни пункта.

³⁴ Hyams, J. Op. cit., Chapter 3.

³⁵ Ellis, M. Op. cit., p. 115.

³⁶ Ibid., p. 99.

³⁷ Ryan, M. Op. cit., Chapter 9.

³⁸ Schrader, H. Op. cit., p. 28.

³⁹ За сравнение, по това време жените-пилоти в САЩ, служещи в състава на Женска военновъздушна пилотна служба (Women Airforce Service Pilots – WASP), са обект на дискриминация. Те получават заплата, която е с 35% по-малка от заплащането на техните колеги от мъжки пол за изпълнението на един и същ труд.

⁴⁰ Schrader, H. Op. cit., p. 8.

⁴¹ За разлика от KBBC, където липсват грижи за здравето и медицински прегледи на персонала, мъжете и жените от СВТ разполагат със собствени лекари и медицински

сестри, болнични помещения, аварийни и линейни екипи, до които имат достъп без ограничение и заплащане. Тази политика на организацията гарантира, че летателните екипажи са в добро физическо състояние, без заболявания и проблеми, които биха могли да нарушат тяхната концентрация и адекватност и по този начин да рискуват успеха на поставените задачи. За повече информация по въпроса вж. **Schrader, H.** Op. cit., 29–30.

⁴² **Schrader, H.** Op. cit., p. 30.

⁴³ Уилям Максвел Айткен, лорд Бийвърбрук (1879–1964) – министър на самолетостроенето в правителството на Уинстън Чърчил, действало по време на Втората световна война.

⁴⁴ **Ellis, M.** Op. cit., p. 159.

⁴⁵ Операция „Оверлорд“ (Operation Overlord) – мащабна военна кампания на Съюзниците, започнала с десанта в Нормандия на 6 юни 1944 г.

⁴⁶ **Hyams, J.** Op. cit., Chapter 3.

⁴⁷ Ibid., Chapter 3.

⁴⁸ **Wynn, S.** Op. cit., p. 3.

⁴⁹ Ibid., p. 4.

⁵⁰ **Whittell, G.** Spitfire Women of World War II. London, UK: HarperCollins, 2007, p. 22.

⁵¹ **Wheelwright, J.** Sisters in Arms: Female Warriors from Antiquity to the New Millenium. Oxford, UK: Osprey Publishing, 2020. E-book, EPUB file, Chapter 8.

⁵² **Saywell, S.** Women in War: From World War II to El Salvador. Harmondsworth: Penguin, 1985, p. 19.

⁵³ Според Женевската конвенция жените в качеството си на цивилни граждани се ползват със специална закрила съгласно международното хуманитарно право. Тези принципи са допълнени в т.нар. Четвърта Женевска конвенция, приета през 1949 г. по време на „Дипломатическата конференция за установяване на международни конвенции за защита на жертвите на войни“, организирана от Федералния съвет на Швейцария и проведена в периода април – август 1949 г. За повече информация вж. **Krill, F.** The Protection of Women in International Humanitarian Law. – International Review of the Red Cross, 1985, 25(249), 337–363.

⁵⁴ Амелия Еърхарт (1897–1937 г.) – летец от американски произход, известна като първата жена, прекосила Атлантическия океан в самостоятелен полет. Описват я като изключително смела, авантюристична личност с висок дух – истински идол на феминисткото движение през XX в. Изчезва безследно през 1937 г. по време на околосветски полет, като така и не са открити нито тялото ѝ, нито никакви останки от самолета ѝ. Мистериозните обстоятелства, при които намира смъртта си, раждат редица теории, основаващи се единствено на догадки и предположения.

⁵⁵ **Bartley, P.** Women's Activism in Twentieth Century Britain: Making a Difference across the Political Spectrum. Stratford upon Avon, UK: Palgrave MacMillan, 2022, p. 138.

⁵⁶ За различните версии за смъртта на Джонсън вж.: **Ellis, M.** Op. cit., 56–57.

⁵⁷ **Bartley, P.** Op. cit., p. 138.

⁵⁸ We Owe Them Much – Amy Johnson – Lord Wakefield. The Women Engineer, Vol. 5, March 1941, № 6, p. 82.

⁵⁹ **Saywell, S.** Op. cit., p. 19.

⁶⁰ **Hyams, J.** Op. cit., Chapter 3.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

- Barnato, D.** Spreading My Wings. London, UK: Grub Street, 2003.
- Bartley, P.** Women's Activism in Twentieth Century Britain: Making a Difference across the Political Spectrum. Stratford upon Avon, UK: Palgrave MacMillan, 2022.
- Ellis, M.** A Spitfire Girl: One of the World's Greatest Female ATA Ferry Pilots Tells Her Story. Barnsley, South Yorkshire: Frontline Books, 2016.
- Hyams, J.** Spitfire Stories: True Tales from Those Who Designed, Maintained and Flew the Iconic Plane. London, UK: Michael O'Mara Books Limited, 2007.
- Krill, F.** The Protection of Women in International Humanitarian Law. – International Review of the Red Cross, 1985, 25(249).
- Mills, A.** Sex, Strategy and the Stratosphere: Airlines and the Gendering of Organizational Culture. Houndmills, Hampshire: Palgrave MacMillan, 2006.
- Ryan, M.** Hurricanes and Handbags: Women RAF Ferry Pilots during the Second World War. – In: **Lee, C., P. Strong.** Women in War. From the Home Front to the Front Line. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Military, 2012.
- Saywell, S.** Women in War: From World War II to El Salvador. Harmondsworth: Penguin, 1985.
- Schrader, H.** Sisters in Arms. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Aviation, 2006.
- We Owe Them Much – Amy Johnson – Lord Wakefield. – The Women Engineer, Vol. 5, March 1941, № 6.
- Wheelwright, J.** Sisters in Arms: Female Warriors from Antiquity to the New Millenium. Oxford, UK: Osprey Publishing, 2020.
- Whittell, G.** Spitfire Women of World War II. London, UK: HarperCollins, 2007.
- Wynn, S.** Air Transport Auxiliary. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Frontline, 2021.

ИНТЕРНЕТ ИЗТОЧНИЦИ / INTERNET SOURCES

- Anything to Anywhere – a true story of courage, skill and sacrifice. ATA – Museum and Heritage at Maidenhead Heritage Centre. – <<https://atamuseum.org/>>
- Maureen Dunlop – a WW2 pilot. Royal British Legion. – <<https://branches.britishlegion.org.uk/branches/the-village/features/maureen-dunlop-a-ww2-pilot>>

СЪКРАЩЕНИЯ / ABBREVIATIONS

БЕК – Британски експедиционен корпус

БК – Брегово командване

ГВГ – Гражданска въздушна гвардия

КБОМЛ – Корпорация на британските отвъдморски линии

КВВС – Кралски военновъздушни сили [KVVS – Kralski voennovazdushni sili]

СВТ – Спомагателен въздушен транспорт

ФВС – Флотски въздушни сили