

Враги **И** союзники

М.А. Жирохов

Союзники люфтваффе



М.А. Жирохов

**СОЮЗНИКИ
ЛЮФТВАФФЕ**

Москва
«Вече»
2011

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62
Ж66

Издается с информационной поддержкой сайта Reibert.info



Жирохов, М.А.

Ж66 **Союзники люфтваффе / М.А. Жирохов. — М. : Вече, 2011. — 336 с. : ил. — (Враги и союзники).**

ISBN 978-5-9533-5139-3

В июле 1940 г., всего через несколько недель после поражения Франции, Гитлер решил, что Германия нападет на Советский Союз следующей весной. Кроме военных приготовлений МИДу страны было поручено прозондировать у соседних стран их возможное участие в готовящейся агрессии. Основные усилия дипломатов и военных были сосредоточены на трех государствах – Словакии, Румынии и Венгрии. На Словакию элементарно надавили, Венгрии и Румынии пообещали различные спорные территории.

Известный историк авиации М.А. Жирохов на основе многих ранее неизвестных документальных материалов анализирует участие военно-воздушных сил союзников Германии на советско-германском фронте.

**УДК 355/359
ББК 63.3(0)62**

ISBN 978-5-9533-5139-3

© Жирохов М.А., 2011
© ООО «Издательский дом «Вече», 2011

За неоценимую помощь в работе автор выражает благодарность своему духовному учителю — исследователю из Киева Александру Котлобовскому. Особая благодарность тем, кто способствовал появлению этой книги: Александру Заблотскому (Россия), Виктору Ниту (Румыния), Александру Стратулату (Молдова) и Игорю Гордельянову (Украина), а также моей жене Антонине за долготерпение.

ВВЕДЕНИЕ

В ходе Второй мировой войны практически каждое государство встало на одну из воюющих сторон, причем очень часто обстоятельства не оставляли выбора странам-участницам. Первым оформился альянс Германии, Италии и Японии. Эти страны планировали разделить весь мир на сферы влияния: Германия должна была доминировать в Европе, Италия — в странах Средиземного моря, а Япония — в Восточной Азии и на Тихом океане¹.

В конце октября 1936 г. Германия и Италия заключили договор о сотрудничестве, ознаменовавший создание так называемой оси «Рим — Берлин». Позже, 25 ноября 1936 г., нацистская Германия и императорская Япония заключили «Антикоминтерновский пакт», к которому 6 ноября 1937 г. присоединилась и Италия². По этому соглашению Германия и Япония обязывались в тесном сотрудничестве вести борьбу против Коминтерна и приглашали «третьи государства, внутреннему спокойствию

¹ Вооруженные силы Японии будут рассмотрены в отдельной работе.

² Авиация Италии будет рассмотрена в книге, посвященной Вооруженным силам Италии.



которых угрожает деятельность Коммунистического Интернационала, принять оборонительные меры в духе этого соглашения или присоединиться к настоящему пакту»¹. Окончательно ось «Берлин — Рим — Токио» оформилась 27 сентября 1940 г. подписанием Тройственного пакта.

Вскоре все три государства выступили агрессорами. 7 июля 1937 г. Япония начала войну с Китаем, таким образом инициировав войну на Тихом океане, в апреле 1939 г. Италия вторглась в Албанию, а Германия 1 сентября 1939 г. напала на Польшу.

В июле 1940 г., всего через несколько недель после поражения Франции, Гитлер решил, что Германия нападет на Советский Союз следующей весной. Кроме военных приготовлений МИДу страны было поручено прозондировать у соседних стран их возможное участие в готовящейся агрессии. Основные усилия дипломатов и военных были сосредоточены на трех государствах — Словакии, Румынии и Венгрии. На Словакию элементарно надавили, Венгрии и Румынии пообещали различные спорные территории.

Тем временем в средиземноморском бассейне события развивались крайне драматично: Италия провалила захват Греции осенью 1940 г., что вынудило Германию значительно укрепить свой южный фланг. Кроме того, Британия получила возможность использовать территорию Греции (куда прибыл английский экспедиционный корпус) для угрозы нефтяным промыслам Румынии, которые были жизненно необходимы Гитлеру для будущей серьезной «войны моторов». Именно поэтому Гитлер отложил дату вторжения в СССР и повернул германскую во-

¹ Пономарев М.В., Смирнова С.Ю. Новая и новейшая история стран Европы и Америки. Т. 3. М., 2000. С. 188—190.



енную машину в направлении Греции. Однако оказалось, что для разгрома Греции необходимо перебросить немецкие войска через территорию Югославии и Болгарии.

На фоне усиления напряженности в Европе происходило укрепление блока стран оси. Под сладкие обещания экономических благ и передачи территории спорной Трансильвании 20 ноября 1940 г. к Тройственному пакту присоединилась Венгрия. Румыния, на территории которой фактически уже с октября 1940 г. находилась германская военная миссия, присоединилась к пакту 23 ноября 1940 г. К слову, Румынии после отторжения Советским Союзом от нее Бессарабии и Буковины ничего другого фактически и не оставалось. Несмотря на полную экономическую и политическую зависимость, Словакия официально стала союзником Германии одной из последних — лишь 24 ноября 1940 г.

В стороне оставались только Болгария, лидеры которой, несмотря на нелюбовь к коммунизму, все же не хотели войны с СССР, и Югославия, которая формально была союзницей Греции. 1 марта 1941 г. Германия передала Болгарии спорные греческие территории, что стало основанием для присоединения страны к Тройственному пакту. Югославское правительство 25 марта 1941 г. подписало договор о присоединении к странам оси. Уже через два дня патриотически настроенные сербские офицеры организовали военный переворот, следом за которым последовало вторжение в страну войск Германии, Италии, Венгрии и Болгарии. Страна была разделена на зоны оккупации, образовалось Независимое Хорватское государство, ставшее верным союзником Рейха¹.

¹ Авиация Хорватии будет рассмотрена в книге, посвященной Вооруженным силам Хорватии.



После начала германо-советской войны, 26 июня 1941 г., формальным союзником Германии стала Финляндия (при этом заметим, что страна не присоединялась к Оси)¹. Целью войны для финнов стало возвращение территорий, переданных СССР в результате «Зимней войны» 1939—1940 гг.

После внезапной атаки японского флота на Пёрл-Харбор 7 декабря 1941 г. США объявили войну не только Германии, но и всем ее европейским союзникам. Пламя мировой войны запылало.

Как известно, во Второй мировой войне победили страны — союзницы по антигитлеровской коалиции — СССР, Великобритания и США. Однако к коалиции в конце войны примкнули и некоторые страны Оси. 8 сентября 1943 г. в ходе государственного переворота вышла из войны Италия. 23 августа 1944 г. после свержения диктатора маршала Иона Антонеску Румыния вышла из Пакта и объявила войну Германии. Румынские войска сражались вместе с Красной армией до самого конца войны. 8 сентября 1944 г. после антифашистского переворота Болгария перешла на сторону союзников. 19 сентября 1944 г. подписала мирный договор с СССР и Финляндия.

В марте 1944 г. немцы оккупировали территорию Венгрии с целью не допустить перехода венгров на сторону союзников. В Венгрии война шла с большим ожесточением и закончилась лишь в начале апреля 1945 г., когда остатки венгерских вооруженных сил, верных немцам, ушли в Австрию, чтобы продолжить войну там. Словакия, чья территория была оккупирована еще летом 1944 г., оставалась верной союзницей Германии

¹ Авиация Финляндии будет рассмотрена в книге, посвященной Вооруженным силам Финляндии.



вплоть до полной оккупации словацкой территории советскими войсками в начале апреля 1945 г.

В мае 1945 г. нацистская Германия сдалась на милость победителей. Из стран Оси оставалась только Япония, которая самостоятельно провоевала с союзниками до 2 сентября 1945 г.

СЛОВАКИЯ

ПОЯВЛЕНИЕ НАЦИИ

Как сербы и хорваты, так чехи и словаки этнически однородны, разговаривают на одном и том же языке, но имеют разную историю — политическую, экономическую и культурную. До появления на карте Европы в октябре 1918 г. государства Чехословакия это были две разные нации, хоть и жившие в одной Австро-Венгерской империи. Однако чехи жили в австрийской части, а словаки — в венгерской. Чехи пытались создать независимое государство начиная с XVII в., и хотя это им не удавалось, тем не менее они играли важную роль в политической жизни Европы, в то время как словаки всегда ассоциировали себя с венгерским правлением.

Попытки создать словацкое государство в тех условиях без поддержки чехов было нереальным. К тому же территория бывшего Богемского королевства была весьма технологически развитым регионом, а Словакия была и оставалась отсталым сельскохозяйственным регионом с сильным влиянием церкви в обществе.

В межвоенный период в состав Чехословакии входили Богемия, Моравия, Силезия, Словакия и Рутения. Фактически страна была достаточно развитым демократическим государством с



*Истребитель «Авиа» В.534 — основная машина
словацкой авиации в 1939—1942 гг.*

ориентацией во внешней политике на Францию. При этом нельзя не отметить, что, как и большинство стран Юго-Восточной Европы, Чехословакия отличалась пестротой населения. Так, в 1921 г. из 13,6 миллионов населения 6,8 миллиона считали себя чехами (51 %) и 1,9 миллиона — словаками (14,5 %). Оставшиеся 3,1 миллиона были представлены немцами (23,4 %), 745 тысяч — венграми (5,4 %), 461 тысяч — рутенами, 180 тысяч — евреями (1,3 %) и 75 тысяч поляками (0,5 %). Несмотря на то что в Чехословакии всем нациям гарантировалось право на самоопределение, национальные меньшинства не идентифицировали себя с новым государством.

Что касается Словакии, то, несмотря на отчаянную попытку получить независимость в 1918—1919 гг. после крушения Австро-Венгерской империи, она была захвачена чешскими войсками и при поддержке Англии и Франции включена в состав



Чехословакии. Согласно меткой характеристике теоретика словацкого правого национализма XX в. священника Андрея Глинки (1864—1938), это государство «являлось федеративным только по названию». Политические, национальные и экономические права словаков в нем ущемлялись, имели место активные попытки ассимиляции словаков чешским большинством. Ответом на это стала интенсивная радикализация и смещение к позициям правого национализма в начале 1920-х гг.

Поэтому когда в сентябре 1938 г. в Европе разразился Мюнхенский кризис, распад Чехословакии был фактически неизбежен. Причем немалую роль сыграли в этом Англия и Франция, которые таким образом хотели умиротворить Гитлера. Но дальнейшие события показали, что западные демократии допустили очень серьезный внешнеполитический просчет, фактически потеряв из рядов потенциальных противников Третьего рейха большую и хорошо вооруженную чехословацкую армию. Для справки: после проведенной в конце сентября 1938 г. мобилизации Чехословакия поставила под ружье 1250 тыс. человек, из них 972 479 человек было развернуто в частях первого эшелона. В армии имелось 36 000 грузовиков, 78 900 лошадей и 32 000 повозок. Чехословацкие вооруженные силы после мобилизации включали в себя 4 армии, 14 корпусов, 34 дивизии и 4 скупины (группы) пехоты, 4 мобильные дивизии (танковая + кавалерийская бригады), а также 138 крепостных гарнизонных батальонов, не входивших в состав дивизий, 7 авиационных эскадр, насчитывавших 55 эскадрилий (13 бомбардировочных, 21 истребительную и 21 разведывательную эскадрилью), всего 1514 самолетов, из них 568 машин первого эшелона¹.

¹ Wojna obronna Polski 1939, Warszawa 1979. S. 138—167.



Другим результатом мюнхенских договоренностей стала передача Чехословакией спорных пограничных территорий — Судет, где проживало 2,8 миллиона немцев и 727 тысяч чехов — нацистской Германии. После чего и соседние страны одна за другой стали предъявлять территориальные претензии: Польша стала претендовать на часть территории Северной Моравии (Тешин) и Словакии (Орава и Спис), где проживало 66 тысяч поляков, 120 тысяч чехов и словаков и 16 тысяч немцев. Венгрия в ноябре 1938 г. «под шумок» захватила обширные территории Южной Словакии и Рутении, в результате чего под венгерской оккупацией оказались 972 тысячи человек — 524 тысяч венгров, 300 тысяч словаков, 40 тысяч рутенцев, 50 тысяч евреев и 10 тысяч немцев.

Таким образом, Чехословакия лишилась 30 % территории и 43 % населения и фактически была выведена на задворки политической арены. Последний акт трагедии произошел в марте 1939 г. — Гитлер фактически потребовал от словацких националистов выйти из состава чехословацкого государства, а уже 14 марта была провозглашена независимая Словацкая республика, столицей при этом стала провинциальная Братислава.

Великобритания и Франция не захотели обострять отношения с Гитлером из-за Чехословакии. Чемберлен с облегчением встретил декларацию независимости Словакии: Чехословакии уже не было, и помогать, следовательно, было некому. Оставалось только выразить протест. Французский посол в Берлине Кулондр заявил, что Германия вышла за рамки Мюнхенского соглашения и франко-германского соглашения от 6 декабря. Британский протест был сформулирован еще более осторожно.

15 марта 1939 г. оставшаяся территория Чехословакии была оккупирована Гитлером. Вскоре был создан Протекторат



Богемия и Моравия. Чехословакия исчезла с карты Европы на несколько лет.

В последующие за оккупацией шесть лет выпускники единственной летной школы Чехословакии воевали в ВВС пяти разных стран, в совокупности они сбили 525 самолетов. Их противниками были не только немецкие, итальянские, но и польские, советские и американские летчики. При этом зачастую случалось так, что чехам и словакам приходилось воевать и друг против друга.

Чехи и ориентированные «по-чехословацки» словаки в 1939 г. массово эмигрировали в Польшу, Францию, Британию и СССР, с целью продолжения борьбы против Германии и ее союзников.

Стоит отметить, что после появления независимого словацкого государства дезертирство его летчиков было чуть ли не обыденным делом. Так, в июне 1940 г. в Югославии на спортивном Ва.555 бежали десятник Л. Прохазка и гражданский механик В. Скарж, а через год пытался бежать в СССР, уже на истребителе В.534, слободник П. Хорват¹. И это неспроста.

Очень сложная ситуация сложилась в новосозданной Словакии. В марте 1939 г. ее вооруженные силы были вынуждены защищать территориальную целостность государства в короткой войне с Венгрией. 23 марта 1939 г. в Вене был подписан пакт между Германией и Словакией, после чего колонны вермахта вошли в так называемую «Защитную зону» в Западной Словакии и заняли все военные объекты, в том числе и аэродромы в Зилина и Малацки — Нови Двор. В те дни были созданы и словацкие ВВС, которые сыграли определенную роль в разгоравшейся ми-

¹ Правда, у него ничего не вышло – над Ужгородом у его истребителя заборакхлил двигатель и после вынужденной посадки он был интернирован венграми и возвращен на родину.



Ла-5ФН из состава 1-го чехословацкого истребительного авиаполка ровой войне. Показательно, что 1 сентября 1939 г. словаки стали единственными союзниками Гитлера, которые поддержали его в нападении на Польшу, а 22 июня 1941 г. Словакия стала первой страной, объявившей после Германии войну СССР.

Формирование словацких ВВС происходило на базе расформированного 3-го авиаполка чехословацких ВВС. На момент распада на словацкой территории оказалось не менее 230 боевых самолетов, из которых 88 были истребителями (66 «Авиа» В.534 и 15 пушечных Вк.534) и 101 — легкими бомбардировщиками «Летов» Š.328. Истребители были сведены в пять эскадрилий: 37-ю, 38-ю, 39-ю, 45-ю и 49-ю. Семь учебных истребителей, включая два «Авиа» Ва.33 и три В.34, были переданы в летную школу. Командовать новосозданными ВВС был назначен известный пилот подполковник Я. Амбруш¹.

¹ *Котловоский А., Жирохов М. Маленькие ВВС в большой войне. ВВС Словакии в 1939 году // Авиация и Время. № 1, 1999. С. 37*



Летчики 1-го чехословацкого иап на фоне Ла-5ФН

Однако при наличии вполне достаточного количества самолетов была острая нехватка летно-технического состава. Так, в словацкие ВВС записались 80 пилотов и летнабов, из которых только один был в звании майора, два штабных капитана¹ и три капитана.

ВОЙНА С ВЕНГРИЕЙ

Как уже упоминалось, сразу после получения независимости новое государство подверглось агрессии со стороны Венгрии. Сам конфликт опять-таки был связан с территори-

¹ Stabshauptmann — звание среднее между капитаном и майором.



альными претензиями, так как после распада Чехословакии самая восточная часть государства — так называемая Рутения или Карпатская Украина¹ — объявила о своей независимости. Однако уже 17 марта венгерские вооруженные силы захватили эту территорию, при этом нарушив восточную границу Словакии. Немалую роль в разгоревшемся конфликте сыграли новосозданные словацкие ВВС. Основным прифронтовым аэродромом для словаков стал Списска Нова, где в марте 1939 г. базировались две истребительные эскадрильи (45-я и 49-я) с 20 «Авиа» В.534, а также две разведывательные эскадрильи (12-я и 13-я) с 15 «Летов» Š.328 и пять «Аэро» Ар.32. Из-за нехватки летного состава сюда срочно собрали личный состав с аэродромов Пиештяны и Зилина.

Со своей стороны, венгерское командование стянуло к району боев достаточно крупные авиасилы: так, 16 марта на ближайшую авиабазу Дебрецен были переброшены 27 бомбардировщиков «Юнкерс» Ju.86К-2, в Ужгороде и в Мишкольце «сидели» по одной истребительной эскадрилье (в каждой по 9 «Фиат» CR.32). Позже на полевой аэродром между Чопом и Ньиредьхазой перебросили дополнительную эскадрилью «Пума», однако ее «Фиаты» завязли в весенней грязи, так и не сделав ни одного боевого вылета. Кроме того, в Дебрецене и в Мишкольце базировались две связные эскадрильи (соответственно 8 WM-16 и 8 WM-21 «Solyot»). Их задачами были ближняя разведка и непосредственная поддержка наземных войск. А на аэродроме Кечкемет базировались дальние разведчики «Хейнкель» He.70К (всего 16 машин).

¹ Присоединена к Чехословакии по международным соглашениям в сентябре 1919 г.



Утром 23 марта венгры перешли словацкую границу и начали быстрое продвижение в северном направлении, встречая лишь очаговое сопротивление разрозненных словацких подразделений. Сразу же была задействована авиация — уже на рассвете три «Авиа» 49-й эскадрильи провели безрезультатную разведку южнее Кошице. Более результативным был вылет, проведенный в 9.00, который осуществили летчики 45-й эскадрильи. Звено истребителей, ведомое ротмистром Я. Герготтом, обнаружило части противника в районе Улич — Колбасов — Старина. Информация оказалась весьма ценной, и командование наземных войск, желая выиграть время для организации обороны, приказало авиаторам задержать продвижение вражеских войск. После обеда (в 13.00) на штурмовку были подняты три Š.328 12-й эскадрильи, однако ввиду сильного тумана найти противника им не удалось, хотя временами летчики снижались до высоты в 20 метров.

Спустя четверть часа в воздух поднялось звено 49-й эскадрильи, ведомое надпоручиком Я. Прхачеком. Авиаторы обнаружили на станции Улич подразделения 1-й кавалерийской и 9-й отдельной бригад, атаковали их и согласно докладу «рассеяли». В 15.00 туда же отправилось звено 45-й эскадрильи, которое вновь вел Герготт. Каждая машина несла по шесть 10-кг бомб. На улицах Улича летчики обнаружили колонну венгерской артиллерии на мехтяге, которую атаковали в течение 25 минут, уничтожив несколько тягачей. Венгры оказались «крепким орешком» и огнем зенитных пулеметов поразили в первом же заходе машину поручика Я. Светлика. Летчик был убит еще в воздухе, его В-534 загорелся и упал.

В 16.30 на задание ушли звено Прхачека, а также один Š.328 (летчик десятник Й. Ондрис и летнаб Слодичка). В Уличе их уже ждали — подошедшие самолеты встретил плотный огонь



пулеметов. Практически сразу был подбит самолет десятичника Ш. Девана, а он сам ранен. Хотя летчику и удалось произвести вынужденную посадку, однако вскоре он скончался в госпитале из-за большой потери крови. Самолет, ввиду невозможности эвакуировать, привела в негодность ручными гранатами отступавшая словацкая пехота. Не избежали серьезных повреждений и остальные В.534, но всем им удалось вернуться на базу. Одиночный «Летов» должен был отбомбиться по бронетехнике противника в районе с. Гайдош, однако сильный туман помешал выйти на цель. Тогда летчик принял единственно правильное в тех условиях решение — совершить посадку в поле и дожидаться рассеивания тумана. Вскоре туман рассеялся, и экипаж продолжил выполнение задания. Возле одного из хуторов были обнаружены танкетки и грузовики 2-й мехбригады. Словаки с пологого пикирования сбросили бомбы, накрывшие одну танкетку CV-35, но ответным огнем с земли летчик был ранен в ногу. Тем не менее он направился к месту дислокации словацкого 20-го пехотного полка, где сбросил вымпел с сообщением о силах неприятеля. Сам вылет закончился вполне благополучно, хотя на аэродром самолет пришлось сажать летнабу, благо на самолете было двойное управление.

На этом боевая деятельность словацкой авиации в день 23 марта завершилась. Несмотря на достаточно серьезные потери (2 сбитых и 4 поврежденных самолета, 1 раненый и 2 погибших летчика), словакам удалось за 19 боевых вылетов несколько замедлить темп продвижения противника, что позволило словацким войскам к вечеру значительно усилить свои позиции. Венгерские ВВС в первый день ограничились полетами дальних разведчиков, фотографировавших аэродромы Пиештяны и Списску Нову Вес.



Утром 24 марта словацкие части на некоторых участках линии соприкосновения перешли в контрнаступление. Для их поддержки был запланирован вылет четырех Š.328, однако в воздух поднялась лишь машина поручика Ф. Вагнера. Из-за тумана заданную цель обнаружить не удалось, и на обратном пути экипаж отбомбился по автоколонне 15-го мотобатальона венгров, выдвигавшуюся в район боев.

В 6.30 поручик Прхачек повел тройку В.534 на штурмовку мотомехчастей противника в район населенного пункта Вышне Реметы. В районе цели словаки подверглись неожиданной атаке звена венгерских «Фиатов», которое прикрывало свои войска. Ведущий венгров старший лейтенант А. Негро открыл огонь по машине Прхачека, подбил ее и ранил летчика, который попытался совершить вынужденную посадку. Однако при грубом касании земли сдетонировали подвешенные бомбы, разнесшие истребитель вдребезги. Прапорщик Ш. Сомяк изрешетил двигатель и маслорадиатор машины десантника Ц. Мартиша. Словак сбросил бомбы и вынужденно сел на болотистой местности. При этом «авиа» перевернулся, но летчик уцелел. На базу сумел вернуться лишь М. Карас, но и его машина была серьезно повреждена огнем прапорщика А. Кертеса. После 7.00 в Списску Нову Вес подошло подкрепление: из Пиештян прибыла сборная группа из 37-й, 38-й и 39-й эскадрилий — всего шесть «Авиа». В 9.30 пять из них уже отправились на разведку.

В 10.00 для нанесения удара по вражеским танкеткам и пехоте в район населенного пункта Тибава отправилось звено неутомимого Герготта. Над целью истребителей встретил сильный огонь зенитных пулеметов 9-й отдельной бригады. Были подбиты машины поручика Я. Паленичека и слободника Й. Захара. Первый сумел дотянуть до линии фронта и сесть в расположении



своих войск, а второй совершил вынужденную посадку в боевых порядках венгров и попал в плен. Его В.534 стал венгерским трофеем и после ремонта был включен в гражданский регистр как «НА-VAВ». Самолет был уничтожен в ходе налета союзной авиации в конце 1944 г.¹

Около 11.00 тройка Š.328 атаковала на марше колонну венгерского 2-го мотодивизиона, подожгла один артиллерийский тягач и повредила другой. Примерно в полдень одиночный Š.328 совершил налет на Ужгород, сбросил на мост через р. Уж бомбы, но цель не поразил. Венгры заявили о его сбитии, но словаки не подтвердили ни сам факт бомбардировки, ни тем более потерю самолета.

В 13.45 для работы по вражеским войскам на шоссе Ужгород — Михаловцы поднялись три бомбардировщика 12-й эскадрильи, а в 14.00 для их прикрытия — столько же В.534 из 45-й. В районе Михаловец группы соединились, но, встретив сильный огонь ПВО в районе цели, поднялись за облака и потеряли визуальный контакт. В это время в воздухе находилась вся 1/1-я эскадрилья венгров, которая, получив сообщение о противнике и имея преимущество в высоте, внезапно атаковала противника. Старший лейтенант Л. Палко открыл огонь по замыкающей машине и поджег ее. Летчик слободник Г. Пажицки был убит, а наблюдатель поручик Ф. Швенто выпрыгнул с парашютом, но тоже погиб². Получил повреждения и самолет слободника Я. Дрлички, но он продолжил полет, как и машина ведущего слободника Я. Мацо. Оба отбомбились по неприятелю и повернули назад. Вскоре у Дрлички заглох мотор, и ему пришлось

¹ По другим данным — в начале 1945 г.

² По одним данным, венгры расстреляли его в воздухе, по другим — уже после приземления.



совершить вынужденную посадку. На базу вернулся лишь Мацо с летнабом надпоручиком М. Гуляничем. А тем временем бой продолжался. Трем «Авиа» пришлось туго: экстренно сбросив бомбы, словацкие летчики быстро набрали высоту и вступили в неравный бой. В самом начале боя был подожжен самолет ведущего Я. Герготта, которому удалось совершить вынужденную посадку на своей территории. Такая же судьба постигла слободника Ф. Хановца и десятника М. Даниэля, причем последний после посадки сумел отремонтировать перебитый бензопровод и 27 марта перелетел в Списску Нову Вес. Таким образом, поле боя осталось за венграми. Помимо Л. Палко победы были записаны А. Негро, А. Бекашши, М. Пиритя и Ш. Сопко. В свою очередь, Хановец и Даниэль заявили, что им удалось сбить по «Фиату» и, хотя каждый из словаков видел успехи своего товарища, венгры это не подтвердили¹. Возможно, что эти два CR.32 получили повреждения, но, сев в расположении своих войск, были отремонтированы и вновь введены в строй.

По результатам работы дальних разведчиков и данным допроса Захара, командование венгерских ВВС запланировало массированный налет на аэродромы Списска Нова Вес и Шебеш. К участию в операции привлекли «Юнкерсы» 3/4-й и 3/5-й эскадрилий, а также все три истребительные эскадрильи. По планам командования, «Юнкерсы» должны были нести осколочные и зажигательные бомбы калибром от 10 до 50 кг, а «Фиаты» 1/2-й эскадрилий — по восемь 20-кг бомб. Общее руководство возложили на командира 3/4-й эскадрильи Э. Ковача.

¹ Венгры признали потерю лишь одного истребителя, сбитого по ошибке своими зенитчиками. Летчик — прапорщик Кертес — спасся на парашюте.



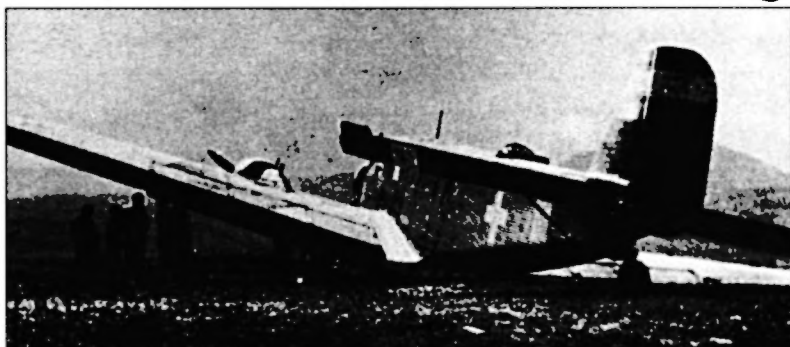
В 15.00 поступил приказ на вылет, по которому уже в 16.00 бомбардировщики должны были встретиться с истребителями над Мишкольцем. Но из-за недостатка времени к выполнению задачи успели подготовить восемь машин из 3/4-й эскадрильи и 7 — из 3/5-й. Четыре самолета 3/4-й эскадрильи по техническим причинам не смогли взлететь либо вернулись с маршрута, а две машины командирского звена по вине Ковача сбились с курса и вышли к г. Рожнява, уже захваченному венграми. Там Ковач сбросил бомбы на железнодорожную станцию, а его ведомый, обнаружив ошибку, вернулся на базу с полной боевой нагрузкой. Другая эскадрилья взлетела без проблем. Однако истребители 1/3-й эскадрильи, как уже упоминалось, застряли в чопской грязи. Командир 1/1-й эскадрильи старший лейтенант Б. Чекме, несмотря на приказ, решил не участвовать в сопровождении бомбардировщиков, а атаковать словацкие самолеты на полевом аэродроме под Собранцем. Таким образом, из истребителей фактически лишь 1/2-я эскадрилья выполнила приказ¹.

Венгры появились над Везью в 16.45 и сбросили на базу до 900 бомб общей массой 7,2 тонны, часть из которых не взорвалась. Было заявлено об уничтожении на земле 12 самолетов, хотя реально огнем бортстрелков были повреждены два В.534, а осколками бомб — ангар и находившиеся в нем три учебных Av.32, Š.328 и «Авиа» В-71. Погибли 12 и были ранены 17 человек. «Фиаты» отбомбились по Шебешу, но самолетов там не оказалось.

Словацкая служба ВНОС² «прозевала» налет, и только по его окончании в погоню за венграми на В.534 отправился цатник

¹ *Котловский А., Жирохов М.* Маленькие ВВС в большой войне. ВВС Словакии в 1939 году // *Авиация и Время.* № 1, 1999. С. 39

² Воздушного наблюдения, оповещения и связи.



Сбитый венгерский Ju.52 стал последним самолетом, сбитым в ходе Второй мировой войны истребителем-бипланом

Ф. Циприх, но догнать противника уже не смог. Причинами пассивности гарнизона Веси стали фактически отсутствие системы наблюдения и слабость наземной ПВО. Кроме того, совершенно не случайно время появления вражеских машин совпало с пролетом рейсового Ju.52 компании «Malert», шедшего на Варшаву.

В отместку подполковник Амбруш запланировал на 25 марта налет на Будапешт, но резкое ухудшение погоды приковало ВВС обеих сторон к земле до конца конфликта. Бои на земле прекратились 28 марта, а 31-го было подписано новое соглашение о границе, согласно которому Словакия лишалась 20-км полосы вдоль границы. Словакам эта мини-война стоила двенадцати потерянных самолетов, при этом погибли пять авиаторов, один попал в плен и один был ранен.

ПОЛЬСКИЙ ЭПИЗОД

После мартовского конфликта многие словацкие авиаторы ощущали себя двойственно. С одной стороны, будучи патриотами своего молодого государства, они тяжело переживали явную



неудачу в боях с венграми. С другой — было ясно, что Словакия и недавний ее противник оказались в одной «упряжке» как союзники Германии, воевать с которой словацкие летчики собирались в составе ВВС ЧСР еще каких-то полгода назад. Многие не хотели мириться с таким положением и стремились любыми способами перебраться во Францию либо в Польшу, где активно создавались чехословацкие военные формирования.

Наиболее впечатляющим был перелет 7 июня 1939 г. четырех экипажей 64-й эскадрильи в Польшу. В тот день «Аэро» Av.101 (летчик десятник Й. Храла и старший механик эскадрильи цатник Л. Иванич) и три Š.328 (летчик десятник Я. Лазар и стрелок-наблюдатель цатник Ф. Кнотек, летчик десятник Й. Каниа и стрелок-наблюдатель К. Валах, летчик десятник И. Габлех и радиотелеграфист десятник Й. Ржехак) взлетели с Пиештян, причем машины Лазара и Каниа имели полное стрелковое вооружение и боезапас. Š.328 после трехчасового полета без особых приключений приземлились в польском Демблине, где располагался учебный центр польских ВВС, а «Аэро» через полтора часа совершил посадку в Кракове. Поляки встретили перебежчиков радушно и приняли на службу: летчиков — инструкторами в одну из авиашкол, остальных — согласно их воинским специальностям.

После этого и других подобных инцидентов командующий словацких ВВС подполковник Амбруш, опасаясь за свою дальнейшую судьбу, в августе нелегально покинул страну и позже оказался во Франции, а затем и на Британских островах, где в ходе «Битвы за Британию» возглавил 312-ю эскадрилью королевских военно-воздушных сил (Royal Air Force — RAF).

Говоря о перебежчиках, нужно отметить и командира 64-й эскадрильи поручика О. Шандора, последовавшего за своими подчиненными в Демблин.



*«Летов» Š.328 был основным ближним бомбардировщиком
словацких ВВС*

После этих случаев немцы потребовали от Братиславы навести порядок в своих ВВС. Прежде всего, была проведена кадровая чистка: командовать ВВС был поставлен генерал А. Пуланих — человек крутого нрава, которому драконовскими мерами удалось в какой-то мере восстановить дисциплину. Кроме того, была усилена идеологическая обработка личного состава, проводившаяся с упором на разъяснения недопустимости дезертирства перед лицом польско-венгерской угрозы.

Накануне описываемых событий произошла первая реорганизация ВВС в рамках общей реорганизации словацкой армии. Силы авиаполка были распределены между тремя главными командованиями. Значительно сократилось число вспомогательных частей и подразделений, хотя при этом аэродромы базирования остались прежними. 23 июня ВВС получили свои опознавательные знаки: на руле поворота и плоскостях вместо довоенной трехцветной чехословацкой кокарды нанесли двойной красный крест с белой окантовкой, размещенный в синем круге.

Готовящаяся к нападению на Польшу Германия планировала привлечь к этой операции и вооруженные силы Словакии. Конфет-



кой для словаков послужили так называемые «северные территории», отобранные поляками в 20-е гг. При распаде ЧСР и поражении Польши Гитлер пообещал вернуть эти земли Братиславе.

Для участия в польской кампании ВВС Словакии были разделены на две группировки. Одна из них, включавшая все наличные разведывательные эскадрильи (9-ю, 10-ю, 12-ю, 16-ю и 64-ю), должна была поддерживать наступление словацких сухопутных войск. А вот истребительным частям (37-й, 39-й, 45-й и 49-й эскадрильям) на «Авиа» вменялось прикрывать территорию страны от возможных налетов польской авиации. Реально в боевых действиях приняли участие всего 20 истребителей 37-й и 45-й эскадрилий и 10 разведчиков 16-й.

На южном направлении германо-словацким силам противостояло самое слабое объединение польских войск — армия «Карпаты». Ее авиационная группировка включала всего лишь 31-ю разведывательную (девять PZL-23 «Карась»), 56-ю кор-



Словакам достался также один «Авиа» В.71



ректировочную (семь «Люблин» R-XIIIД) эскадры и 5-е звено связи (три RWD-8). Естественно, что серьезной угрозы эти силы не представляли.

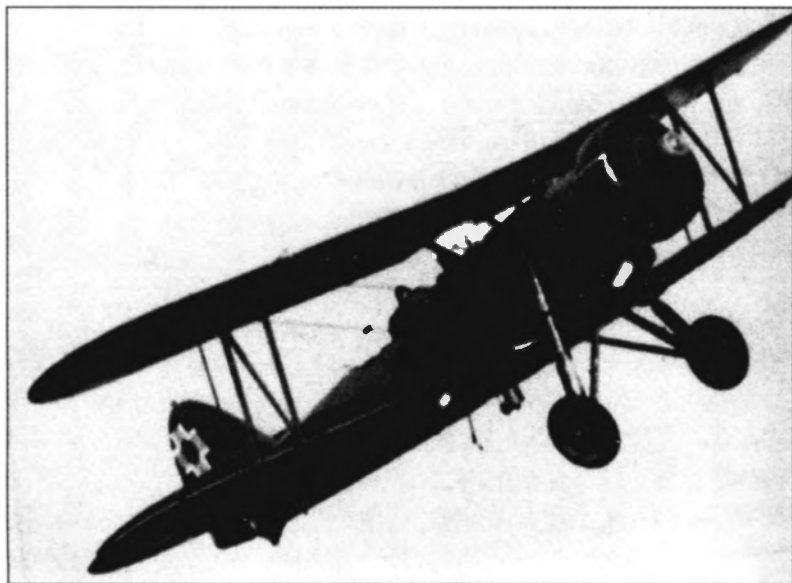
По польским данным, 31-я эскадра в период 1—3 сентября выполнила над территорией Словакии шесть разведывательных полетов. Наиболее результативным был первый день боевой работы, когда экипаж подпоручника Я. Ожеховского сфотографировал аэродром Списска Нова Вес с находившимися на нем словацкими и германскими самолетами, а также выдвигавшуюся к польской границе колонну горной пехоты. Тогда же экипаж капрала Я. Дачка в этом же квадрате заснял немецкую танковую колонну. 56-я эскадра за 5 и 6 сентября выполнила всего два разведывательных полета. Естественно, что словацкие источники говорят о несколько большей активности польской авиации. Так, описано несколько случаев, когда экипажи «Карасей» и «Люблинов» обстреливали из бортовых пулеметов автотехнику и войска на марше. Ранено было 6 человек. Однако при этом стоит сказать, что польским авиаторам приказом из Варшавы категорически было запрещено бомбить территорию Словакии.

Для пресечения действий авиации противника со Списска Нова Вес на полевой аэродром в районе Наршан были переброшены три В.534 из 45-й эскадрильи. 6 сентября летчики ротник Ф. Хановец, десятники М. Жиаран и В. Яловиар перехватили и после короткого боя сбили R.XIII поручника Э. Порада из 56-й эскадрильи. Погиб стрелок-наблюдатель М. Пясецки. Летчик спасся с парашютом, однако в свою часть так и не вернулся¹. Это была первая победа словацкой авиации в начавшейся Второй мировой войне.

¹ По другим данным — погиб.



9 сентября звено «Авиа» было переброшено на полевой аэродром Ишла, где при посадке разбилась машина Яловиара. Летчик погиб. К 9 сентября 37-я и 45-я эскадрильи перебазировались на аэродром Каменица, откуда совершали вылеты на сопровождение германских пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс» Ju.87, бомбивших польскую железнодорожную сеть в районе Львова. Всего было выполнено 8 таких заданий. 9 сентября при возвращении с вылета на Дрогобыч и Стрый самолет цатника В. Груня был поврежден польской зенитной артиллерией и совершил вынужденную посадку в расположении противника. Летчик попал в плен, откуда ему вскоре удалось бежать, а машина была уничтожена польской пехотой.



«Летов» Š.328 словацких ВВС в полете



«Летовы» 16-й эскадрильи за период боев без потерь совершили семь разведполетов. Один легкий бомбардировщик из состава учебной эскадрильи до 25 сентября выполнял курьерские полеты в интересах действующей армии.

В ходе боевых действий имели место обстрелы словацких самолетов ПВО вермахта, и поэтому опознавательные знаки были несколько изменены: на борту и плоскости нанесли германские черные кресты, а синие круги обвели белой каймой.

По мере ухудшения положения на фронтах поляки начали эвакуировать остатки своей авиации в соседние страны. С 17 по 26 сентября несколько самолетов прошли над Словакией и добрались до Венгрии. 26-го числа легчик Грунь атаковал летевший в южном направлении учебно-тренировочный RWD-8. Грунь заявил о сбитии этого самолета. Посланная на поиски остатков воинская команда их не нашла. Возможно, польский летчик, не желая искушать судьбу, совершил посадку, а после того, как словацкий истребитель ушел, вновь взлетел¹. Это был последний боевой эпизод в небе Словакии в сентябре 1939 г.

ВОСТОЧНЫЙ ПОХОД

После окончания польской кампании произошла реорганизация словацких ВВС, которая происходила в несколько приемов и была не закончена до начала 1940 г. Оригинальные пять истребительных эскадрилий 20 апреля 1940 г. были разделены на три — 11-ю (базировалась в Пиештянах), 12-ю (Списска Нова Вес) и 13-я (Пиештяны) и сведены во 2-е истребительное крыло

¹ *Зефиров М.* Асы Второй мировой войны: союзники люфтваффе. М.: АСТ, 2002. С. 422



со штаб-квартирой в Пиештанах. На вооружении каждой эскадрильи продолжали оставаться В.534 и Вк.534. Были созданы также 4 разведывательные эскадрильи (№ 1, 2, 3, 6).

Рассмотренная выше организация истребительной авиации сохранялась всю войну, лишь 1 июня 1943 г. в Пиештанах было создано 3-е истребительное крыло, куда вошли 13-я эскадрилья и только что созданная 14-я. Летчики этих эскадрилий летали на современных Вf.109G, а 11-я и 12-я продолжали эксплуатировать уже порядком устаревшие В.534.

В Протекторате были закуплены несколько десятков самолетов чехословацкого производства: 10 В.534, 21 Š.328 и как минимум 40 учебно-тренировочных самолетов других типов¹.

Разностороннее сотрудничество повлияло на закрепление за Словакией статуса лояльного союзника Германии и предотвратило поглощение государства Венгрией. Словацкое правительство и командование армией полагали, что для них выгоднее будет предложить немцам помощь в войне против СССР. Поэтому Словакия стала фактически первой страной из числа союзников Германии, поддержавшей нападение на Советский Союз.

К началу Второй мировой войны словацкая армия состояла из трех пехотных дивизий. Словацкий сектор ответственности находился в зоне боевых действий группы армий «Юг». В польскую кампанию новый союзник Германии выставил армию «Бернолак» под командованием генерала Фердинанда Чатлоша, куда вошли:

— 1-я пехотная дивизия (генерал 2-го ранга Антонин Пуланич) — 2 пехотных полка и 1 отдельный пехотный батальон, 1 артиллерийский полк и 1 дивизион.

¹ *Котловский А.* ВВС Словакии на Восточном фронте в 1941 г. // *Авиация и Время.* № 2, 1999. С. 36.



Группа словацких авиаторов на Восточном фронте

— 2-я пехотная дивизия (подполковник Иван Имро)¹ — 1 пехотный полк, 3 пехотных батальона, 1 артиллерийский полк.

— 3-я дивизия (полковник Августин Малар) — 2 пехотных полка, 2 пехотных батальона, 1 артиллерийский полк и 1 дивизион. Эта дивизия входила в состав немецкого 18-го горного корпуса.

Кроме армии «Бернолак» в состав словацких сил вторжения входили:

— группа «Шибка» (командование 5 сентября принял подполковник Иван Имро), 2 артиллерийских полка, бронепоезд «Бернолак», 1 батальон связи «Бернолак», батальон «Тополь», 2 отдельных батальона пехоты.

Таким образом, общая численность словацких войск составляла 50 000 человек.

¹ С 5 сентября 1941 г. — генерал 2-го ранга Александр Чундерлик.



СЛОВАКИ НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ ВОЙНЫ С СССР

С июля 1941 г. в составе группы армий «Юг» находился словацкий армейский корпус (около 45 000 солдат и офицеров) под командованием генерала Фердинанда Чатлоша¹. В корпус входили 1-я и 2-я пехотные дивизии. Из-за недостатка транспортных средств они использовались главным образом для защиты коммуникаций. Наиболее эффективным словацким воинским соединением оказалась «мобильная бригада», состоявшая из отдельного танкового, мотопехотного, инженерного батальонов и артиллерийского дивизиона.

С воздуха ее прикрывали 63 самолета словацких ВВС, сведенные в отдельную группу под командованием генерала Антона Пуланича. Сюда входили: 1-е разведывательное крыло (командир майор Корнал Янчек) в составе 1, 2 и 3-й эскадрилий с 30 Š.328 и 2-е истребительное крыло (командир стотник Владимир Кацка) в составе 11, 12 и 13-й эскадрилий с 33 В.534, а также связного звена (4 самолета).

В первые дни войны эти подразделения были переброшены из Словакии в Западную Украину. К 7 июля 1941 г. передислокация была почти закончена. При этом словацкие летчики понесли первые потери: при промежуточной посадке в Самборе был разбит Вк.534 датника Шрамко, а при перелете из Самбора у с. Конюшки «разложил» Š.328 надпоручик Ф. Вагнер.

В процессе перебазирования происходили изменения в качественном и количественном составе авиационной группировки: так, для противовоздушной обороны страны вернули 11-ю эска-

¹ Другое название — Словацкая экспедиционная армейская группа. (Примеч. ред.).



дрилью, курьерское звено было дополнено тремя машинами из состава полувоенной организации SLeS¹.

Из-за быстрого темпа наступления первое время боевых действий словацким летчикам вести не удалось: они лишь перелетали вслед за своими частями с одного аэродрома на другой. Из-за быстрого разгрома ВВС РККА советских самолетов в воздухе практически не было — гораздо большую опасность представлял огонь с земли, из-за него словаки лишились нескольких самолетов.

Так, 25 июля 1941 г. во время сопровождения «Хеншеля» Hs.126 из состава 3.(H)/32 три истребителя В.534 13-й эскадрильи попали под плотный зенитный огонь. В результате самолет цатника Франтишека Брезины (в будущем ас с 14 победами) был поврежден. Летчик был вынужден совершить аварийную посадку на советской территории в районе Тростянца. Подбегавших советских солдат за несколько заходов отогнал цатник Стефан Мартис (в будущем ас с 5 победами). После чего Мартис совершил посадку возле поврежденного самолета Брезины, тот быстро вскочил на левое нижнее крыло, и в таком положении словацкая «Авиа» пошла на взлет. Все прошло удачно, и, хотя Мартис и был ранен в ногу, его В.534 № 181 благополучно сел на аэродроме Тульчин².

Похожий случай произошел и через пять дней, когда самолеты 12-й эскадрильи атаковали наземные цели в районе дороги Умань — Новоархангельск. После обстрела с земли ветеран боев с венграми цатник Мартин Даниэль был вынужден посадить

¹ Словацкий авиационный корпус — гражданская организация, где готовили летчиков, преимущественно на планерах.

² *Rajilch J., Boshniakov S. Slovakian and Bulgarian Aces of World War 2*, London, 2004. P. 18.



свой В.534 № 242 в районе деревни Бабаланка. Одновременно цатник А. Кубович прикрывал товарищей огнем с воздуха, а приземлившись рядом цатник Йозеф Дрличка спас Даниэля, посадив самолет на аэродроме Гайсин.

Первый воздушный бой между словацкими и советскими летчиками произошел 29 июля 1941 г. Обе стороны не понесли потерь. А дело было так: в 18.22 по тревоге взлетела тройка надпоручика Я. Паленичека и вступила в бой с большой группой истребителей¹. Ведущий словаков, увидев численное преимущество противника, поспешил увести звено на бреющем полете обратно на аэродром Гайсин.

Уже через несколько недель в ходе боев над Киевом словаки сбивали три И-16. 7 сентября в 18.50 десятка В.534 вылетела по тревоге с аэродрома Губин на перехват девяти И-16. В ходе боя цатник Йозеф Дрличка сбил один самолет, который упал в районе Горностайполя в 70 км севернее Киева. При этом словаки не видели парашюта — видимо, летчик погиб сразу. По докладу ближайшей германской батареи ПВО, в ходе боя был сбит еще один И-16, который словаки себе не засчитали. По всей видимости, победу одержал либо ротник Франтишек Хановец, либо цатник Мартин Даниэль.

На следующий день во время патрулирования в районе мостов через Днепр тройка В.534 выдержала бой с парой И-16, в результате один из советских самолетов был сбит и упал в районе Борки. Победа пошла на счет цатника Ивана Кочка. Это был третий и последний самолет, сбитый словацкими летчиками в 1941 г.

¹ В отчете фигурировали как И-16, И-153, так и мифические «И-17», — советскую магчасть словаки знали неважно.



Вскоре износ матчасти и отсутствие запчастей привело к тому, что словацкие авиационные части отправили на родину. Такое решение отчасти было связано и с общей реорганизацией словацких частей на Восточном фронте: в августе 1941 г. было принято решение отозвать пехотные дивизии назад в Словакию и сформировать 10-тысячную мобильную дивизию и 6-тысячную охранную дивизию. Мобильная дивизия имела два малочисленных пехотных полка, артиллерийский полк с тремя 9-орудийными батареями и батальоном разведки (все части механизированные), а также танковую роту, на вооружении которой было 12 чехословацких танков LT vz 35, 38 и 40. Охранная дивизия также имела два полка с полком артиллерии на гужевой тяге, частично механизированный батальон разведки и броневедомственный взвод, который позже передали мобильной дивизии. Эти части фактически передали в состав вермахта, хотя формально командование осталось за словацкими генералами.

15 августа 1941 г. 13-я эскадрилья вернулась на Пиештяны. Всего за время пребывания на фронте летчики выполнили 349 боевых вылета, в том числе 72 — на сопровождение своих и германских самолетов. Из оставшихся на фронте 1-й и 12-й эскадрилий сформировали сводный отряд — «комбинированную эскадрилью» — под командованием майора Качка. 29 октября вернулась на родину и 12-я эскадрилья.

Между тем с 16 сентября приступила к боевой работе 1-я эскадрилья, базировавшаяся на аэродроме Мытница. Уже в ходе первого же вылета экипаж Š.328 в составе летчика надпоручика П. Гашпоровича и летнаба поручика О. Паточек обнаружил в районе Переяслава советскую автоколонну и обстрелял ее из пулеметов.



На следующий день летчик цатник О. Хаулиш и летнаб поручик Ф. Ганус вышли на «Шмолика»¹ в районе с. Старое на крупную автоколонну, при этом с земли по ним был открыт плотный огонь из зенитных пулеметов. Сопровождавшая разведчик тройка В-534 не осталась безучастной, что позволило летчикам после приземления смело записать себе несколько уничтоженных машин. Во второй половине дня цатник Ш. Козачек и поручик Л. Шоттник обнаружили там же колонну танков, на которые истребители прикрытия сбросили бомбы.

18 сентября в 17.30 летчик ротник А. Гарван и летевший в качестве летнаба Гашпарович выследили у с. Калинов колонну грузовиков, в ходе атаки истребитель прикрытия (Ф. Циприх) поджег две машины.

На следующий день словацкие разведчики совершили три вылета, обнаружив в разных местах большие скопления советской автотехники. «Героями дня» стали уже знакомые нам Гашпарович и Паточка, которые засекли у с. Войтовцы большую автоколонну (до 500 автомобилей), но тут же попали под огонь с земли. У их «Шмолика» были пробиты баки, и экипажу едва удалось дотянуть до своего аэродрома. Тут из-за отсутствия запчастей самолет ремонтировать не стали и бросили на краю аэродрома.

20 сентября 1-я эскадрилья совершила 5 вылетов на разведку отступавших войск РККА юго-восточнее Киева, в результате чего было выявлено более 700 единиц автотехники. Для удара по столь заманчивой цели было решено привлечь все имеющиеся силы словацкой авиации. 21 сентября в 5.35 Гашпарович

¹ Такое прозвище, связанное с фамилией конструктора, имел §.328.



с Паточкой на «Шмолике» под прикрытием пары «Авиа» вылетели на уточнение ранее обнаруженных целей. Однако у с. Воронки группа попала под зенитный огонь и ушла в облака. Выйдя из них, ведущий истребителей Циприх не обнаружил ведомого — цатника В. Калиского. Его судьба осталась неизвестной, хотя на следующий день немцы сообщили, что тот был сбит и погиб.

В 6.35 четыре «Авиа», ведомые Даниэлем, атаковали в районе Рогозов советскую автотехнику. В 9.00 семь «Шмоликов» и пять истребителей нанесли бомбо-штурмовые удары по автоколоннам на дорогах Рогозов — Ярковцы и Рогозов — Любарцы. Потерь у словаков не было, но и результаты налетов ввиду сильного противодействия ПВО зафиксировать не удалось. Этим налетом была подведена черта под участием словаков в киевской операции.

В следующем месяце боевая активность комбинированной эскадрильи резко снизилась. Так, с 3 по 6 октября 1-я эскадрилья совершила всего 6 вылетов на фоторазведку в районе Днепропетровска. Сказывались потери и износ магчасти — на 5 октября исправными оставались всего 3 разведчика и 4 истребителя.

Возвращение на родину стало неизбежным — перелет в Словакию начался 15 октября и завершился 25-го. К тому времени 1-я эскадрилья выполнила 752 вылета, из них всего 78 на разведку либо штурмовку, потеряв при этом по различным причинам 9 машин. На счету 12-й эскадрильи 770 вылетов, из них 398 боевых: 107 — на сопровождение разведчиков, 263 — на прикрытия наземных объектов и 28 — для ударов по наземным целям. В 58 воздушных боях летчики «Авиа» сбили 3 самолета достоверно и еще 2 предположительно. По разным причинам было списано 26 В-534.



Подводя итог, можно сказать, что в общей сложности в 1941 г. на Восточном фронте словаки использовали 76 боевых самолетов в составе пяти эскадрилий, которые совершили 2544 вылета, из них только 676 были связаны с выполнением боевых заданий, и еще 756 относились к «полетам над территорией противника». Остальное — перелеты с аэродрома на аэродром. Общий налет составил 505 000 км и 2284 ч. Из личного состава погибли всего 4 человека, а вот парк самолетов уменьшился на 46 машин, из которых только 9 было потеряно по боевым причинам¹.

Что касается наземных частей, то словаки приняли участие в боях около Кременчуга, наступая вдоль Днепра. 2 октября 1-я моторизованная дивизия сражалась в составе 1-й немецкой танковой армии на территории Правобережной Украины. Затем вела ожесточенные бои около Мариуполя и Таганрога. Зимой 1941—1942 гг. словацкая дивизия встретила на рубеже реки Миус.

ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ

Словацкие ВВС вернулись на Восточный фронт 13 июня 1942 г., однако теперь их присутствие было гораздо скромнее, чем в прошлом году. В состав 1-й эскадрильи были включены только 6 Š-328, а в состав 12-й — десяток В-534. Из-за того, что устаревшие словацкие самолеты на передовой были абсолютно бесполезны, немецкое командование направило их на поддержку Словацкой охранной дивизии, которая вела борьбу с партизанами в районе Житомир — Овруч — Минск. Базировались словацкие

¹ *Котловоский А.* ВВС Словакии на Восточном фронте в 1941 г. // *Авиация и Время.* № 2, 1999. С. 38.



летчики на аэродром Житомир. Поначалу словаки не вели активных боевых действий, в отличие от тех же немцев или венгров, но так продолжалось недолго. Под давлением Берлина бойцы охранной дивизии вместе с летчиками стали проводить достаточно масштабные антипартизанские операции. В основном пилоты занимались поисками партизанских лагерей и отрядов на марше, а также вели разведку железнодорожных перегонов. Причем когда боевые действия переместились в партизанский край — Белоруссию, то такие вылеты таили в себе большую опасность, так как тут на вооружении партизан было гораздо больше тяжелого вооружения, в том числе и пулеметов. Хотя партизанам редко когда удавалось сбить самолет, тем не менее пулевые пробоины летчики привозили практически из каждого вылета. Стоит привести только некоторые факты: так, 18 ноября 1942 г. во время отражения атаки партизан на Наровлю получил повреждения «Авиа» цатника Телуха. Летчик смог аварийно посадить самолет около села Головичи, и, хотя машину пришлось списать, сам он отделался, что называется, «легким испугом».

1-я эскадрилья провела без особых успехов до октября 1942 г., в то время как 12-я боролась с партизанами до августа 1943 г. При этом боевой дух у словаков был крайне низким, о чем свидетельствует, например, дезертирство экипажей одного Š.328 и «Авиа».

НОВАЯ ТЕХНИКА

Хотя словацкое командование постоянно просило новых современных самолетов, Берлин, учитывая результаты кампании 1941 г., не спешил делиться столь нужной техникой. Только после многочисленных просьб в конце года Словакии с большим



«скрипом» передали 27 Vf.109E (2 машины серии E-1/B, два E-2, два E-3, два E-7, два — E-7/Tгор и 17 — E-4¹) из состава люфтваффе. Однако что это была за техника! Так, в формуляре одного самолета числилось 9 аварий и инцидентов, а часть вообще была ветеранами «Битвы за Британию»!

25 февраля 1942 г. 19 словацких летчиков отправились на аэродром Каруп (Дания), где начали переподготовку на Vf.109. 1 июля все они были признаны годными к боевым вылетам и вернулись в Словакию. Из 14 пилотов сформировали новую 13-ю эскадрилью, куда вошли: стотник Ондрей Думбала (командир), поручики Владимир Кришко (заместитель командира) и Ян Гертхофер, ротники Франтишек Циприх и Йозеф Дрличка, а также сатники Франтишек Брезина, Йозеф Янцович, Стефан Мартиш, Ян Режняк, Ян Сервак, Йозеф Штраудер, Йозеф Швейдлик и Павол Зеленак. Любопытно, что средний возраст пилотов не превышал 25 лет.

В Словакии пилоты дополнительно прошли специальную летную подготовку в Пиештанах, а также огневую практику на полигоне Малацки — Нови Двор. Показательные полеты летчики провели 25 сентября в присутствии начальника Генерального штаба словацких вооруженных сил подполковника Алоиза Баллая и представителей люфтваффе.

14 октября наземный персонал (плюс пять летчиков, которым не досталось самолетов) покинули Пиештяны, направившись на свою новую базу на Восточном фронте — аэродром Майкоп. Следом стали готовиться летчики для достаточно дальнего перелета, который продолжался с 27 октября по 4 ноября. Как и их

¹ *Богатырев С.* Словацкие истребители на Восточном фронте (1942—1943 гг.) // *Авиация и Время.* № 2, 1999. С. 39.



предшественники — хорваты — словацкая эскадрилья была включена в состав немецкой эскадры JG 52 и по документам проходила как 13. (Slowakei) Staffel./JG 52.

К началу ноября в составе словацкой эскадрильи было 12 «Эмилей»¹. Первый боевой вылет летчики совершили 9 ноября, а уже 28 ноября словацкие летчики-истребители одержали свои первые победы на «Мессершмиттах». Во время вылета на «свободную охоту» («frei Jagd», по терминологии люфтваффе) с 08.30 до 09.30 в районе Туапсе поручик Кришко и цатник Янкович перехватили группу из 9 И-153. По возвращении словаки заявили о трех победах, однако они не попали в официальный список RLM, так как немецкое командование посчитало приведенные словаками доказательства неубедительными. Первой «официальной» словацкой победой стал МиГ-3, сбитый 12 декабря цатником Брезиной в 13.47 над Туапсе.

Следующие недели летчики 13. (Slow.) Staffel./JG 52 совершали многочисленные вылеты на прикрытие немецких штурмовиков, транспортников, разведчиков, а также прикрывали собственную авиабазу. Однако изношенность техники давала о себе знать, и к концу ноября в строю осталось только три Vf.109E.

После долгих переговоров с Берлином была достигнута договоренность о перевооружении 13-й эскадрильи на более современные Vf.109F-4, первый из которых был получен 18 декабря 1942 г. Переподготовка пилотов на новый тип истребителя проходила во фронтовых условиях одновременно с боевой работой. Так как самолеты передавались из состава подразделений люфтваффе, то они несли не только немецкий камуфляж, но и

¹ Так в люфтваффе называли Vf.109E.



Знаменитая «рама» — Fw.189 на вооружении словаков

немецкие кресты. Из-за нехватки краски единственным отличительным знаком стали трехцветные коки винтов.

Словацкое подразделение базировалось в Майкопе до 3 января 1943 г., после чего было переброшено в Краснодар. Тут количество побед словацких летчиков стало стремительно расти: 17 января свою первую победу одержал будущий словацкий ас № 1 Ян Режняк (7-я победа эскадрильи). Вот что он вспоминал об этом вылете после войны: *«Я взлетел в 06.20 с Краснодара на своем Vф.109F-2 (W.Nr.12004) вместе с надпоручиком Кришко (будущий ас с 9 победами). Мы должны были эскортировать немецкий разведчик Fw.189, который должен был сфотографировать советские позиции с высоты в 2000 метров. Был прекрасный солнечный день, и видимость была превосходная. Небольшие облака от разрывов зенитных снарядов сопровождали нас, когда мы пересекли линию фронта. В какой-то момент я заметил точки на горизонте. Я вышел в эфир: «Внимание,*



индейцы впереди!”. Это была группа из четырех И-153. Один из них сразу покинул строй и стал заходить в хвост Fw.189. Кришко немедленно атаковал его. Я атаковал оставшиеся три советские машины.

Они шли в линию и старались зайти широким маневром мне в хвост. В тот момент, когда первый зашел мне в хвост, я стал быстро набирать высоту. Я избежал атаки и сам атаковал крайний советский самолет. Летчик попытался избежать моей атаки.

После того, как ему это удалось — на тот момент у меня было очень мало боевого опыта, — я атаковал два остальных. Вскоре я зашел в хвост одному из них. Все произошло очень быстро. Как только он попал в мой прицел, я дал короткую очередь, которая прошла по фюзеляжу “Чайки”. Он с пикированием и дымом ушел в облака, а затем упал на землю в районе западнее Смоленская.

Оставшиеся три “Чайки” стали покидать поле боя, но я стал преследовать их. Когда они были уже передо мной, внезапно я был атакован сверху шестеркой истребителей. Я быстрым маневром ушел на солнце. Когда я увидел, что все девять советских летчиков стали координировать свои действия, я немедленно атаковал их со стороны солнца на большой скорости. После второго захода один из противников загорелся. Однако и я попал в ловушку. Один из советских летчиков выпустил ракету, и по мне немедленно открыла огонь советская зенитная артиллерия. Однако ловушка не сработала, и я ушел из того квадрата.

Во время возвращения я заметил четверку бомбардировщиков Пе-2, которые шли курсом на Краснодар. Они шли в строю, и я выбрал для атаки второй самолет справа и атаковал его



сзади. Вероятно, я не попал, потому как самолет продолжал лететь как ни в чем не бывало. Тем временем стрелки всех четырех самолетов сосредоточили на мне весь огонь. Я попытался зайти во вторую атаку, однако русские тоже не дремали. Они сбросили бомбы на цель и на большой скорости стали уходить. Я приземлился на аэродроме Краснодар в 07.24. Через пять минут вернулся Fw.189, который прикрывал Кришко»¹.

Сейчас можно смело утверждать, что первой победой будущего словацкого аса № 1 стал капитан Аркадий Александрович Филатов из состава 975-го истребительного авиационного полка (далее иап. — *Примеч. редактора*). По советским данным, его самолет не вернулся с вылета в район Новодмитриевская (всего в нескольких километрах от Смоленской).

Через несколько часов, в 13.31, Режняк снова пошел в бой, на этот раз на Bf.109E-4 (W.Nr.2787), однако на этот раз удача отвернулась от него. На «свободную охоту» вместе с Режняком вылетели Гертхофер, Циприх и Брезина.

«Четыре истребителя ЛаГГ-3 летели на высоте примерно 2000 метров над Краснодаром. Я первый заметил их и закричал: “Внимание, четыре индейца перед нами”. Они попытались атаковать нас со стороны солнца. Вскоре я зашел им в хвост, и русские представлялись мне легкой добычей. И практически сразу я обнаружил, что мои пушки не стреляют. Но первый ЛаГГ-3 стал заходить на меня. Причем у него одна стойка шасси не убралась, но русский не видел этого и открыл по мне огонь как сумасшедший. Когда я посмотрел за ним, то увидел еще двух, которые стреляли по мне. К счастью для меня,

¹ Rajlich, Jiří: Stíhací esa slovenských Vzdušných zbraní, 1. Část // Historie a plastické modelářství, № 04, 2006. P. 12.



каждый из русских старался одержать победу, поэтому бой превратился в хаос.

Тем не менее они попали. Мой “Эмиль” вошел в штопор, и для выхода из него я искал только подходящий момент. В моем крыле красовались три большие дырки от русских 20-мм снарядов пушки ШВАК. Я пошел домой очень осторожно.

Так как я шел низко над землей, то у меня не было возможности воспользоваться парашютом. Тем не менее я очень удачно приземлился на аэродроме Краснодар в 14.08. Техники насчитали потом в моем самолете 60 пробоин калибра 7,62-мм и три пушечные. Я очень удивился, что благополучно смог сесть на таких деревьях. После приземления я узнал, что “Яно” Гертхофер сбил одного из наших противников»¹.

Западные авторы² утверждают, что словацкий летчик сбил сержанта Олега Гаврилова из 269-го иап на ЛаГГ-3 № 2666 «белая 25». Однако, согласно данным ЦАМО³, полк в этот день понес только одну потерю — погиб лейтенант Георгий Владимирович Бессонов, причем в причине потери указано — сбит огнем зенитной артиллерии.

Советское наступление на полуострове Тамань привело к отступлению немецкой 17-й армии, поэтому 13. (Slow.) Staffel. /JG 52 тоже перебазировалась на другую базу. На этот раз это был аэродром у станицы Славянская, однако тут словаки пробыли недолго и вскоре были отправлены на аэродром Керчь IV (с 17 февраля). На тот момент на счету легчиков эскадрильи

¹ Rajlich, Jiří - Sehnal, Jiří: Ján Režňák: Slovenské eso číslo 1, 2.část // Historie a plastikové modelářství, № 01, 1994. P. 14.

² Jiri Rajilch, Stephan Boshniakov, Slovakian and Bulgarian Aces of World War 2, Osprey Publishing, 2004. P. 27.

³ ЦАМО Ф. 58. Оп. 18001. Д. 921. Л. 32.



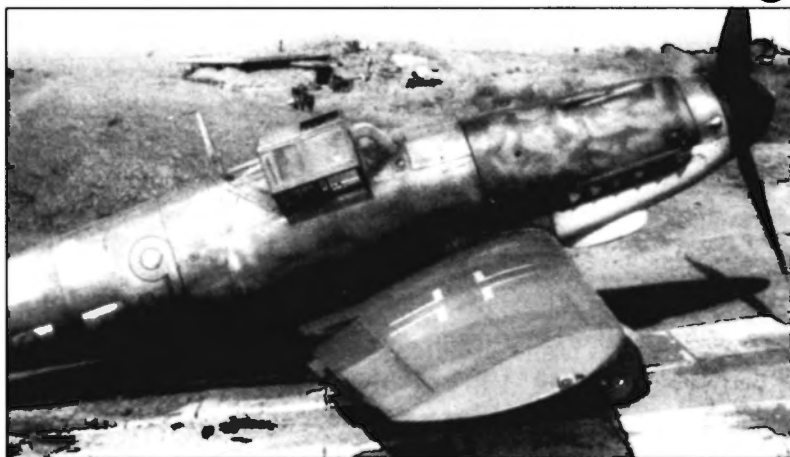
была 21 подтвержденная победа. Лучшим асом на тот момент был Брезина с четырьмя победами, за ним шли Режняк и Янкович, имевшие по 3 победы каждый.

Немецкое командование признало действия словаков достаточно успешными и решило передать союзникам более современные модификации «Мессершмитта». Оставшиеся в строю шесть «Фридрихов» к 5 марта были заменены на новенькие Vf.109G-2. А к концу того же месяца они в свою очередь были заменены на еще более современные G-4. Эти машины выгодно отличались не только возросшими летными характеристиками, но и установкой нового радиооборудования — FuG 16Z, что позволило более эффективно управлять боем с земли. Мало того, большинство истребителей были модернизированы до уровня Vf.109G-4/R6 с двумя дополнительными подкрыльевыми пушками MG 151. С получением «Густавов» словацкая эскадрилья впервые была вооружена такой же матчастью, как и остальные части JG 52.

Перевооружение продолжалось достаточно долго и завершилось только на новой авиабазе — к 18 марта словаки были сосредоточены на аэродроме Тамань (находились здесь до 1 апреля). Следующим местом базирования стал аэродром Анапа на побережье Черного моря.

Получение новых самолетов способствовало росту числа воздушных побед: так, если в декабре 1942 г. они одержали только 3 победы, то в январе 1943 г. — 12, 8 — в феврале и не менее 44 в марте 1943 г. (это был пик боевой активности словаков на Восточном фронте).

Эти победы были оплачены гибелью четырех летчиков. 2 января после боя с большой группой ЛаГГ-3 восточнее Туапсе не вернулся ротник Йозеф Дрличка. 17-го числа того же



Словацкие «Мессершмитты» на одном из аэродромов на Кубани, 1943 г.

месяца в ходе боя с большой группой И-16 и И-153 недалеко от станции Смоленская погиб датчик Йозеф Винкур. В его гибели было много неясного: по докладу ведущего — Гертхофера — во время патрульного вылета в районе станица Смоленская Винкур в одиночку попытался атаковать шесть советских И-16, но неожиданно в его самолет попал немецкий зенитный снаряд, в результате чего «Мессершмитт» развалился в воздухе и рухнул на землю. Однако последние исследования российских историков¹ позволяют не только восстановить обстоятельства того боя, но и установить автора победы. И так, на сегодняшний день можно утверждать, что словацкого летчика сбил будущий Герой Советского Союза Геннадий Алексеевич Шадрин², и события

¹ Сейдов И. Полвойны на «ишаке», полвойны на «Яке» //Авиапарк. № 2. 2008. С. 3—4.

² Шадрин Геннадий Алексеевич (15.03.1922 – 04.11.1999). В Красной армии с 1941 г. Окончил военно-авиационную школу пилотов.



того дня развивались следующим образом. В середине дня шестерка И-16 из состава 975-го иап, возглавляемая штурманом полка старшим лейтенантом С.П. Киселевым, штурмовала немецкий эшелон на железнодорожной станции Георгие-Афипская. Сбросив бомбы, самолеты сделали еще два захода, расстреливая противника из пушек и пулеметов. В разгар боя младший лейтенант Шадрин заметил, как сверху-сзади на самолет капитана Михаила Плаксина пикирует «мессер». Шадрин круто повернул в сторону противника и увеличил скорость. Противник заметил его и попытался уйти с набором высоты, но Шадрин, задрав нос «ишака», прицельно выпустил два «эрэса». Вражеский истребитель исчез в облаке разрывов. По всей видимости, именно тот взрыв Гертхофер принял за попадание снаряда зенитки.

Через две недели, 31 января, из вылета на «свободную охоту» не вернулся ротник Йозеф Швейдик. Вероятно, он был сбит огнем советской ПВО в районе аэродрома Кропоткин. Четвертая потеря стала самой чувствительной для небольшого словацкого контингента — погиб один из асов (7 побед на момент гибели), ротник Йозеф Янкович. 29 марта он вместе с ротником Франишеком Циприхом вылетел с аэродрома Тамань на перехват группы штурмовиков Ил-2, атаковавших доки Тамани. Оба словака настигли группу под прикрытием ЛаГГ-3 над Черным морем. Во время атаки ответным огнем стрелков Илов Вф.109G-2 (W.Nr.

На фронте с августа 1942 г. В 76 воздушных боях сбил 14 самолетов. 29.06.1945 г. получил звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 8635). После войны продолжал службу в ВВС СССР. Окончил курсы усовершенствования офицерского состава, академические курсы при Военно-воздушной академии. С 1979 г. генерал-майор авиации Г.А. Шадрин — в запасе. Проживал в Одессе.



14380) Янковича был поврежден. Сам летчик получил пулю в ногу, но смог совершить аварийную посадку недалеко от станицы Ахтанизовская. При этом он получил тяжелейшую травму головы, ударившись при приземлении о прицел. Находившиеся недалеко румынские солдаты смогли быстро вытащить словака из обломков самолета и доставить в госпиталь в районе деревни Запорожская (30 км восточнее Керчи). Тут немецкие доктора сделали все возможное, но на следующий день Янкович скончался. Таким образом, он стал единственным словацким асом, погибшим в бою на Восточном фронте.

В ходе мартовских боев словаки одержали свою юбилейную 50-ю победу — ее автором стал поручик Ян Гертхофер. 21-го числа в 11.28 он сбил разведчик Пе-2 в Черном море южнее Мысхако. Из многочисленных поздравлений стоит отметить персональное от рейхсмаршала Германа Геринга.

Несколько месяцев тяжелейших боев сказались не только на состоянии техники, но и на здоровье летчиков — им срочно была нужна замена. Майор Ондрей Думбала уже заранее задумывался об этом, и в Словакии проходили ускоренную подготовку еще 13 летчиков, которые и составили «вторую вахту» словаков на Восточном фронте.

Новым командиром 13-й эскадрильи стал стотник Йозеф Паленичек; майор Думбала, заболевший на фронте, вернулся в Словакию, где получил место летчика-инструктора в летной школе.

Паленичек стал командиром в самый разгар сражения за Кубань — 20 апреля 1943 г. Здесь немцам фактически впервые в ходе войны пришлось встретиться в воздухе с более многочисленным и подготовленным противником. Паленичек так докладывал в Братиславу: *«В секторе, который получила наша*



эскадрилья, активность врага настолько велика, что пилотам приходится выполнять до девяти вылетов в день. Кроме того, в нашем секторе появились английские “Спитфайры” и американские “Аэрокобры”»¹.

Однако, несмотря на это, вскоре словакам удалось довести счет побед до магической отметки: 100-ю победу одержал 27 апреля Ян Режняк, сбивший в 17.48 недалеко от станции Холмская очередной ЛаГГ-3. В той ситуации это не был выдающийся результат — бывали дни, когда пара летчиков сбивала по четыре самолета каждый в один день боев.

Например, 24 апреля поручик Ян Режняк сбил 2 ЛаГГ-3, Ил-2 и «Бостон». Ротник Изидор Коварик 29 мая сбил четыре Як-1. Оба летчика одержали свои победы за два отдельных вылета в день. Последнюю победу летчики этой группы одержали 4 июля 1943 г., когда надпоручик Владимир Кришко в 10.08 сбил Пе-2 (это была девятая и последняя победа летчика в войне). Через три дня летчики отправились в десятидневную поездку домой — в Словакию.

Результаты боевой деятельности этой группы таковы: за 8 месяцев боев ее пилоты совершили 1054 боевых вылета, провели 206 воздушных боев, в которых одержали 154 подтвержденные победы и 16 неподтвержденных побед. Собственные потери — 4 летчика погибшими или пропавшими без вести.

Во вторую группу словацких летчиков, отправившихся воевать на Восточный фронт, вошли: надпоручик Юрай Пушкар, ротники Франтишек Хановец, Франтишек Мелихац, Стефан Ямбор, Антон Матушек, Густав Кубович и Густав Ланг и цаг-

¹ Rajlich, Jiří - Sehnal, Jiří: Slovenští letci 1939—1945, Vyd. Kolínské noviny 1991. С. 17.



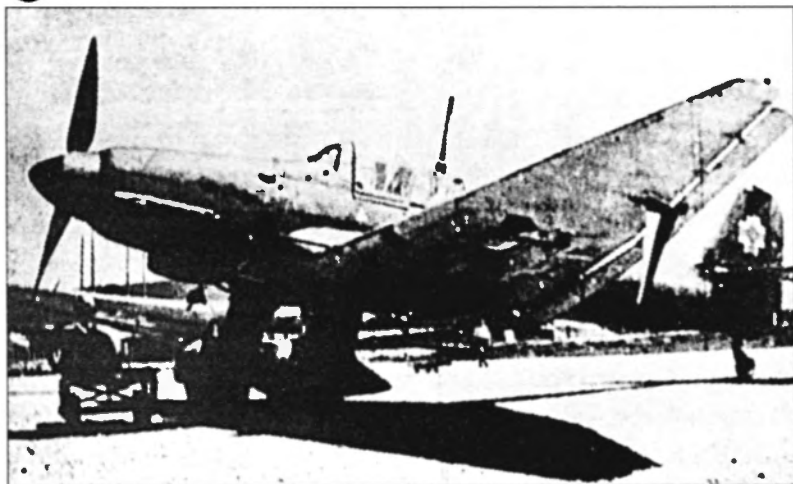
ники Льюдевит Доброводски, Александр Герич, Рудольф Пала-тицки, Стефан Оцвирк, Кароль Гелетко и Рудольф Божик. Все они отправились с Пиештян 23 июня 1943 г. Позже к ним присоеди-нился ротник Стефан Мартиш, который покинул первую группу в феврале из-за болезни. Все это были очень молодые люди (никому из них не было больше 24-х) с очень небольшим боевым опытом.

Их местом назначения стал не аэродром Анапа, где закончила свой «тур» первая группа, а Сарабуз в Крыму. Там они прошли очень короткий курс переобучения на Vf.109G (так как в Словакии они летали на «Эмилях»), и только после этого 2 июля транспортный Ju.52/3m доставил их в Анапу. Тут их встретил сам стотник Йозеф Паленичек. Уезжавшие с фронта ветераны провели с новичками несколько вылетов в район будущих бое-вых действий.

Первую победу новоприбывшие пилоты одержали только 22 июля, когда ротник Франтишек Хановец после тяжелейшего боя смог сбить «Аэрокобру». Советский самолет упал севернее Крымской, летчик успел воспользоваться парашютом. Следую-щие победы были за цатником Рудольфом Божиком, который с 10.55 до 11.30 26 июля сбил «Аэрокобру» и антикварный P-5. В тот же день ротник Антон Матушек сбил «Аэрокобру» и «Бостон».

Вскоре количество побед у словаков «второй волны» стало расти: в июле они одержали 11 побед, в августе — 21, 16 — в сен-тябре. Большинство сбитых были ленд-лизовские «Бостоны», «Аэрокобры» и «Спитфайры»¹.

¹ Первый истребитель этого типа сбил цатник Александер Герич 7 августа.



«Юнкерс» Ju.87 был одним из самых современных самолетов словацких ВВС

28 августа летчики словацкой эскадрильи пересекли отметку в 2000 боевых вылетов (из которых 496 выполнили летчики «второй волны»). Наиболее результативными летчиками были: ротник Антон Матушек (12 побед), цатник Александер Герич (8 побед), а также надпоручик Юрай Пушкар (3 победы).

ДЕЗЕРТИРСТВО

Прибывшие на фронт летчики «второй волны» уже не были преисполнены желанием воевать за интересы Гитлера, и вскоре словацкая 13-я эскадрилья отметилась несколькими случаями дезертирства. Практически сразу командование люфтваффе в своих отчетах отметило, что словацкие летчики при любом удобном случае уклоняются от боя. К тому же словаки оставались на Кубани практически самостоятельно (с небольшой немецкой



штабной группой), в то время как пять подразделений люфтваффе были переброшены на другие участки фронта.

Первый тревожный звонок прозвучал в сентябре 1943 г., когда ротник Антон Матушек и цатники Льюдевит Доброводски и Александр Герич перелетели на своих «Густавах» на советскую сторону фронта. Хотя обычно в советской литературе эти перелеты объясняются антифашистскими настроениями словацких летчиков, однако это, по всей видимости, несколько не соответствует действительности. Те же Матушек и Герич, например, были самыми результативными летчиками словацкой эскадрильи (соответственно 12 и 9 побед). На мой взгляд, более близка к истине версия, высказанная в послевоенных воспоминаниях словацкими летчиками: согласно ей, Матушек и Герич дезертировали по одной простой причине — они хотели избежать наказания за какой-то дисциплинарный проступок, а Доброводски находился под влиянием более старшего и уважаемого им Матушека.

Как бы то ни было, но 9 сентября 1943 г. Матушек на Vf.109 G-4 W.Nr.19347 и Доброводски на Vf.109 G-4 W. Nr.16259 взлетели с аэродрома Анапа в 13.35 на прикрытие разведчика Fw.189 в район Керчи. Однако в точку встречи они не вышли, а после нескольких кругов в районе Темрюка на малой высоте пересекли линию фронта. Летчики хотели сесть на советский аэродром в районе Тимирязевской, однако из-за огня ПВО они разделились.

Вот как это неординарное событие описано в советских мемуарах¹: *«Но вот однажды произошло событие, о котором*

¹ Иванов А.Л. Скорость, маневр, огонь. М.: ДОСААФ, 1974. С. 226—227. Воспоминания стоит отнести именно к этому случаю, так как упоминается имя одного из словаков — Антон.



Словацкие летчики из 13-й эскадрильи, аэродром Анапа, 1943 г.

долгое время велись разговоры среди личного состава. Полк занимался учебой. Никаких полетов в тот день не было. Бодрствовали только зенитчики, охранявшие аэродром.

Вдруг слышим, как они открыли ураганный огонь. Над самым аэродромом пронеслись два “мессершмитта”.

— Вот нахалы, — возмущались летчики. — И сюда добрались.

Но повторного налета “мессершмитты” не сделали. Они развернулись и сели на колхозное поле, неподалеку от станицы.

К самолетам бросились колхозники, станичные ребяташки. Летчики подняли руки вверх и на ломаном русском языке стали спрашивать, где командиры. Об этом сразу же сообщили в гарнизон. К месту посадки направились командир полка, начальник штаба и оперуполномоченный офицер.

— Мы прибыли к вам, товарищи, — отковырял один из летчиков. — Хотели сесть на аэродром, но зенитчики чуть нас



не сбили. Думали, раз у нас выпущены шасси, то стрелять не будут. Пришлось убрать шасси и сесть на пшеничное поле.

Оказалось, что летчики, прилетевшие на “мессершмиттах” были не то чехи, не то сербы. Служили они в составе немецкой авиагруппы “Хорват”, которая базировалась на аэродроме Анапа.

Перелетевших доставили в расположение полка. Очень интересно было беседовать с ними.

Летчики привезли с собой летные книжки, топографические карты и другие документы — словом, все, что только возможно было забрать с собой на истребителе.

Из беседы выяснилось, что они заранее, до вылета на боевое задание, договорились перелететь на один из советских аэродромов и сдаться в плен. Свой полет решили имитировать воздушным боем с советскими истребителями: кричали по радио друг другу, как это обычно происходит при встрече с противником.

На командном пункте у фашистов, наверняка, подумали, что “мессершмитты” действительно ведут бой. Потом летчики круто спикировали и на бреющем полете прилетели в Тихорецкую».

Через два дня так же поступил и цатник Александер Герич. Он вместе с ротником Стефаном Мартишем также вылетел на прикрытие «рамы», однако восточнее Новороссийска они столкнулись с шестеркой «Спитфайров». Герич сослался на повреждения и вышел из боя. Мартиш вернулся на Анапу в одиночку, заявив, что ведущего сбили. Попутно он заявил об одном сбитом «Спитфайре», однако из-за отсутствия подтверждения с земли эту победу ему не засчитали.



Тем временем Герич на своем Vf.109 G-4 W.Nr.14938 спокойно совершил посадку на Тимирязевской. Интересно, что вместе с ним в отсеке был радиомеханик слободник Винцец Ткачик. Оба дезертира сразу же попали в НКВД, где были завербованы и прошли курс подготовки диверсантов. В ночь на 30 июня 1944 г. они были выброшены в Словакии¹. Перелетевшие ранее Матушек и Доброводски записались в 1-й чехословацкий авиаполк, сформированный в составе ВВС РККА, где летали на Ла-5ФН. О судьбе Антона Матушека у автора сведений нет.

Но интересно и другое — в это же время отмечены и случаи дезертирства советских летчиков! Вот как говорил об этом в своем послевоенном интервью Ян Режняк²:

«— Были дезертиры с советской стороны?

— Один раз приземлился один в Анапе и выскочил из самолета около нас. Выскочил из кабины и сразу говорит, что хочет воевать вместе с нами. Немцы его допрашивали. Было лето, а он там сидел в длинных кожаных рукавицах. Я не понимал зачем, но потом осмотрел самолет изнутри и сказал, что он — герой, что вообще летал на таком самолете. Я посидел в самолете и у меня были все руки в крови, поэтому были рукавицы, там торчало черт знает что. Покрышкин потом в своей книге написал³,

¹ Герич погиб во время Словацкого национального восстания (29 августа 1944 г.), когда пытался улететь с аэродрома Пиештяны на учебном Praga E-39.

² Опубликовано на <http://www.nazdar.ru/index.php?id=4&additional=4skreznak>

³ «Случай этот невероятно нелепый и печальный. ЯКи летели на Кубань с Дальнего Востока. Каждую группу лидировал летчик, хорошо знающий прифронтовые аэродромы. Не долетая Ростова, одна группа попала в сплошную низкую облачность и сбилась с курса. Заметив внизу большой аэродром, летчики приняли его за ростовский и пошли



что якобы он заблудился с новеньким самолетом, когда летел с завода. Это неправда, специально перелетел к нам».

В условиях нарастающего недоверия к словакам со стороны немецкого командования Паленичек сделал немедленный запрос в Министерство обороны Словакии по поводу возвращения группы на родину, так как не исключал продолжения случаев дезертирства. Однако тут произошло неожиданное: немцы, несмотря на то, что не доверяли союзникам, воспротивились отправке ненадежных словаков с фронта — на тот момент заменить их было просто некем!

Под давлением наступающей Советской армии стали отступать и словаки. Так, 18 сентября 13. (Slow.) Staffel./JG 52 переместился из Анапы на аэродром Тамань. 24 сентября летчики эскадрильи заявили о своей 200-й победе (цатник Рудольф Палацки сбил два Ил-2 в одном вылете; именно второй штурмовик, упавший в 10.00 в Черное море, и стал юбилейной победой).

27 сентября летчики получили приказ перебазироваться в Керчь (Крым), после перебазирования случаев перелета на сторону врага больше не было. Но в Керчи словаки задержались недолго и уже 12 октября перебазировались на аэродром Багеров (западнее Керчи). Этот аэродром был настолько близко к линии фронта, что зачастую словацких летчиков сбивали сразу после взлета. Так было, например, с заместителем командира

на посадку. Когда два самолета уже приземлились, кто-то заметил на аэродроме немецкую автомашину с крестом и солдат. Группа прекратила посадку и ушла на свою территорию.

Те двое, что уже сели, тоже сразу заметили, что попали в лапы к фашистам. Один успел взлететь, а второй нет». *Покрышкин А.И.* Небо войны. М.: Воениздат, 1980, глава «Над голубой линией».

Хотя тут, видимо, прославленный ас немного приукрашивает события или не договаривает — где Ростов, а где Анапа?



эскадрильи надпоручником Юраем Пушкарем (пять побед), которого сбили прямо над Багерово 19 октября 1943 г. Хотя его Vf.109 G-4 W.Nr.19248 сгорел полностью, летчик успел воспользоваться парашютом.

Последнюю победу на Восточном фронте словаки одержали через неделю, когда ротник Франтишек Хановец 27 октября сбил в районе Керченского пролива Ла-5. Интересно, что Хановец стал летчиком второй группы, который одновременно одержал и первую, и последнюю победы группы. Уже на следующий день словаки передали свои оставшиеся в строю «Густавы» немцам и хорватам и поездом отправились домой (прибыли в Словакию 12 ноября 1943 г.).

Всего за четыре месяца боев летчики второй волны совершили примерно 1100 боевых вылетов и одержали 61 подтвержденную и 13 неподтвержденных побед в воздухе. Три летчика дезертировали, один погиб и два получили ранения. Общий боевой счет 13. (Slow.) Staffel./JG 52 за 12 месяцев боев составил 2600 боевых вылета и 215 подтвержденных и 29 неподтвержденных побед. Из 29 летчиков, воевавших на Восточном фронте, 17 стали асами. Лучшими были Ян Режняк — 32 подтвержденные и 2 неподтвержденные победы, и Изидор Коварик — 28 подтвержденных и 5 неподтвержденных побед.

Потери авиатехники 13.(Slow.) /JG 52 с января по октябрь 1943 г.

Дата	Самолет	W.Nr.	Код	Пилот	Район потерь	% поврежденный	Обстоятельства
02.01.43	Vf.109E	6479		Й. Дрличка	Туапсе	100	Сбит в бою с МиГ-3. Летчик погиб.
10.01.43	Vf.109E	-		Й. Винкур	Краснодар	Не установлено	Поврежден при взлете

СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ



Дата	Самолет	W.Nr.	Код	Пилот	Район потерь	% поврежденный	Обстоятельства
17.01.43	Bf.109E-4	2787		Я. Режняк	Краснодар		Сбит в бою с ЛаГГ-3
17.01.43	Bf.109F	-		Я. Винкур	Смоленская	100	Сбит в бою с И-16. Летчик погиб.
20.01.43	Bf.109F			Я. Янкович	Не установлено		Столкновение с И-16
01.02.43	Bf.109F			Я. Свейтчик	Кропоткин	100	Сбит, пилот погиб
03.02.43	Bf.109F-4	13367		Я. Режняк	Славянская		Поврежден при взлете
15.02.43	Bf.109F-4	7088		Я. Режняк	Славянская		Поврежден при посадке
14.03.43	Bf.109G-2	10473		И. Коварик	Q 6666	70	Сбит
21.03.43	Bf.109G-2	14814	Желтая 3	Я. Штаудер	Стасиевская	100	Сбит в бою, разбит при посадке
25.03.43	Bf.109G-2	13743		Я. Режняк	Тамань	75	Разбит при посадке после отказа двигателя
25.03.43	Bf.109G-2			Я. Режняк		100	Сбит стрелком Пе-2
29.03.43	Bf.109G-2	14830		Я. Янкович	Q 6661	100 (или 70?)	Самолет сбит. Летчик совершил влп.
16.04.43	Bf.109F-4	13330			Анапа	15	Поврежден при рулежке
18.04.43	Bf.109G-4	19292			Анапа	40	Разбит при бомбардировке
21.04.43	Bf.109G-2	14801	GE+TI		Анапа	25	Разбит при бомбардировке
01.07.43	Bf.109G-4	19506			Анапа	40	Поврежден при посадке
18.07.43	Bf.109G-4	19292		П. Палагицки	Q 75161	35	Поврежден при посадке из-за неисправности двигателя



Дата	Самолет	W.Nr.	Код	Пилот	Район потер	% поврежденный	Обстоятельства
01.08.43	Bf.109G-4	14968			Q 66861	50	Поврежден при посадке из-за неисправности двигателя
03.08.43	Bf.109G-4	19763			Анапа	20	Поврежден при посадке
15.08.43	Bf.109G-4	14967			Анапа	30	Поврежден при посадке
16.08.43	Bf.109G-4	14967			Анапа	30	Поврежден при посадке
16.08.43	Bf.109G-4	19756		Ш. Оцвирик	Анапа	50 (или 30?)	Сбит в бою и совершил влп
09.09.43	Bf.109G-4	19259	Желтая 13	И. Добровольски	Нижнемалороссийская	100	Дезертир
09.09.43	Bf.109G-4	19347	Желтая 9	А. Матушек		100	Дезертир
11.09.43	Bf.109G-4	14938	Желтая 2	А. Герич	Нижнемалороссийская	100	Дезертир
21.09.43	Bf.109G-4	19830			Тамань	35	Поврежден при посадке
22.09.43	Bf.109G-4	14895			Тамань	35	Потерпел аварию из-за неисправности шасси
26.09.43	Bf.109G-4	14761		Р. Божик	Тамань	90	Поврежден при взлете
26.09.43	Bf.109G-4	19532			Тамань	40	Авария двигателя
29.09.43	Bf.109G-4	14982		К. Гелетко	Керчь	75	Подбит в бою и совершил влп
06.10.43	Bf.109G-4	19603			Керчь	30	Поврежден при посадке
19.10.43	Bf.109G-4	19248			Q 66574	100	Сбит
22.10.43	Bf.109G-4	14856			Багерово	35	Поврежден при посадке



В НЕБЕ СЛОВАКИИ

До возвращения в Словакию летчиков 13-й эскадрильи в стране оставались две истребительные эскадрильи, разведывательная эскадрилья, две отдельные эскадрильи, авиашколы, а также различные вспомогательные части. Что касается истребителей, то из первоначальных 27 Vf.109E в строю оставалось только 11 истребителей, а также В-534 и Вк-534. Все эти скромные силы были сосредоточены в Западной Словакии и по идее должны были прикрывать от налетов союзной авиации оружейные заводы и столицу Братиславу. В тактическом отношении они подчинялись германскому Истребительному командованию «Остмарк» (Jagdfliegerführer Ostmark), базировавшемуся на территории Австрии. Словаки прекрасно понимали изношенность своей матчасти и настоятельно требовали у немцев более современной техники. В итоге были заказаны 15 Vf.109G-6, однако к началу февраля 1944 г. были поставлены только 14 истребителей. Последний самолет забрали немцы после того, как во время перелета у него возникли проблемы с двигателем.

Первый с 1939 г. воздушный бой в небе Словакии произошел 13 марта 1944 г., когда во время учебного полета на старом «Эмиле» ротник Божик перехватил немецкий Vf.110G, стрелок которого открыл огонь по словацкому союзнику. В ответ ветеран Восточного фронта бодро расстрелял двухмоторный «Мессершмитт». Немецкий самолет упал в Дунай, стрелок выбросился с парашютом, а летчик погиб. Хотя Рудольф прекрасно видел немецкие кресты, тем не менее это не помешало ему по возвращении записать себе сбитый В-24 и рассказать о фантастическом бое с «Мустангами» прикрытия!



В апреле 1944 г. союзники начали массированные налеты на военные объекты, расположенные в Южной Германии, Австрии и на территории союзников рейха. В зоне таких налетов оказалась и Словакия, где в это время зрели антигерманские настроения. Ввиду этого летчикам 13-й эскадрильи поступил негласный приказ атаковать американские бомбардировщики только в тех случаях, когда налеты союзников представляли непосредственную угрозу для территории Словакии. Поэтому летчики регулярно поднимались в воздух при появлении «крепостей», но в бой не вступали.

Однако все хорошее имеет тенденцию заканчиваться. 26 июня большая группа В-17 и В-24 с сильным истребительным прикрытием появилась над Словакией. Американцы уже прошли над Венгрией, где были сбиты 6 самолетов. Как обычно, в воздух поднялась восьмерка «Мессершмиттов», ведомая командиром эскадрильи надпоручиком Я. Пушкарем. Когда бомбардировщики повернули на Братиславу, ведущий решил, что именно там будут сброшены бомбы, и дал приказ атаковать. Поначалу сработал фактор внезапности, и словаки добились определенных успехов. Ротник Г. Ланг сбил один В-24, ротник Божик повредил «крепость», а сам Пушкар и ротник Ш. Ямбор сумели повредить по «Либерейтору». Но это было до тех пор, пока в бой не вступили истребители прикрытия. Разгром словацкой эскадрильи был полный: в бою с Р-38 погиб Ланг, а в схватке с Р-51 — Пушкар и Ямбор, причем последний был расстрелян, когда спускался на парашюте. Кроме того, «Мустанги» подбили «Мессершмитты» заставника Й. Штаудера и ротника Ш. Оцвирка, а «Лайтнинги» — истребитель заставника П. Зеленька, но всем этим летчикам удалось посадить поврежденные машины «на брюхо». Не избежал похожей участи и Божик: стрелки бом-



бардировщиков подбили его истребитель, и ему также пришлось идти на вынужденную посадку. Таким абсолютным разгромом завершился последний воздушный бой ВВС Словакии.

**Потери 13-й истребительной эскадрильи,
понесенные 26 июня 1944 г.**

Тип самолета	W.Nr.	Код	Пилот	Обстоятельства сбития
Bf.109G-6	161720	3	Я. Пушкар	Сбит «Мустангами» из состава 52 FG USAF
Bf.109G-6		11	Я. Штаудер	Поврежден в бою с «Мустангами» из состава 52 FG USAF
Bf.109G-6		10	Г. Ланг	Сбит в бою с «Лайтингами» 82 FG USAF
Bf.109G-6	161717	6	П. Зеленьяк	Поврежден в бою с «Лайтингами» 82 FG USAF
Bf.109G-6		7	Р. Божик	Поврежден огнем стрелков В-17
Bf.109G-6		5	Ш. Оцвирик	Самолет разрушился от повреждений, полученных в бою с «Мустангами» из состава 52 FG USAF
Bf.109G-6		4	Ш. Ямбор	Сбит в бою «Мустангами» из состава 52 FG USAF. Расстрелян в воздухе, спускаясь с парашютом

В тот же период к границам страны все ближе стала подходить линия фронта, и президент Тисо начал переброску всех боеспособных войск в восточные районы. Этой группировке была придана вся наличная авиация, которая на 1 августа 1944 г. составляла четыре звена: 1-е смешанное (10 самолетов, из них 6 Fw.189A-2), 2-е разведывательное (19 машин, из них 12 Š-328), 12-е истребительное (12 самолетов, в том числе 4 Bf.109E, а также В-534 и Вк-534) и 3-е техническое (1 связной Е-39). Вся словацкая авиация базировалась на трех аэродромах: Нижна Шебастова, Ишла-у-Прешова, Нижны Храбовец. В качестве резерва на аэродроме Попрад имелись три «Шмолика» и столько же Ju.87D-5. В составе ВВС также числились уже небоеспособные 11-я и 13-я эскадрильи, 51-я транспортная эскадрилья, переформированная



в «Летецку доправну скупину» (авиатранспортную группу), ряд связных, учебных и вспомогательных подразделений. Ранее 1-я и 3-я разведывательные эскадрильи были расформированы. В таком виде ВВС страны встретили 29 августа 1944 г., день, когда началось Словацкое национальное восстание.

ПОВСТАНЧЕСКИЕ АВИАСИЛЫ

Для того чтобы полнее раскрыть роль авиации в этом восстании, дадим несколькими штрихами фон, на котором пришлось действовать повстанческим ВВС.

С приближением Советской армии к границам Словакии в обществе, а особенно в вооруженных силах, начались разброд и шатания. Отметим, что и ранее словацкие солдаты и офицеры были крайне ненадежными союзниками Гитлера — чего стоит, например, только один случай, когда в декабре 1943 г. 1250 словацких солдат Охранной дивизии перешли на сторону советских партизан.

На Восточном фронте скопилось множество словацких солдат, которым дорога домой была лишь через свержение правительства. В самой же Словакии антифашистски настроенные офицеры организовали военный заговор. Центром, как и в Германии, стал штаб командования войск тыла, а роль организатора взял на себя подполковник Ян Голиан.

Такие приготовления в небольшой стране не скроешь, и после того, как робкие сведения о заговоре начали просачиваться наружу, глава государства Йозеф Тисо 12 августа 1944 г. объявил Словакию на военном положении. Но такие жесткие меры не помогли. Уже к 20 августа в Карпатах и Центральной Словакии стихийно начали создаваться партизанские отряды. Целые гар-



Погрузка словацкого отряда на советский Ли-2 для отправки в Словакию, 1944 г.

низоны переходили на сторону повстанцев, громили тюрьмы, жандармские управления, уничтожали немецких агентов.

29 августа Тисо, поняв свою полную неспособность справиться с восстанием, обратился за помощью к Берлину. «Приглашение» было принято в тот же день, и немецкие части начали оккупацию Словакии. Начались вооруженные столкновения. Первые бои произошли в районе города Жилина. Вскоре восстание стало всенародным. Центром восстания стал город Банска Быстрица.

Руководство повстанцев надеялось на быстрый подход советских войск, но после того, как немецкие десантники захватили Лупковский и Дуклинский перевалы¹ через Карпаты,

¹ Главный Карпатский хребет имеет несколько перевалов. Важнейшие из них — Дуклинский, Лупковский, Радошицкий, Русский, Ужокский, Верецкий, Вышковский, Яблоницкий и Татарский.

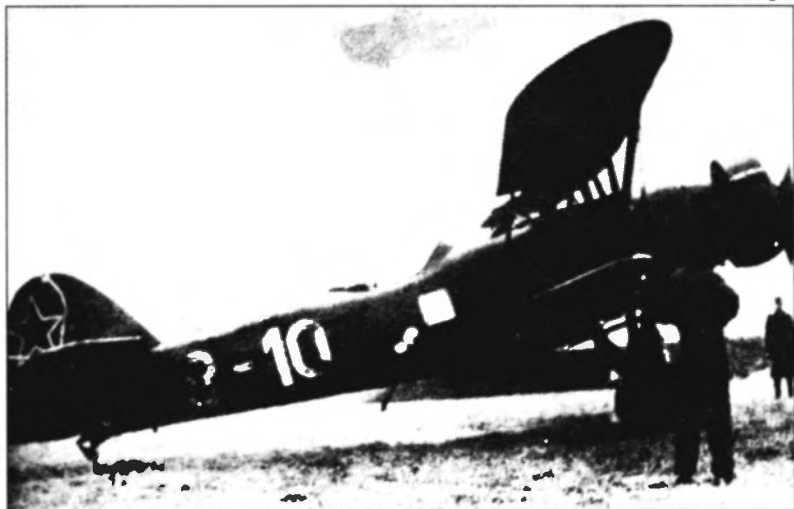


восставшие оказались отрезаны от советских частей. Однако охваченная восстанием территория (около 20 тысяч кв. км) была компактной и хорошо управляемой. Повстанцы могли успешно сопротивляться еще и потому, что из 42-тысячной армии тыла на их сторону сразу же перешло восемнадцать тысяч солдат и офицеров, к которым добавилось 17 тысяч партизан.

1 сентября власть над восставшими землями принял Словацкий национальный совет, к руководящим органам позднее добавился Совет обороны Словакии и Главный штаб партизанского движения. Относительный баланс сил позволял восставшим около двух недель удерживать стратегическую инициативу, но тут среди руководства восстанием начались раздоры. Например, коммунистам пришлось в голову заняться делением шкуры еще не убитого медведя: большинство выступило за послевоенное восстановление единого государства чехов и словаков, а меньшинство во главе с Густавом Гусаком ратовало за отделение Словакии от Чехии и включения ее семнадцатой республикой в состав СССР.

Пока повстанцы выясняли отношения, немцы оперативно сняли с фронта войска и начали сжимать кольцо вокруг Банской Быстрицы. Советская сторона всячески помогала восставшим: на словацкие аэродромы регулярно доставлялось стрелковое и тяжелое вооружение, а с освобожденных территорий СССР прибывали подкрепления из числа словаков, перешедших на сторону Советской армии, отряды советских партизан и подразделения диверсантов, закончивших спецшколы НКВД.

19 октября гитлеровцы выдвинули словакам ультиматум. Повстанцы его отвергли, в ответ немцы начали наступление. Закаленные в боях части вермахта уже 27 октября захватили Банску Быстрицу, казнили несколько тысяч участников восста-



«Летов» Š.328 повстанческой авиации.

Обратите внимание на нанесенную красную звезду

ния и около 30 тысяч отправили в концлагеря, но победы это им не принесло. Повстанцы довольно организованно отступили в горы, где продолжали воевать вплоть до полного освобождения страны.

С началом восстания 29 августа в руки повстанцев попали практически все самолеты словацких ВВС и на аэродроме Три Дубы была сформирована Комбинированная эскадрилья. В нее вошли: два «Мессершмитта» Bf.109E-4 (W.Nr.2787, 5244), 4 «Авиа» B.534, 7 Š.328, 2 SM.84bis, 1 SM.84, 2 Fw.58C, 2 Ju.52/3m, 2 «Кодрон» C.445M, 2 «Юнкерс» W.34, 3 «Клемм» Kl.35D, 1 Fi.156C, 3 Va.122, 1 Bs.122, 1 E-241 и шесть «Прага» E-39. Кроме того, сюда формально включили несколько десятков самолетов летной школы, которые не влияли на общий расклад сил. В начале сентября на аэродром перелетели также шесть самолетов (по два Bf.109G-6, Š-328 и Fw.189A-2).



В сводном подразделении летало 30 летчиков и 5 летнабов, с начала ими командовал надпоручик М. Зинглович, а потом В. Кришко. Интересен тот факт, что в эскадрилье служили и два югославских летчика: майор А. Болевич (бывший командир 34-й истребительной эскадрильи югославских ВВС) и капитан С. Полянец (бывший командир 161-й истребительной эскадры). После начала восстания они были освобождены из концлагеря и присоединились к восставшим.

Главной задачей летчиков стали патрульные и разведывательные вылеты. Стоит ли говорить, что в условиях полного господства в воздухе противника (с венгерского аэродрома Дьер действовали «Густавы» из JG.52) такие вылеты были сопряжены с большой опасностью. Сюда также стоит добавить и такой крайне неприятный факт, что самолеты повстанцев обстреливали с земли — как противник, так и собственные подразделения.

Первым боевым вылетом повстанческих ВВС стал разведполет Циприха, который на Vf.109E (W.Nr.5244) разведывал обстановку в районе Жилина — Поважка Быстрица. В ходе вылета он атаковал вражеский штаб в Жилине. Однако героем дня он стал 2 сентября. В тот день Циприх должен был облетать после ремонта «Авиа» В.534 (№ 217). Возвращаясь на свой аэродром, он внезапно увидел, что техперсонал прячется в укрытия, как перед воздушным налетом, которые на тот момент уже были достаточно часты.

Так как на самолете летчика не было радио, он решил приземлиться, чтобы узнать обстановку. Как только он приземлился, то кто-то показал ему маленькую точку на горизонте — вражеский самолет! Он снова взлетел и перехватил его. Вот что он написал потом в отчете¹: *«Я настиг Ju.52 над Радваны и выполнил первую*

¹ *Fekets M. Posledni let S.2+07//Revi no. 28, 1999. P. 2—5.*



атаку. Он был прямо передо мной и полностью заполнял мой прицел. Хотя я был уверен, что все мои пули попали в цель, я понял, что должен выполнить еще одну атаку. Во время второй атаки я прицелился в один из двигателей и вел огонь до тех пор, пока из него не показался дым. Затем я проделал подобную атаку и против второго двигателя и только после этого увидел, что Ju .52 начал снижаться. Я был очень счастлив, что сбил первый вражеский самолет в ходе восстания, и был очень горд, когда приземлился на нашем аэродроме».

После посадки Циприх отправился с докладом к Сингловицу и был очень удивлен, когда тот задал ему только один вопрос: «Почему Вы не заставили приземлиться его на нашем аэродроме?» Циприх понял, что полковник был прав: неповрежденный «Юнкерс» очень пригодился бы восставшим, а после аварийной посадки в районе Банска Быстрицы он превратился в бесполезную грудку металла. Летчик был крайне недоволен собой, что в тот момент не вспомнил о такой возможности, тем не менее, все остальные на аэродроме ликовали, поздравляя его! «Юнкерс» Ju-52/3mg 7e, сбитый Циприхом, был из состава венгерских ВВС. Его пилот лейтенант Дьердь Дах¹ после войны вспоминал: «1 сентября 1944 г. я на Ju-52 вылетел из Колошова в Будапешт. Когда мы были над Большой Венгерской низменностью, наш самолет попал сначала в плотную облачность, а затем в сильную грозу. В результате мы должны были совершить срочную посадку. Когда гроза утихла, мы снова взлетели и без больших проблем приземлились на аэродроме Будаэриш.

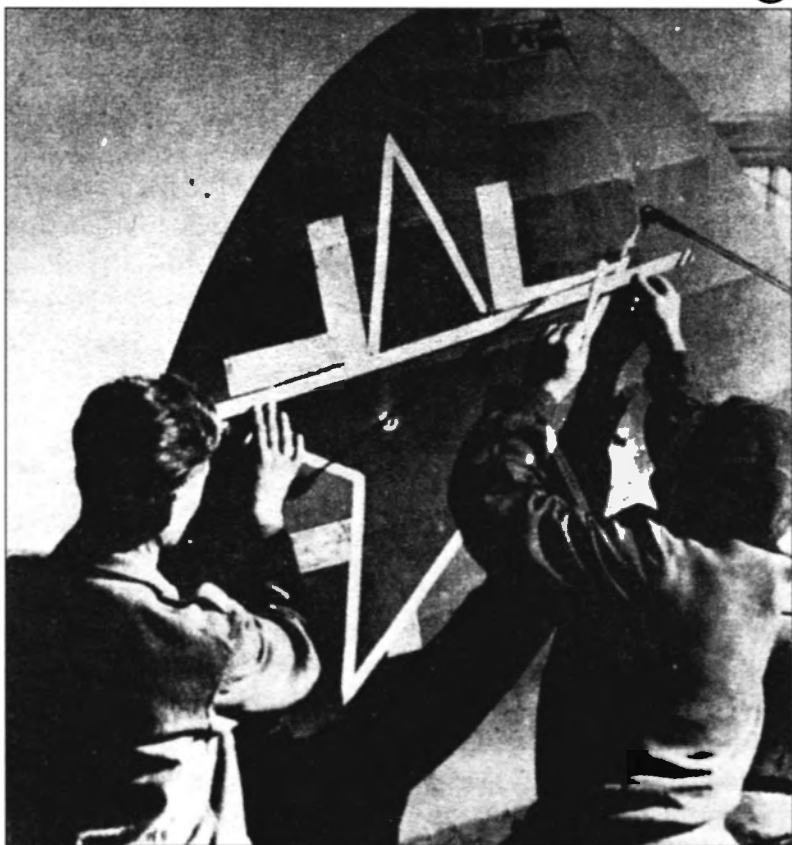
¹ В конце 90-х прошлого века он был еще жив и проживал в Нью-Йорке.



На следующий день, 2 сентября 1944 г., около 08.00 я был разбужен радистом компании MALERT Имре Маслаги, который сообщил мне, что я должен немедленно прибыть в аэропорт. Мы сели на мотоцикл и вскоре уже были на аэродроме. Там меня уже ждал командир транспортного звена 102/1. Tf.Szd. капитан Ференц Геленчар. Он указал на Ju-52/3m "S.2+07", который уже стоял на взлетной полосе с работающими двигателями. Геленчар сказал мне, что командир этого самолета Золтан Осланьи, вероятно, получил пищевое отравление и потому не может лететь. На борту самолета уже ожидали взлета два высокопоставленных штабных офицера и еще пять пассажиров. Пунктом назначения был польский город Краков»¹.

Так как у Даха все равно был свободный день, он решил лететь, заняв левое место командира, и «Юнкерс» поднялся в воздух. На его борту кроме пассажиров были также мешки с почтой и три бочки с 100-октановым авиационным горючим С-4. В экипаж самолета входили также второй пилот лейтенант Нандор Фермеш, радист Имре Машлаги и бортиженер Ласло Саки. По рассказу летчика приблизительно на полпути, когда самолет находился над Кремницкими горами Бистрицы, его перехватил биплан В-534 с желтой фюзеляжной полосой. Это не вызвало никаких подозрений, ведь венгерские летчики и ранее в ходе полетов в этом районе неоднократно встречали подобные словацкие самолеты с желтой полосой принадлежности к союзникам люфтваффе. Однако на этот раз словацкий истребитель, сделав крутой левый разворот, с близкого расстояния открыл огонь по «Юнкерсу». Это было полной неожиданностью для венгерского экипажа, который ничего не знал о начавшемся Словацком народном восстании.

¹ Fekets M. Op. cit. P. 2—5.



Нанесение советских звезд было необходимым условием безопасности в ходе Словацкого Национального восстания 1944 г.

Правый двигатель Ju.52 сразу загорелся, и за ним потянулся шлейф плотного дыма. Бортинженер Ласло Саки, сидевший рядом с Дахом, был убит, бортрадист Машлаги был ранен в плечо, а второй пилот Фермеш получил легкое ранение в ногу. Кроме того, был убит и один из штабных офицеров, которому пуля попала в голову. И только по счастливой случайности ни одна



из пуль не попала в бочки с горючим. После того как правый двигатель загорелся, Циприх прекратил атаки, что, вероятно, спасло жизни оставшимся пассажирам и членам экипажа. Дах остановил два оставшихся двигателя и направил самолет к земле, чтобы совершить вынужденную посадку. Ему удалось приземлиться на лугу размером не больше футбольного поля. При этом правая стойка шасси, попав в яму, сломалась, и «Юнкерс», завалившись на правое крыло, остановился. И хотя топливные баки были пробиты, а правый двигатель горел, сам самолет не загорелся.

Вскоре к месту приземления из близлежащей деревни Радван прибыли двое жителей, которые помогли экипажу и пассажирам выбраться из самолета. Через некоторое время там же появились повстанцы, и все венгры были взяты в плен. Первоначально они содержались в городе Банска Быстрица, а затем их решили перевезти в лагерь для военнопленных. По пути туда автомобиль, в котором их везли, был обстрелян немецким Fw.189. Воспользовавшись возникшей неразберихой, пленным удалось спрятаться в лесу. После нескольких дней мытарств им удалось переодеться в словацкую униформу и добраться до венгерской границы. После проверки личности все они вернулись в Будапешт.

Это была первая победа восставших летчиков и последняя победа истребителя бипланной схемы в мировой военной истории.

6 сентября на аэродром базирования авиации повстанцев перелетели два Vf.109G-6: Божик на W.Nr.161742 и Хановец на W.Nr.161713. Сразу после посадки «Густавов» над аэродромом повисла дежурная «рама» (Fw.189F из состава 2./NAGr.16). Словацкие летчики решили взлететь и сбить противника. В воздух поднялись Божик и Циприх и после недолгой погони в районе



Кремницы атаковали и сбили вражеский разведчик. Первый же вылет окончился успехом, однако общая ситуация в авиации повстанцев была крайне непростой — снарядов и патронов для MG 131 и MG 151/20 катастрофически не хватало, а вылетать на безоружных самолетах было чистой воды самоубийством. Частично вопрос был закрыт поставками из Советского Союза трофейных боеприпасов, но их надежность тоже вызывала большие сомнения.

9 сентября все тот же Божик на Vf.109G-6 (W.Nr.161713) вылетел на перехват «Юнкерса» Ju.88A-4. И хотя словацкий самолет быстро догнал своего противника, но стрелки открыли такой ураганный огонь, что летчик после трех заходов был вынужден выйти из боя. После посадки техники насчитали в его самолете 28 пулевых пробоин. В лучшие времена такой самолет бы немедленно списали, но сейчас выбирать было не с чего, и уже 12-го числа Циприх на отремонтированном истребителе вылетел на перехват одиночного Ju.88, который фотографировал состояние аэродрома Три Дубы. Летчик смог поджечь один из двигателей «Юнкерса», после чего тот упал в районе Брезна.

В ночь с 13 на 14 сентября словаки получили партию трофейных боеприпасов на борту приземлившихся 14 Ли-2 и «Дуглас» С-47. Это позволило словакам продолжать боевые вылеты в том же ритме.

16 сентября Божик сбил Ju.88, самолет упал в районе Нова Бана. В эти же дни летчики активно выполняли штурмовки наступающих немецких частей. Причем к вылетам привлекли и устаревшие Š.328 и «Авиа» В.534. При этом не обошлось без потерь — 8 сентября во время боевого вылета разбился поручик Иловский. Так как самолет был с полной боевой нагрузкой, шансов у словацкого летчика не было.



Люфтваффе тоже не сидело без дела, организовав несколько весьма мощных налетов на аэродром Три Дубы. Причем использовались как бомбардировщики, так и пикировщики и собственно истребители. Первый налет произошел уже 31 августа в 18.00 — бомбами с Ju.88 были уничтожены четыре самолета (Š.328, Fw.58C-2, SM.84bis и Vf-109E-4 (W.Nr.5244)). В следующих налетах повстанческая авиация понесла весьма значительные потери.

Всего авиация повстанцев выполнила 350 боевых вылета, в ходе которых было сбито 6 самолетов: один «Юнкерс» Ju.52, три Fw.189 и два Ju.88. Кроме того, в ходе атак на аэродромы противника было повреждено еще три Ju.87. Самым результативным летчиком стал Рудольф Божик, на счет которого пошли три сбитых самолета. Причем летчик был крайне необычный — с начала войны на его счету были сбитые американские, советские и немецкие самолеты!

Ситуация у словаков заметно улучшилась после того, как 17 сентября на аэродром Золна перебазировались 21 истребитель Ла-5ФН из состава 1-го чехословацкого истребительного полка (сформирован летом 1944 г. в Иваново). Полк был укомплектован чехословацкими летчиками, которые после распада страны оказались как в СССР, так и в Великобритании. Кстати, тут же летали два словацких летчика, дезертировавшие из 13-й эскадрильи. Уже 18-го числа они атаковали аэродром Пиештаны, где без собственных потерь уничтожили 6 Vf.109G-14 из состава JGr. zbV.7. Всего за короткое время чехословацкие летчики выполнили 573 боевых вылета и одержали 13 побед: 4 Vf.109, 3 Fi.156, 2 Fw.189 и по одному Ju.88 и Ju.87. Самым результативным летчиком стал подпоручик Шром, который одержал пять побед. За время участия в боевых действиях полк потерял



10 самолетов (все сбиты огнем с земли), погибло три летчика, один попал в плен, а еще четыре были ранены.

Основной задачей летчиков стало обеспечение непосредственной авиационной поддержки в интересах повстанцев. Они наносили бомбовые удары (как никогда, пригодилась способность Ла-5 нести 25-и 50-кг бомбы на подкрыльевых держателях) по позициям немецкой артиллерии, по наступающей пехоте.

Из-за проблем с доставкой авиабомб советского образца замки держателей в полевых условиях переделали для подвески чешских 50-кг авиабомб.

Наряду с бомбами ощущалась нехватка бензина: так, была предпринята попытка летать на смеси — американский бензин 1-TS или советский Р-9 разводили местным низкооктановым, в результате октановое число смеси снижалось до 90. Испытания оказались скорее провальными, чем удачными: через 30—40 минут полета топливные фильтры засорились и мощность двигателя начинала быстро снижаться. Удерживать Ла-5 в горизонтальном полете становилось невозможно даже на боевом режиме работы мотора.

Большую помощь восставшим оказала советская транспортная авиация. 4-я Брянская бомбардировочная дивизия на самолетах В-25 «Митчелл» выполнила 498 вылетов при потере всего одного самолета. Одновременно самолетами 53-й и 54-й авиадивизий на аэродром Три Дубы были переброшены 1928 парашютистов из состава 2-й чехословацкой парашютной бригады. Ли-2 и С-47 активно доставляли топливо и боеприпасы для Лавочкиных, а также эвакуировали 698 человек, причем полеты продолжались до последнего дня восстания. Потери (небоевые — в авариях и катастрофах) составили 8 Ли-2 и 6 С-47.



Отдельно стоит рассказать и о другой стороне деятельности повстанцев. За время налетов на Словакию 15-я американская воздушная армия потеряла 13 «Либереиторов», 2 «Летающие крепости», 2 «Лайтинга» и «Мустанг». В плен попали 26 американских летчиков. Все они содержались компактно в немецком лагере в Гринаве. В ночь на 2 сентября восставшие освободили пленников и переправили в Банску Быстрицу. Затем была установлена связь с американским командованием, которое экстренно организовало операцию по возвращению летчиков домой. 17 сентября с аэродрома Бари взлетели два В-17 «летающая крепость» под прикрытием 41 (!) «Мустанга». Уже в 10.00 «летающие крепости» приземлись на аэродроме Три Дубы. Американцы привезли 8 тонн разного снаряжения для повстанцев. Два «Мустанга» были вынуждены совершить аварийные посадки: лейтенанта Смита сразу отправили в военный госпиталь в Зволене, а лейтенант Уоткинс вернулся в Италию на борту «крепости» вместе с бывшими пленниками. Еще один прилет американских самолетов был отмечен 7 октября. Тогда шесть В-17G под прикрытием 32 «Мустангов» доставили 16 тонн военных грузов и 20 членов британской и американской военных миссий. На обратном пути «Мустанги» сопровождения по ошибке атаковали Ла-5ФН подпоручика Стички¹.

25 октября немецкие войска захватили Зволен и подошли вплотную к аэродрому Три Дубы. В срочном порядке с аэродрома взлетели 11 Ла-5ФН и по одному Вf.109G-6, Fw.189, Š.328 и «Юнкерс» W.34. После взлета они взяли курс на советские аэродромы на Украине и в Румынии. На этом Вторая мировая война для словацких летчиков завершилась.

¹ Позже они заявили, что спутали его с Fw.190.


Лучшие асы словацких ВВС (подтвержденные победы)

Имя	Польша 1939	Восточ- ный фронт 1941—1943	Сло- вакия 1944	Словацкое националь- ное восста- ние 1944	ВСЕГО	Примечания
Ян Режняк		32			32	
Изидор Коварик		28			28	Погиб 11.7.1944
Ян Гертхофер		24			24	Попал в плен 31.8.1944
Франтишек Циприх		12		2 1/2	14 1/2	
Франтишек Брезна		14			14	
Йозеф Штаудер		14			14	
Паволь Зеленьяк		12			12	Тяжело ранен 26.6.1944
Антон Магушек		12			12	Дезертировал 9.9.1943
Рудольф Божик		8	1	2 1/2	11 1/2	Ранен 26.9.1943
Владимир Кришко		9			9	
Александр Герич		9			9	Дезертировал 11.9.1943. Погиб 29.8.1944
Йозеф Янкович		7			7	Умер 30.3.1943
Франтишек Ха- новец	1/3	5			5 1/3	Попал в плен 17.11.1944
Рудольф Палатички		5			5	Ранен 18.7.1943
Юрай Пушкар		5			5	Убит 26.6.1944
Штефан Оцвирик		5			5	
Штефан Мартиш		5			5	

БИОГРАФИИ СЛОВАЦКИХ АСОВ
Ян Режняк

Лучший словацкий ас Второй мировой войны родился 14 апреля 1919 г. в Яблонице. После окончания школы работал электриком, а с апреля по август 1938 г. обучался в Словацком аэроклубе. Вступил в чехословацкие ВВС, проходил обучение в военной летной школе в Списска Нова Весь. На момент образования Словакии заканчивал курс летной подготовки. По-



лучил звание слободника в словацких ВВС и распределение в 13-ю эскадрилью в Пиештянах в декабре 1939 г. Летал на «Авиа» В-534. Был на Восточном фронте с июня по август 1941 г., выполнив в небе Украины за это время 13 боевых вылетов. Его боевой опыт ограничился единственным воздушным боем, и то с союзниками — венграми. 29 июля 1941 г. над аэродромом Тульчин появился одинокий «Фиат» CR.32 из эскадрильи 1/3. Немецкий командир аэродрома, не разобравшись в ситуации, поднял на перехват тройку словацких «авиа». Режняк, не успев набрать высоту, немедленно открыл огонь по «противнику» с большой дистанции. Понятное дело, что не попал, что спасло жизнь венгерскому летчику.

После переобучения на Vf.109 в Дании он вернулся на Восточный фронт в октябре 1942 г. Летал в составе 13-й эскадрильи до июля 1943 г. Свою первую победу одержал 17 января 1943 г., но во втором вылете в тот же день недалеко от Краснодара был сбит сам. Смог посадить поврежденный самолет, но сам не был ранен.

3 февраля 1943 г. вместе с Ковариком был назначен эскортировать транспортный «Юнкерс», на котором из Славянской улетал немецкий генерал. Во время взлета его «фридрих» получил серьезные повреждения, и снова Режняк не пострадал. Причем в этом случае ему повезло дважды — буквально через несколько минут аэродром атаковали советские штурмовики, в ходе атаки ас спрятался за поврежденным самолетом, который и принял на себя убийственную очередь.

Вообще Яну фантастически везло: так, 15 февраля 1943 г. во время посадки со «свободной охоты» он стал уворачиваться от взлетающего «юнкерса» и разбил самолет. И снова без единой царапины! Через два дня на связном «Арадо» Ar.66 у него прямо



над Азовским морем отказал двигатель. Летчик постарался посадить самолет на лед, что ему удалось; хотя аппарат утонул, тем не менее его и пассажира спасли немецкие солдаты на катере.

Следующий поединок со смертью Режняк выиграл 25 марта, когда огнем стрелка Пе-2 был поврежден двигатель его Вf.109G-2 W.Nr.13743. Летчик смог совершить удачную аварийную посадку в 10 км юго-восточнее Тамани.

Во время второй «командировки» на фронт Режняк выполнил 194 боевых вылета, участвовал в 36 воздушных боях и одержал 32 подтвержденные победы — 16 ЛаГГ-3, пять И-16, четыре И-153, три МиГ-3, два ДБ-3 и по одному Пе-2 и Як-1. Еще три победы не были засчитаны. За свои успехи получил большое количество наград — словацких, германских и хорватских.

Вернувшись в Словакию, сделал 22 вылета на перехват бомбардировщиков союзников, однако побед не одержал. Зато пережил еще одну аварию — 6 апреля 1944 г. при посадке на Пиештяны разбил Fi.156C-3 W.Nr.371. Не принял участие в Словацком национальном восстании, так как был в оккупированной немцами Западной Словакии до конца войны.

После войны вступил в чехословацкие ВВС, служил инструктором в летной школе в Простейове до 1948 г., когда в ходе очередной чистки был отправлен в отставку. Благодаря протекции Гертхофера устроился инструктором в гражданский летный клуб, однако его летная лицензия была приостановлена в 1951 г. Работал инженером, потом техническим инспектором сначала в Поважска Быстрица, потом в Пиештянах. Ушел на пенсию в 1979 г., жил в Пиештянах. Умер 19 сентября 2007 г.

Изидор Коварик

Родился 29 марта 1917 г. в Копчаны. Вступил в ВВС в конце 30-х гг., был на одном курсе с Режняком, мало того, они были луч-



шими друзьями. В декабре 1939 г. направлен в 11-ю эскадрилью. На Восточном фронте воевал с июня по сентябрь 1942 г., когда его эскадрилья воевала с партизанами в районе Житомир — Овруч. Выполнил на В-534 восемь боевых вылетов.

Второй раз на Восточном фронте появился в октябре 1942 г. в составе 13-й эскадрильи, однако чаще летал на связном самолете «Прага» Е-241, чем на истребителе. Освоил Vf.109E, на котором одержал 28 побед в боях на Кавказе и Кубани: 9 ЛаГГ-3, шесть Як-1, шесть И-16, два И-153, два Ил-2 и по одному МиГ-3, ДБ-3 и «Бостон». Его самый удачный день в карьере был 29 мая 1943 г., когда он сбил четыре Як-1. Был сбит только однажды — 14 марта 1943 г., когда они вместе с Режняком возвращались из вылета на штурмовку. По возвращении они атаковали группу ДБ-3, причем ответным огнем его Vf.109G-2 W.Nr.10473 был сбит. Летчик смог совершить удачную посадку в районе Ахтанизовская. Был награжден многочисленными наградами, вскоре был повышен в звании до заставника.

По возвращении в Словакию Коварик до июля 1944 г. выполнял вылеты на перехват американских бомбардировщиков. Потом был переведен инструктором в летную школу в Три Дубы. Погиб 11 июля 1944 г. в учебном вылете на «Гота» Go.145.

Ян Гертхофер

Один из самых подготовленных летчиков словацкой авиации с довоенным стажем, Ян Гертхофер родился 27 мая 1910 г. в Лабе, около Малацки. Вступил в чехословацкие ВВС в 1927 г. На момент создания Словакии был летчиком-бомбардировщиком, летал на «Блок» МВ.200 и «Фоккер» F.IX в составе 83-й эскадрильи в Брно (Моравия).

Затем был летчиком-испытателем в технической эскадрилье (позже резервная эскадрилья) в Пиештянах. Освоил В-534,



определен в 11-ю эскадрилью. Летом 1941 г. был на Восточном фронте как летчик связного самолета. В сентябре 1941 г. был повышен в звании до поручика. После прохождения курса переобучения на Vf.109 в Дании стал заместителем командира 13-й эскадрильи. В этом качестве воевал на Кавказе и Кубани с октября 1942 г. по июль 1943 г. Выполнил 175 боевых вылетов, участвовал в 36 воздушных боях и одержал 26 побед: 8 ЛаГГ-3, пять Ил-2, четыре И-16, четыре Як-1, две «Аэрокобры» и по одному «Бостону», Пе-2 и Ла-5. Стал первым словацким летчиком, сбившим «Аэрокобру». Был награжден многочисленными военными наградами, в том числе немецкими, румынскими и хорватскими.

31 августа 1944 г. лично переправил на «Юнкерсе» W.34 генерала Августина Малара в Исла, где оба были захвачены в плен немцами, которые разоружили словацкие части. Был направлен в Шталаг XVIIА в Кайзерштенбурге (Австрия), где находился до февраля 1945 г.

После войны вступил в чехословацкие ВВС, служил в учебном подразделении в Списска Нова Вес, а позже в Пиештянах. В июле 1947 г. получил летную лицензию как гражданский летчик на «Дуглас» С-47. Однако в 1951 г. его лицензию аннулировали. Работал на разных работах до выхода на пенсию. Умер 9 августа 1991 г. в Подбрезова.

РУМЫНИЯ

Трагедия румынской авиации в годы Второй мировой войны остается одной из самых малоизученных страниц воздушной войны. Авиация этой небольшой страны, начиная с 1941 г., сражалась сначала с советской, затем с американской и, в кон-



це концов, с германской авиацией. Особенно тяжелые потери румыны понесли в 1944 г., после начала мощного наступления советских войск и активизации американских налетов на Плоешти. В безжалостной мясорубке чудовищных по размаху боев обе стороны несли тяжелые потери, но если советские и американские ВВС стремительно восполняли потери, то крошечная авиация Румынии была практически обескровлена.

НАЧАЛО АВИАЦИИ В РУМЫНИИ

Румыния является одной из старейших авиационных держав старой Европы. Оглядываясь на историю авиации этой страны, стоит отметить, что румыны стали одной из немногих наций, которые смогли не только разработать, но и освоить производство самолетов и вертолетов сразу нескольких типов.

История румынской авиации начинается с 1909 г., когда Михай Церчез, 40-летний адвокат с группой единомышленников основал общество «Serchez C^o», в уставе которого было записано «способствовать развитию возможностей летать во всех формах». К концу 1910 г. силами общества были произведены семь «Фарманов». Тогда же Михай обратился в военное министерство с предложением использовать самолеты в военных целях. Кроме всего прочего, он предлагал прислать для обучения армейских офицеров, а также заказать у него несколько самолетов. Его идея получила поддержку, что фактически стало точкой отсчета военной авиации Румынии.

20 апреля 1913 г. в Румынии был издан «Закон об организации авиации», согласно которому военно-воздушные силы были реорганизованы в авиационную и воздухоплавательную секции. Первым боевым опытом для молодой румынской авиации стало



Учебный «Флит» 10G в полете

участие в Второй Балканской войне летом 1913 г. Начало Первой мировой войны Румыния встретила в нейтральном статусе, однако быстро перешла на сторону Антанты, особенно после того, как Австро-Венгрия захватила спорную территорию Трансильвании. Однако положение авиации было не очень хорошим, прежде всего из-за недостатка запчастей. Не помогла даже реформа августа 1915 г., когда авиация была выделена в отдельный вид вооруженных сил. После окончания Первой мировой войны румынские летчики приняли участие в войне с венгерскими красными.

К августу 1919 г. румынские летчики выполнили 1600 боевых вылетов, проведя в воздухе 8160 часов, участвовали в 560 схватках, сбросили 62 тонны бомб и заявили о сбитых 120 самолетах противника (вместе с расчетами ПВО и союзными летчиками). В боях погибли 30 летчиков и летнабов¹.

¹ Bernád, Dénes: Rumanian Air Force: The Prime Decade, 1938—1947. Texasю 1999. P. 4.



ВВС РУМЫНИИ В МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД

После войны румынские ВВС в очередной раз были реорганизованы, получив новое название — Румынские королевские ВВС («Aeronautica Regala Romana»).

Сразу после войны Румыния получила большую партию истребителей «Спад» XVI из наличного состава французских ВВС. В январе 1921 г. в Париж отправилась высокопоставленная делегация, имевшая задачу приобрести 150 «Бреге» А2 и В2.

Однако из-за нехватки средств военные значительно уменьшили свои аппетиты. По этой же причине из 60 заказанных самолетов «Де Хеввиленд» было получено только 4. Единственный на тот момент авиазавод — «Арсенал» занимался подготовкой к выпуску учебных самолетов «Ганза Брандербург». Дело в том, что в ходе кампании 1919 г. в руки румын попало большое количество таких самолетов, 20 из которых были переданы в «Арсенал», где они были скопированы. К 8 мая 1922 г. были произведены десять таких машин, а к концу 1924 г. — около 120. Большинство самолетов получили трофейные двигатели «Мерседес-Бенц» мощностью 160 л.с. и «N.A.G» 220 л.с.

К 1924 г. по количеству самолетов румынские ВВС были одними из самых многочисленных. И командование на этом не останавливалось, заявив о закупке 150 разведывательных самолетов и 60 истребителей новых типов. Если с выбором разведчика проблем не было — им был признан «Потэз» XV, то с выбором истребителя возникли сложности. После конкурса лучшим был признан британский «Сискин-Армстронг», однако на тот момент он еще не вышел из стадии прототипа. В итоге от его закупки отказались, купив в Англии только 75 двигателей Сиддли «Ягуар» мощностью 370 л.с. (позже были использова-



ны румынской компанией SET для учебных самолетов SET-3 и SET-7). Только через год было решено закупить 100 французских Spad-61 (начало поставок в конце 1927 г., оставались на вооружении до 1932 г.).

Для поддержки собственной авиапромышленности были куплены лицензии на производство нескольких самолетов французской разработки и размещен заказ на 30 учебных «Моран-Сольнье» MS-35 и 100 легких бомбардировщиков «Потэз» XXV. В 1927 г. была создана также группа морской авиации, вооруженная самолетами «Савойя-Маркетти» S.55 (базировалась в районе Констанцы). Через два года создали экспериментальную эскадрилью с базированием на столичном аэродроме Пипера. Задачей летчиков эскадрильи стала отработка новых прототипов и оборудования. Наконец в этом же году румынская авиация полностью перешла на снабжение парашютами типа «Хейнекен»¹.

В 1930 г. было решено начать перевооружение истребительной авиации на современные самолеты. При этом на конкурс были выставлены три конструкции: «Фоккер» D11, польская PZL P-11 и местная IAR CV-11. В начале 1931 г. победителем был объявлен польский самолет PZL P-11. В числе достоинств машины отмечались высокая маневренность².

Первый самолет местной сборки был принят на вооружение в 1934 г. — это был учебный истребитель IAR-14.

Однако к концу 1930-х гг. румынская авиация заметно отстала в своем развитии от передовых европейских стран. Например,

¹ Это были первые парашюты на вооружении румынской авиации, что весьма странно, так как экипажи аэростатов использовали парашюты с 1916 г.

² *Liss W. P.Z.L. P-11, Profile Publications Ltd . P. 10.*



в Европе по опыту Испании приоритет был отдан истребителям-монопланам со складывающимися шасси. Сложившееся в румынской авиации положение рассматривалось 10 марта 1939 г. на заседании Генерального штаба, в котором принял участие премьер-министр Арманд Калинеску. Для улучшения ситуации было, в частности, решено переориентироваться при закупках авиатехники с Франции на Германию и Италию. В качестве одного из первых шагов на этом пути обсуждалось приобретение у немцев 30 истребителей He. 112Е. Реализована эта сделка была 18 августа того же года с подписанием контракта № 677.

Однако в целом состояние румынских ВВС продолжало оставаться на низком уровне. В начале лета 1940 г. начальник Генерального штаба генерал Флориан Ценеску информировал министра иностранных дел Михаила Манойлеску: *«Наша армия не подготовлена во многих областях... мы располагаем не более чем 80—100 современными боевыми самолетами...»*¹ Генерал также подчеркнул, что самолетный парк на 90 % состоит из «старых и негодных» машин. Столь плачевное состояние Вооруженных сил, в том числе ВВС, не позволило румынскому командованию отважиться на оказание сопротивления Красной армии, которая в июне провела операцию по присоединению к СССР Бессарабии и Северной Буковины. Румынские авиаторы хотя и имели возможность оказать некоторое сопротивление, однако приказа так и не последовало. Вот, например, характерные советские воспоминания этого периода: *«Мне было приказано выбрать площадку для посадки авиадесанта. Утром 29 июня я вылетел выполнять задание... Достигнув города, я сделал несколько кругов, внимательно разглядывая местность. Выбор остановился на пустынном, ровном поле.*

¹ Жирохов М., Стратулат А. «По сигналу «Ардялул» // Авиация и Время. № 6, 2002. С. 54.



Только я приземлился, как откуда-то сбоку вынырнули три румынских самолета. Они начали лихорадочно метаться над местом нашей посадки. Экипаж спокойно наблюдал за подозрительными манипуляциями незваных гостей. Однако румынские летчики быстро убралась восвояси»¹.

Хотя справедливости ради надо отметить, что по крайней мере два «воздушных боя» румынские летчики-истребители таки провели. Согласно воспоминаниям летнаба 18-й эскадрильи, которая базировалась в Барладе, каждый день «советского вторжения» IAR-37 его эскадрильи по одному или парой совершали разведывательные полеты. В основном в район Хуши. Поначалу все происходило мирно, однако в начале августа² патрульный ИАР был атакован советским И-153, причем советский летчик не только обстрелял румына, но и преследовал его в глубь территории. Оба члена экипажа — летчик-адъютант Константин Макри и летнаб лейтенант Ион Ионеску — были ранены. Самолет был поврежден, и летчик совершил вынужденную посадку в районе Васлуй. Причем румыны еле успели отбежать от поврежденной машины, а «чайка» сделала несколько заходов, расстреливая неподвижную мишень.

Интересно и продолжение этой истории. На следующий день во время вылета в этот район на прикрытие одиночного IAR-37 была поднята соседняя эскадрилья P.11f. Видимо, румыны жаждали отыграться. Однако получилось по-другому. Над Прутом последний в строю ПЗЛ из-под облаков был внезапно атакован одиночным И-153. Пока разобрались, что к чему, советский летчик расстрелял румынский истребитель и ушел

¹ Шиуков А. В. Война в воздухе. М., Л., 1941. С. 22.

² Точную дату он не приводит, что характерно практически для всей мемуарной литературы.



«за ленточку». Пилот-адъютант Карол Херка — при попытке аварийной посадки погиб¹.

Однако, возвращаясь к событиям 1940 г., отметим, что в сентябре король Кароль II наделил генерала Иона Антонеску всей полнотой государственной власти и отрекся от престола в пользу своего 18-летнего сына Михая.

В тот момент на вооружении румынских ВВС состояли 276 боевых самолетов: 82 разведчика (IAR-37/ 38/ 39), 121 истребитель (PZL-11/24, He 112, «Харрикейн» Mk.1), 34 средних бомбардировщика (S.M.79, «Блок» M.B.210), 21 легкий бомбардировщик («Потэз»-633, Бристоль «Бленхейм» Mk.1) и 18 гидросамолетов. Кроме того, еще 440 машин находились в летных школах и центрах подготовки.

Румыния располагала весьма развитой авиапромышленностью, в которую входили авиастроительные заводы (IAR Brasov, SET Bucuresti, ICAR Bucuresti), предприятия по выпуску запчастей (PREROM, FORJA POLDI-HUTTE, Societatea pentru Exploatarea de Materiale Aeronautice Tehnice, Intreprinderea Pirotehnica «Manitiu» Bucuresti, Fabricade BombedeAvioane Mija-Prahova, Fabrica de Telefoane si Aparate Radio «Standard» Bucuresti, Fabrica de Plase de Camuflaj — Bucuresti). Кроме того, в распоряжении Управления сооружений ВВС и ВМФ (ASAM) находился Авиационный арсенал, а также авиаремонтные мастерские в Пипера (Бухарест), Галаце, Яссах, Текуче и Медиашь.

Свои плоды приносило военное сотрудничество с Германией. Так, 19 сентября 1940 г. Гитлер принял решение об отправке в Румынию затребованных ее правительством войск.

¹ Жирохов М. Бессарабия: репетиция будущей войны на <http://www.almanacwhf.ru/?no=8&art=9>

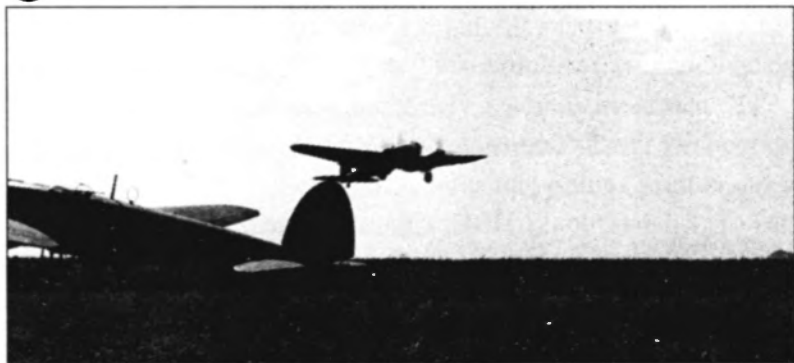


К 15 ноября в страну прибыла 13-я моторизированная дивизия и воздушный экспедиционный корпус, которым командовал генерал Вильгельм Шпайдел. Основной задачей корпуса считалась противовоздушная оборона нефтяного района Плоешти, поэтому в его состав вошли усиленная дивизия зенитной артиллерии, два отдельных полка ПВО, группа истребителей и ряд вспомогательных подразделений. Кроме того, немцы приступили к созданию сети полевых аэродромов и занялись улучшением боевой подготовки своих союзников. Непосредственно с румынскими летчиками-истребителями работал отряд инструкторов подполковника Готарда Хандрика, расположившийся на аэродроме Пипера. Обучение проводилось по методикам люфтваффе, так как предполагалось, что в будущей войне с Советским Союзом вооруженные силы Германии и Румынии будут действовать совместно.

Вскоре последовало роковое решение Гитлера о нападении на СССР. Первое оперативное распоряжение относительно предстоящей операции «Барбаросса» было получено в Бухаресте 18 декабря 1940 г. В главе «Возможные союзники и их задачи» данного документа говорилось: «... *На наших флангах мы можем рассчитывать на активные действия Румынии и Финляндии, направленные против Советской России... Задача Румынии будет состоять в том, чтобы наступать вместе с частями, расположенными в данном районе, а также содействовать немецким войскам в тылу...*»¹

В связи с подготовкой к вторжению немцы согласились поставить румынским ВВС современные самолеты Vf 109E

¹ 1941 год — уроки и выводы. Коллектив авторов под руководством Неласова В.П. М., 1992. С. 5.



Взлет «Хейнкеля» He.111

и He. 111E. В Германию срочно были посланы экипажи для переподготовки. Всего до июня 1941 г. было подготовлено, как в Румынии, так и в Германии, около 1500 специалистов для румынских ВВС.

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВОЙНЫ

Для участия в кампании против СССР румыны выделили весьма значительные авиационные силы. Наиболее боеспособные части были сведены в Боевую воздушную группировку (GAL), которую возглавил эскадренный генерал Константин Челэрян. В этом соединении сосредоточили более 250 самолетов, из них 205 — боеспособных. Еще около 50 машин находились в подразделениях армейской авиации, приданных сухопутным войскам. Кроме того, на фронте эпизодически использовались другие подразделения, например, 53-я истребительная эскадрилья (иаэ).

Боевой состав румынской авиации на 22 июня 1941 г. можно представить в следующей таблице:



Боевая воздушная группировка			
1-я РБАЭ Вооружена бомбардировщиками «Бленхейм» Mk.1			
116-я АЭ Св Вооружена Fleet F-10G			
1-я бомбардировочная флотилия			
4-я БАГ		5-я БАГ	
76 и 77-я АЭ. PZL-37В «Лось» (17/12)		78,79,80-я АЭ. He 111НЗ (27/23)	
2-я бомбардировочная флотилия			
1-я БАГ	2-я БАГ	6-я смешанная БГ	
71, 72-я АЭ. S.M.79 (22/16)	74, 75-я АЭ. «Потэз»-633В2 (17/15)	82-я АЭ. «Блок» М.В210 (8/6)	
		18-я АЭ. IAR-37(9/8)	
5-я истребительная флотилия			
5-я ИАГ	8-я ИАГ	7-я ИАГ	
71, 72-я ИАЭ. He 112 (28/23)	41,59,60-я ИАЭ IAR-80 (24/23)	56, 57, 58-я ИАЭ. Вф. 109Е (36/30)	
2-я разведывательная флотилия			
11,12,13,14-я РАЭ. IAR-37/38/39 и Fleet F-10G	1-я РАЭ «Бленхейм» Mk.1		
Авиация IV армии			
3-я РБАЭ. «Бленхейм» Mk.1	17,22-я РАЭ IAR-39	116-я РАЭ. Fleet F-10G	
Авиация I бронедивизии			
15-я РАЭ. IAR-39			
Авиация III армии			
4-я РАЭ. «Бленхейм» Mk.1	19,20,21-я РАЭ. IAR-38/39	116-я АЭСв. Fleet F-10G	
Главный штаб авиации			
106-я транспортная АЭ. Вооружена Lockheed 10			
111-я АЭ Св. Вооружена Fleet F-10G			
Санитарная АЭ. Вооружена RWD 13S			
Военно-воздушная группировка «Добружа»			
101 АЭГ. Cant Z-501	102-я АЭГ. S.M.62	16-я РАЭ. IAR-39	53-я ИАЭ. «Харрикейн» Mk.1
II воздушная зона			
3-я истребительная флотилия			
3-я ИАГ		4-я ИАГ	



43,44,45-я ИАЭ. PZL-11F	46,49,50-я PZL-11F
	112-я АЭСв. Fleet F-10G
III воздушная зона	
2-я истребительная флотилия	
6-я ИАГ	
61, 62-я ИАЭ. PZL-24E	113-я АЭСв. Fleet F-10G

Легенда: РБАЭ — разведывательно-бомбардировочная авиаэскадрилья; АЭ Св. — авиаэскадрилья связи; ИАЭ — истребительная авиаэскадрилья; АЭГ — авиаэскадрилья гидросамолетов; БАГ — бомбардировочная авиагруппа; ИАГ — истребительная авиагруппа; РАЭ — разведывательная авиаэскадрилья.

Примечание. В скобках указано количество самолетов, через дробь — количество боеспособных.

Румынам и действовавшему совместно с ними IV авиакорпусу люфтваффе противостояла значительно более мощная группировка ВВС РККА. В Бессарабии располагалась 21-я САД (смешанная авиадивизия), в Молдавии — 20-я САД, на Буковине — 64-я САД. Кроме того, воздушными силами располагал Черноморский флот. В общей сложности в распоряжении советского командования на этом направлении находились примерно 1900 самолетов.

В ночь с 21 на 22 июня 1941 г. во всех румынских авиационных формированиях, расположенных в районе границы с СССР, командиры собрали летчиков и зачитали обращение государственного подсекретаря авиации Георге Жиенеску. Оно заканчивалось патетически: «Юные летуны! Бучумы трубят, и в лесах отдается их эхо, небо урчит в песне моторов, к оружию, к штурвалу, с Богом вперед!» Через несколько часов Румынские Королевские ВВС вступили во Вторую мировую войну.



ПЕРВАЯ ВОЛНА

22 июня в 00.00 часов в штаб Боевой воздушной группировки поступило сообщение от начальника Главного штаба ВВС генерала Рамиро Енеску: *«Боевые действия нашей авиации на Восточном фронте, разработанные совместно с немецким командованием, начнутся на рассвете 22 июня 1941 г. В силу вступает директива № 34. Операция должна быть организована таким образом, чтобы все бомбардировщики и разведчики одновременно с позывным “Ардялул” пересекли границу в 4 часа утра. Истребительная авиация будет находиться в боевой готовности на рассвете для обеспечения воздушного прикрытия. Желаю успеха, и также необходимо связаться с IV армией относительно проведения воздушной разведки... Ожидаю оперативного отчета завтра, точнее, сегодня утром, после выполнения первого задания».*

В 00 часов 05 минут на аэродроме Зилиштя-Бузэу тишину ночи разорвал грохот заработавших авиационных моторов, *«...стены ангаров тряслись так, что казалось, они вот-вот рухнут, — вспоминал лейтенант Мирча Николау. — Все 200¹ германских бомбардировщиков He. 111 из 4-го² немецкого флота... взлетели и взяли курс на Восток. Стоял неописуемый шум, фантастическое представление, которое невозможно забыть. После того, как взлетели немецкие самолеты... стали готовиться и мы...»*

В 3.50 семнадцать He.111Н-3 из 5-й бомбардировочной авиагруппы под командованием майора Паула Ландманна от-

¹ Явное преувеличение.

² Так в цитируемом источнике.



правились на бомбардировку аэродромов и железнодорожных объектов в районе Кишинева и Тирасполя. Каждый самолет нес по четыре 250-кг и шестнадцать 50-кг бомб. В воздухе они встретились со своим прикрытием — 27 «Мессершмиттами» из 7-й истребительной авиагруппы. Вскоре вся группа пересекла Прут, и бомбардировщик с бортовым № 21 (командир экипажа лейтенант Мирча Николау) стал первым румынским самолетом, вступившим во Вторую мировую войну. *«Вдали появился Тирасполь, — вспоминал бортстрелок этой машины лейтенант Туля. — Были видны аэродромные сооружения, склады и ангары. Мы сбросили половину бомб, избежав попаданий в полосу, которой планировали вскоре воспользоваться. Мы направились к Кишиневу и с высоты 500 метров нанесли удар по железнодорожному разъезду, на котором находились поезда с боеприпасами и войсками. Взрывная волна была настолько мощная, что самолет подбросило вверх. В 5.20 мы приземлились».* Бомбами, сброшенными самолетами 5-й бомбардировочной авиагруппы, были уничтожены на земле 12 советских самолетов.

Среди прикрывавших «Хейнкели» истребителей было звено во главе с командиром 57-й эскадрильи капитаном Александру Манолиу. На обратном пути Манолиу заметил на одном из советских аэродромов строй из 10—15 самолетов, среди которых были и многомоторные. Командир, а вслед за ним лейтенант Дан Скурту и адъютант Николае Йолу пошли в атаку как раз в тот момент, когда те стали выруливать на взлет. Манолиу уничтожил один самолет, а Скурту поджег еще один «трехмоторный». Так как огонь зенитной артиллерии был беспорядочным, они решили повторить заход, после которого запылало еще несколько советских самолетов. Румынские истребители догнали свою



группу и доложили командиру 7-й истребительной авиагруппы об уничтожении 4—5 самолетов. По далеко не полным советским данным, на аэродроме в Бельцах было потеряно три МиГ-3 из 55-го ИАП. Был также сильно поврежден полковой ТБ-3, который позднее захватили немцы.

В 2.45 на аэродроме Погоанеле-Буззу стали запускать моторы S.M.79 из 1-й бомбардировочной авиагруппы. Первым взлетел самолет № 5 из 71-й эскадрильи, который пилотировал капитан Константин Стоенеску. Во время старта эскадрилья понесла первую потерю — потерпел аварию самолет с несчастливым № 13. Происшествие задержало на 20 минут вылет 72-й эскадрильи. От полосы оторвались пять машин этого подразделения, однако на задание смогли отправиться только четыре — у борта № 12 отказал левый двигатель, что заставило экипаж вернуться. После приземления пилот Ион Киря не сдержался и от досады заплакал.

Пять S.M.79 из 71-й эскадрильи пересекли Прут в 4.03 и, не встретив полагавшуюся им группу истребителей прикрытия, направились к советским аэродромам Болград и Болгарийка. *«Находясь над Болградом, — вспоминал бортмеханик Крися, — мы открыли бомболуки. После сброса бомб я перешел к огневой точке № 3, под фюзеляжем, и сразу же вражеский самолет, атаковавший нас справа-снизу, пролетел прямо передо мною. Я выпустил очередь в 20 патронов, пока он не перешел на левую сторону. Там его принял сержант Гэорге Митрой, стреляющий из бокового пулемета. Длинная, хорошо пущенная очередь — и вражеский самолет рухнул в огне. Пули вновь засвистели у моей головы, и это означало, что нас вновь атакуют. Два топливных бака были изрешечены пулями, и бензин стал буквально заливать фюзеляж. Я вскочил и перекрыл подачу топлива из пробитых*



баков...»¹ Бой продолжился, и бортстрелок Митрой, по его словам, сбил еще один И-16.

Три самолета 72-й эскадрильи в сопровождении четверки IAR-80 отбомбились по аэродрому Болгарийка. В 4.45 они направлялись к Болграду и были перехвачены несколькими И-16. Истребители прикрытия немедленно вступили в бой, но были быстро оттеснены. Пара советских самолетов атаковала правофланговый бомбардировщик № 11 (командир экипажа Думитру Чебану). Пули пробили топливный бак, повредили приборную доску второго пилота, механизм сброса бомб и легко ранили бортмеханика. Ответным огнем один из нападавших был сбит, что заставило другого отказаться от дальнейших атак. Но переживания румынского экипажа на этом не закончились. Полученные повреждения не позволили сбросить две бомбы, и садиться пришлось с этим опасным грузом. Однако все обошлось. Воздушную победу экипажа Чебану подтвердили летчики бомбардировщика № 20. Команда этой машины тоже отличилась, повредив пулеметным огнем несколько самолетов на земле.

Борт № 18 из той же эскадрильи взлетел последним. В темноте его экипаж не нашел свою группу и решил действовать самостоятельно. Встретив звено IAR-80, бомбардировщик с таким солидным прикрытием направился к Болгарийке. Над аэродромом румынским самолетам пришлось вступить в бой с шестью И-16. Два из них «связали» истребители, а остальные атаковали одинокий S.M.79 на всем пути до Болграда. В результате он получил 29 попаданий, причем были пробиты оба топливных бака. Один из нападавших решил атаковать бомбардировщик в

¹ *Neulen H.W.* Am Himmel Europas — Luftstreitkräfte an deutscher Seite 1939—1945, München. 1997. P. 56.



*Истребитель IAR.80 использовался зачастую
и как истребитель-бомбардировщик*

лоб, но румынский пилот заложил крутой вираж, и бортстрелки сумели сбить советский истребитель.

Самолеты 1-й БАГ приземлились между 5.05 и 5.30. Экипажи заявили об уничтожении на аэродромах 15 самолетов противника. Из 9 участвовавших в этом рейде машин было потеряно 2, погибли 10 человек летного персонала.

Бомбардировщики 72-й эскадрильи прикрывали IAR-80 из 8-й истребительной авиагруппы. Один из летчиков-истребителей, младший лейтенант Георге Постеукэ, в послеполетном докладе отметил сильное противодействие зенитной артиллерии в районе Болграда. По его словам, на земле горел румынский самолет, сбитый зенитчиками. В завязавшемся воздушном бою истребитель Постеукэ был подбит, а сам летчик получил тяжелое ранение, тем не менее он сумел приземлиться на ближайшем румынском аэродроме.



По советским данным, в отражении этого налета участвовал 67-й ИАП, летчики которого не понесли потерь в воздухе и сбили четыре неприятельских самолета. Советские источники¹ также сообщают о том, что ранним утром 22 июня 12 румынских самолетов пытались бомбить аэродром Измаил, однако 16 истребителей из 96-й эскадрильи ВВС ЧФ отбили это нападение, после чего летчики заявили о пяти воздушных победах. Установить по румынским источникам, какое именно подразделение участвовало в этом бою, пока не удалось.

В 3.35 с авиабазы Рымник-Сэрат взлетели He 112 из 51-й эскадрильи, которые отправились на штурмовку советского аэродрома Кайраклия. Группу возглавлял комэск капитан Вирджила Трандафиреску, который при выходе на цель приказал по радио атаковать выстроенные на земле самолеты. Уцелевшие И-16 стали взлетать поперек аэродрома, но были атакованы замыкающей парой He 112, ведущий которой, младший лейтенант Теодор Моску, сбил один из них. Однако некоторым советским истребителям все же удалось подняться в воздух и вступить в бой. В этой схватке самолет Моску был серьезно поврежден, но летчику удалось благополучно покинуть место сражения и добраться до Рымник-Сэрат. После приземления пилот заявил, что в общей сложности уничтожил три самолета. Учитывая доклад его ведомого адъютанта Павла Константина, командование засчитало Моску две достоверные и одну предположительную победы и признало его первым румынским пилотом, сбившим неприятельский самолет во Второй мировой войне. Королевским декретом № 3052 от 6 сентября 1941 г. он был награжден Золотым Крестом ордена Виртутя Аеронаутике де Рэзбой².

¹ Описание боевых действий 79-го Измаилского пограничного отряда НКВД за период с 22 июня по 2 июля 1941 г. на <http://pvrf.narod.ru/dok/1939-1945/dok30.htm>

² Медаль Virtutea Aeronautice de Razboi — одна из высших военных наград страны.



ВТОРАЯ ВОЛНА

В 10.00 «Бленхейм» из 1-й разведэскадрильи обнаружил на шоссе Болград — Вулкэнешты автоколонну. Несмотря на то что самолет атаковала пара истребителей, экипаж сумел выполнить задание, сфотографировав районы Фолтешты — Вадул луй Водэ и Галац — Джурджулешты. Все данные были переданы разведывательному отделу 4-й румынской армии.

В 10.50 двенадцать «Потезов-633» из 2-й БАГ в сопровождении такого же количества He 112 атаковали аэродромы в Болграде и Болгарийке, а также железную дорогу. По докладам экипажей, они встретили ожесточенное сопротивление советской зенитной артиллерии и истребителей, тем не менее смогли разрушить до 200 м пути, уничтожить на земле и в воздухе 10 самолетов. Кроме того, несколько «Потезов» из 75-й эскадрильи под командованием капитана Николае Балш направились к Татарбунарам и станции Кулевчя, где отбомбились по армейским складам, поездам и железнодорожным сооружениям. На обратном пути, уже при подлете к Пруту, самолеты были атакованы 20 истребителями. Наиболее сильно в этом бою пострадал борт № 19, которому пришлось совершить вынужденную посадку на вражеской территории. Самолеты №№ 13 и 17, несмотря на многочисленные пробоины, благополучно приземлились на своей базе. Добрался до нее и «Потез» № 4, который пилотировал Думитру Тудор, но при посадке у машины сломалась поврежденная в бою стойка шасси.

Бомбили Болгарийку и десять PZL-37 «Лось» из 4-й бомбардировочной авиагруппы. Этой группе также пришлось столкнуться с сильным противодействием: советские зенитчики сбили самолеты №№ 214 и 206 (пилоты Василе Мэнеску и



Константин Вырлан соответственно). Ставший головным борт № 210, пилотируемый Иоаном Куллурем, был атакован тремя истребителями «конструкции Северского»¹. Бортстрелок сержант Николае Лунгу сумел сбить один из них, после чего остальные вышли из боя. О схватке с 20 мифическими машинами Северского доложили и летчики «Харикейнов» из 53-й истребительной эскадрильи², которые прикрывали бомбардировщики 4-й БАГ. Румынские истребители избежали потерь и заявили о четырех победах. Две из них записал на свой счет стажер-адъютант Константин Помуц. О таком же количестве сбитых заявил адъютант Петре Кордеску. Одного противника он уничтожил, когда тот пытался атаковать сзади самолет лейтенанта Тома Лучиана, второго подбил, и он потерпел катастрофу при попытке совершить вынужденную посадку.

Несколько IAR-37 из 18-й эскадрильи осуществили налет на Измаил, во время которого нанесли удар по аэродрому и потопили судно на Дунае³. При этом огнем зенитной артиллерии был сбит бомбардировщик, экипаж которого возглавлял сержант Костинеску.

Интересно, что в российских работах есть описание этого утреннего налета на порт. Указывается, что бой провели летчики 96-й отдельной эскадрильи под командованием капитана Коробицына. Причем в документах фигурируют самые разные

¹ В Болгарийке базировался 67-й ИАП, и можно утверждать, что за «истребители Северского» румыны приняли И-16.

² Это было единственное румынское истребительное подразделение, которое приняло участие в боях 22 июня. При этом летчики заявили о 8 победах без собственных потерь.

³ Вероятно, это была какая то гражданская плавединица, так как за первый день войны ВМС СССР от ударов с воздуха не потеряли ни одного судна.



типы самолетов — от «Лосей» до «Бленхеймов». Сам комэск упоминает о 12 тихоходных «бомбардировщиках СЭТ-15»¹. Отмечается также, что летчики 96-й оаз сбили целых пять «сэтов», а лейтенант Б. Маслов еще умудрился преследовать такой самолет и уничтожить далеко на румынской территории. Понятно, что румыны об этом не упоминают, — впрочем, и в итоговой сводке за первый день говорится, что при отражении румынских налетов истребители сбили три, а зенитная артиллерия — один самолет.

Ближе к полудню в дело вступила армейская авиация. IAR-39 (борт № 6) из 19-й разведэскадрильи накрыл бомбами в районе Хотина крупнокалиберную батарею. Экипажи 20-й эскадрильи выполнили пять вылетов на штурмовку бронеколонн и три на фотосъемку советских позиций в районах Бельцы — Липканы, Бельцы — Флорешты и Бельцы — Унгены. При этом IAR-39, управляемый младшим лейтенантом Михаилом Базакком, был поврежден советским истребителем, но смог вернуться на базу. 21-я разведэскадрилья выполнила в первый день войны 7 боевых вылетов на штурмовку автоколонн в районе Валя-Черемушулуй. Работали и самолеты 22-й эскадрильи, причем IAR-39 (борт № 84) вернулся с задания с пробитым фюзеляжем и плоскостями.

Результаты действий румынской авиации в первый день войны на бумаге выглядели впечатляюще. Экипажи заявили об уничтожении более 60 советских самолетов. Кроме вышеупомянутых воздушных побед по одному сбитому записали на свои счета бортстрелки Николае Марин, Василе Викшоряну, Иоан Лунгу, Георге

¹ Котловский А. Еще раз о 22 июня // *Авиация и Время*. № 6, 2002. С. 58.



Букур и Иоан Чуметти. Румынским авиаторам также зачли большое количество уничтоженной бронетехники и поездов. Удовлетворенный работой своих «летунов», маршал Антонеску отметил наиболее отличившихся в приказе № 1 от 15 июля 1941 г.

Однако указанные в победных реляциях цифры оказались далекими от действительности. Сами румыны, обобщив данные, полученные разведавиацией и поступившие от наземных войск, засчитали 22 июня своим авиаторам всего два сбитых самолета и 37 уничтоженных на земле. Согласно советским сведениям, в полосе действия румынской авиации на аэродромах и в воздушных боях было потеряно 23 самолета, а оборонявшимся истребителям и зенитчикам удалось сбить 8 машин: «Бленхейм» (№ 36), два S.M.79 (№№ 1 и 17), два PZL-37 (№№ 206 и 214), два «Потеза-633» (№№ 1 и 19) и IAR-37 (№ 22).

При этом необходимо учитывать, что в отношении своих потерь сведения советской стороны нуждаются в определенной коррекции, так как часть из них нанесли подразделения люфтваффе, действовавшие с румынскими союзниками по одним и тем же целям¹.

БЕССАРАБСКАЯ КАМПАНИЯ

На следующий день количество вылетов румынской авиации только увеличилось. Во время налета на аэродром Болград был сбит He-112 адъютанта Анжела Коднета. Летчик выпрыгнул с парашютом и попал в плен². Летчики разведэскадрилий продол-

¹ Так, немецкие летчики на этом направлении также претендуют на 102 уничтоженных на земле советских самолета.

² Минский Г. Соперник «Мессершмитта» // Авиамастер. № 2, 2001. С. 18.



жали штурмовать советские части вдоль Дуная. Героем 23 июня стал лейтенант Хория Агаричи из 53-й эскадрильи, который при отражении советского налета на Констанцу сбил три СБ-2 (по румынским данным). Летчик вылетел на облет «Харрикейна» после полевого ремонта и внезапно обнаружил советские бомбардировщики, шедшие без истребительного прикрытия¹. Понятно, что румынский летчик не упустил своего шанса. По советским данным, ему удалось сбить достоверно два СБ и предположительно еще один серьезно повредить.

Его старший брат, модный бухарестский композитор, откликнулся на это песней «Агаричи лупит большевичи», которая мгновенно стала, как теперь принято выражаться, шлягером. Впоследствии это дорого стоило братьям. Несмотря на то что в ходе войны Агаричи каких-либо боевых успехов более не добился, а Румыния окончила войну союзницей СССР, тем не менее оба брата в конце 40-х гг. были репрессированы, и их жизненный путь окончился где-то на бескрайних сибирских просторах².

Стоит сказать, что 23 июня на Констанцу советские бомбардировщики (румыны насчитали числом более 50) совершили 6 налетов, сбросив около 100 бомб. В результате сильно пострадали гражданские объекты, а также личный состав немецкой зенитной части 4./Flak 254 (погибло 5 человек и еще несколько было ранено). Атаки советских летчиков продолжились и ночью — отмечены как минимум два налета. Такая высокая активность советской авиации потребовала принятия срочных

¹ Более детально см. S. Napier *The Romanian Hurricanes in combat* // SAFO #96- December 2000. С. 8—9.

² *Богатырев С.В.* Советская авиация над морем. Рейды на Констанцу: Авиация и время, 1998, № 5. С. 19.



мер, и немцы перебросили в Мамайя несколько Bf 109F из состава III./JG 52¹.

Основными целями в последующие дни для румынских авиаторов стали объекты на территории Бессарабии. В ответ советские бомбардировщики с начала июля начали систематические бомбардировки собственно румынской территории. При этом широко использовались бомбардировщики ДБ-3ф. Так, 13 июля налету подвергся нефтеперерабатывающий комплекс в Плоешти, в результате этого значительно снизивший производственную мощность. ПВО страны было представлено устаревшими PZL P.11 модификаций «с» и «f», которые просто не могли оказать противодействие таким налетам. Реальность угрозы потребовала немедленных шагов, и с фронта были сняты истребительные части с более современной матчастью.

«Битва за Бессарабию» достигла своего апогея 12 июля. С 08.50 до 19.40 59 румынских бомбардировщиков девятью волнами атаковали советские цели в районе моста Фалциу. Прикрывали их 54 истребителя. Советские части понесли серьезные потери, и намечавшееся контрнаступление было сорвано. В воздухе разгорелись воздушные бои. Причем, по советским источникам в воздухе встречались почти исключительно советские и немецкие летчики, присутствие румынов «как бы» не замечали.

Одним из самых заметных эпизодов стало самопожертвование сержанта Василия Клару из 8-й ИАГ. В тот день он в составе группы на своем IAR 80 «Белая 23» вел бой в районе Цыганка. По румынским данным, сбив три И-16, у него закончились патроны и он протаранил вражеский самолет. Эта героическая версия развития событий в какой-то мере подтверждается советской стороной, по

¹ Hidroavioanele din Marea Neagra. Bucharest, 1995. P. 12.



версии которой, в этом бою таран произвел заместитель командира 67-го иап лейтенант Илья Шаманов. Вполне вероятно, что в ходе боя произошло банальное столкновение, которое обеими сторонами было засчитано как преднамеренный таран своего летчика. Возвращаясь к бою, можно отметить, что несмотря на то, что летчики 67-го иап заявили о шести победах, румыны потеряли всего два истребителя, не вернувшиеся из боя (включая Клару).

Нет подтверждения и с советской стороны на три победы Клару, так как в отчете упомянут единственный потерянный И-16 (все тот же самолет Шаманова). Румынская пропаганда быстро, что называется, «раскрутила» этот случай, представив его как высшую меру самопожертвования «ради Короля и Отечества».

Еще одним примером мужества румынских летчиков истребителей обычно служат действия лейтенанта резерва Иона Ласку из 5-й ИАГ. Вернувшись с боя на поврежденном самолете, Ласку пересел в первый попавшийся дежурный истребитель и снова продолжил выполнение задачи. А когда закончилось топливо и боезапас закончил день уже на третьем самолете (He 112В «Черная 1»). Однако в этом вылете при штурмовке артиллерийских позиций в районе Цыганка летчик был смертельно ранен. Оба летчика, и Клару и Ласку, посмертно были награждены самой высокой правительственной наградой — орденом Михай Витеазул¹ третьего класса. Этой наградой за всю войну было награждено всего 40 авиаторов.

Несмотря на потери, румынские летчики в этот день заявили как минимум о шести победах в воздухе, из них четыре пошли на счет 8-й ИАГ (включая победы Клару). Еще одним «героем

¹ Михая Храброго.



дня» стал Захария из 52-й иаз, который, сопровождая PZL P.37В «Лось» (бортовой № 218), подвергся атаке четырех И-16 и сбил один из советских истребителей.

26 июля вся территория Бессарабии была захвачена румынскими войсками. За месяц боев румынские летчики выполнили 5100 боевых вылета, из которых истребители — 2162. Румыны записали себе сбитыми 88 самолетов. Еще 108 были уничтожены в ходе налетов на землю, а 59 — расчетами ПВО. Собственные потери составили 58 самолетов, причем что касается, например, летчиков-истребителей, то за месяц погибло в боях, катастрофах или пропало без вести 18 человек.

Следующей целью румынского наступления на Восточном фронте стала Одесса.

БИТВА ЗА ОДЕССУ

27 июля 1941 г. Гитлер на встрече с Антонеску попросил румынской помощи в операциях вдоль Черного моря. На тот момент в этом направлении наступала 4-я румынская армия. Одесса представляла собой мощную военно-морскую базу, откуда исходила постоянная угроза для Румынии, так как она находилась относительно недалеко от стратегических объектов: всего в 150 км от Сулины и устья Дуная, примерно в 300 км от Констанцы и моста через Дунай у Чернавод, и в 200 км от Бухареста и нефтяного района Плоешти — Валя Праховей.

Стоит сказать, что идея участия румынских вооруженных сил в боевых действиях за границами Бессарабии¹ была не

¹ Или, как предпочитали называть в Румынии, — «бывших восточных границ».



очень популярна в стране. Как только первые сведения о том, что румынской армии придется воевать и дальше на Восточном фронте проникли в печать, лидер Национальной аграрной партии написал письмо Антонеску с протестом. Ответ маршала был следующий: «...дорога в Трансильванию лежит через Россию».

Тем временем на фоне продолжавшейся дискуссии с 3 августа части 4-й армии начали переправляться через Днестр. Наступление должна была поддерживать все та же авиационная группировка (GAL), чье состояние после боев в Буковине и Бессарабии можно представить в следующей таблице:

Соединение	Боевая часть	Самолеты		Экипажи	Топливо на вылетов	Боеприпасов на вылетов	Бомб на вылетов
		боеготовые	небоеготов.				
1-я бомб. флотилия	АГ Не.111	18	5	18	1	8	3
	АЭ «Блок» 210	2	5	5	2	4	10
Группа к-на командора Кристеску	4-я БАГ	7	6	6	46	46	46
	2-я БАГ	5	1	8	4	8	3
2-я бомб. флотилия	1-я БАГ S 79	14	4	13	14	16	22
1-я истреб. флотилия	5-я ИАГ	29	13	35	3	7	3
	7-я ИАГ	22	23	24	2	3	-
	8-я ИАГ	17	11	21	2	5	-
	1-я РАЭ	3	3	6	6	20	15
	116 Св.АЭ	11	3	12	5	-	-
Всего		128	74	148	85	117	102
Общая сумма		202		148	85	117	102

Легенда: АГ — Авиационная Группа; АЭ — Авиационная Эскадрилья; БАГ — Бомбардировочная Авиационная Группа; ИАГ — Истребительная Авиационная Группа; РАЭ — Разведывательная Авиационная Эскадрилья; Св. АЭ — Связная Авиационная Эскадрилья.

Уже 5 августа 5-й корпус, поддержанный 1-й моторизированной дивизией, начал наступление в направлении на Одессу. На тот момент город обороняли части советской Приморской



*Румынские летчики-истребители на фоне PZL.24.
Битва за Одессу, осень 1941 г.*

армии (25-я и 95-я пехотные дивизии и 2-я кавалерийская дивизия). Кроме того, тут же находились 421-я дивизия морской пехоты и 54-я дивизия НКВД. И это не считая разрозненных частей и соединений, отошедших с «линии Сталина». Воздушную поддержку обеспечивали примерно 150 самолетов, а море контролировал мощный Черноморский флот.

Описание участия румынской авиации в «битве за Одессу» обычно начинают с 27 июля, когда «мессеры» 7-й авиационной группы выполнили 47 вылетов на прикрытие войск, переходящих Днестр. Причем адъютант авиатор Штефан Грекеану сбил советский биплан.

На следующий день адъютант авиатор Тибериу Винка вместе с адъютантом авиатором Мэлэеску во время патрулирования перехватили пятерку советских истребителей. Винка взял на себя троих, оставив ведомому двоих противников. Бой, таким образом, разбился на две индивидуальные схватки, и румынские



летчики наверняка были бы сбиты, если бы не подошедшая пара немецких «мессеров». А так Винка смог с чистой совестью записать себе сбитый самолет противника.

Еще две победы пилоты группы одержали 30 июля, выполнив 30 боевых вылетов. Не обходилось, конечно, и без потерь: так, 1 августа был сбит IAR-80, летчик адъютант стажер Георгий Фиримиде смог совершить вынужденную посадку. 4 августа во время вылета на прикрытие адъютант Овидиу Цлопотель сбил И-16, но через несколько минут был сбит и сам. Летчику удалось аварийно посадить свой Вф-109Е за линией фронта, на территории, контролируемой румынскими частями. Летчик быстро вышел на связь с командованием группы, и вскоре лейтенант командор Попиштяну и командор Нагаевски на Fw.58 забрали своего неудачливого коллегу.

8 августа румынский Генеральный штаб издал оперативную директиву за № 31, согласно которой был намечен план последующих боевых действий по взятию города. Согласно этому документу, 3-й корпус в составе 3-й, 7-й пехотных дивизий, гвардейской дивизии и 2-го танкового полка) наносил фронтальный удар по направлению Раздельная — Одесса, в то время как 5-й корпус (15-я пехотная, 1-я моторизованная дивизия и 1-я кавалерийская бригада) должны были наступать в северном направлении (Катарджи — Бол) с последующим изменением направления атаки на юг.

К вечеру 8 августа 1-я моторизованная и 1-я кавалерийская дивизии смогли взять Катарджи (тут в плен попали 200 красноармейцев). С этого рубежа наступление начало стремительно развиваться — на следующий день были взяты село Понятовка и железнодорожная станция Раздельная.



В воздухе событий было немного. Так, патруль 7-й группы под командованием лейтенанта авиатора Бокшана во время вылета на свободную охоту перехватили восьмерку И-16. Бой был безрезультатным, и румыны продолжили полет. Внезапно они заметили разведчик IAR-39, уклонявшийся от атаки нескольких советских истребителей. Возможно, «сталинские соколы» прозевали атаку, так как, по послеполетным докладам румын, все четыре машины были сбиты. ИАР получил серьезные повреждения, и экипаж был вынужден посадить самолет в чистом поле.

10 августа румынские войска вышли на ближние подступы к Одессе (так называемая первая оборонительная линия) около села Большой Бужалик и, практически не встречая сопротивления, смогли продвинуться до второй линии (Благодатная — Малый Аджалик). Кроме того, частями 10-го пехотного полка была захвачена стратегически важная железнодорожная станция Лозовая.

Однако вскоре время легких побед окончилось, и 11—12 августа наступление 1-й моторизованной дивизии в районе Глидендорфа натолкнулось на мощное сопротивление. 2-я и 7-я пехотная дивизии завязли в боях около станции Карповая. В этих боях отличился сублокотенент (младший лейтенант) Мариуш Думитреску, который поднял свой взвод в штыковую атаку и способствовал захвату Карповой. А вот элитная гвардейская дивизия не смогла с ходу взять Маннхейм, так как здесь были созданы мощные укрепления.

В распоряжении автора есть интересный доклад, демонстрирующий отношение румынских летчиков к своим победам. Его автор — адъютант Александру Молдовяну из 7-й истребительной группы, доклад датирован 12 августа 1941 г.: «12 августа 1941 в



приблизительно 16 часов, я в составе патруля¹ во главе с лейтенантом Бокшаном И., вылетел с целью прикрытия наземных войск.

По прибытии в район патрулирования мы обнаружили 12 советских бомбардировщиков, сопровождаемых 12 истребителями, шедших в северо-западном направлении. Мы приблизились и идентифицировали их, после чего атаковали последний в группе.

Я стрелял в три бомбардировщика, один из которых выпустил шасси. В течение второго захода на бомбардировщики я видел, что бомбардировщик, в который я стрелял, оставил группу и ушел с дымом. Я не мог преследовать его, потому что позади меня были два истребителя противника. Бомбардировщики сделали разворот на 180 градусов и в беспорядке стали уходить домой, забыв о своей задаче.

Когда я возвратился с вылета, я не сообщал, что я сбил бомбардировщик, потому что я не был уверен, что он упал. Только после того, как я получил подтверждение от наземных наблюдателей, я подал этот рапорт»².

13 августа Ион Антонеску временно приостановил наступление в ожидании резервов в составе 5-й пехотной, 1-й моторизованной дивизий и 1-й дивизии пограничной стражи. В секторе ответственности 3-го корпуса северо-восточнее Маннхейма советские части предприняли малоуспешную контратаку. Одновременно ВВС РККА значительно усилили свою активность; в частности, в румынских отчетах этого периода отмечены многочисленные жертвы среди румынских солдат и офицеров от воздушных налетов противника.

¹ Румынский эквивалент германского Schwarm.

² Цит. по <http://www.worldwar2.ro/art/?article=445>



14 августа был отдан приказ о фронтальной атаке по линии Карпова — Выгода силами 3-го корпуса с одновременным ударом частей 1-го корпуса, значительно усиленных свежими частями, в направлении мостов в Остроградовке и Палеевке с целью создания угрозы тыла советским частям, противостоящим 3-му корпусу.

Основные события развернулись 16 августа. Румынское наступление продолжалось очень медленно, часто советские части сами переходили в контрнаступление. Одним из самых ярких событий стали бои в районе Кагарлика, когда два советских батальона при поддержке танков смогли отбросить части гвардейской дивизии. Потери с обеих сторон были достаточно большие.

Правда, уже на следующий день румыны несколько «отыгрались»: части 1-го корпуса смогли захватить водные резервуары города. В секторе ответственности 1-й кавалерийской бригады было предпринято контрнаступление: три батальона, поддержанные танками, смогли отбить ранее захваченную деревню Будиневка. Однако уже к вечеру, попав под сильный артиллерийский обстрел, советские части были вынуждены отойти.

Закончилось провалом и наступление румынской 11-й пехотной дивизии в районе станции Карповая. И это несмотря на то, что для поддержки наступления были переброшены танки 1-й танковой дивизии. Однако из-за того, что не было отработано взаимодействие с пехотой, танкисты понесли чувствительные потери: 22 танка выведены из строя, 3 офицера были убиты.

Основные сражения же развернулись за высоту «110», которую обороняли части 241-го пехотного полка. 18 августа после 20-минутной артподготовки с целью ее захвата выдвинулась так называемая «группа полковника Позэнару» в составе

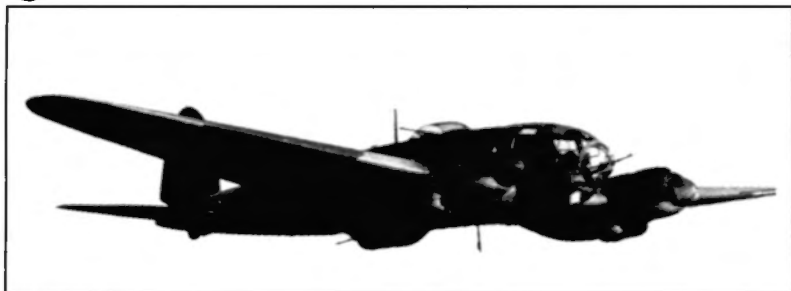


35-го пехотного полка при поддержке артиллерии. Однако после непродолжительного боя румыны были отброшены на исходные позиции.

В этот день «мессеры» 7-й группы выполнили 38 боевых вылетов. Особо отличились летчики 58-й эскадрильи, которые в полном составе вылетали на прикрытие наземных войск. В одном из таких массовых вылетов они перехватили группу из восьми И-16. В ходе боя, по заявлению румынских пилотов, было сбито 4 советские машины. Однако когда в район боя подошли еще шесть советских истребителей, румыны поспешили ретироваться. По возвращении адъютант запаса Тибериу Винка обнаружил одинокий советский истребитель и сбил его. Однако и «мессер» Винки был поврежден, и летчик был вынужден совершить вынужденную посадку. В этот же день летчики эскадрильи прикрывали войска возле Выгоды. Тут они перехватили несколько МБР-2, но были отогнаны эскортом. По результатам боя румынские летчики снова заявили о четырех сбитых истребителях.

На следующий день вокруг высоты продолжилось настоящее сражение: переброшенный 9-й пехотный полк потерял 376 человек (126 убитыми и 250 ранеными), и только после изменения общей стратегической обстановки советские части оставили высоту.

20 августа погиб младший лейтенант Константин Рунчан из 42/52-й эскадрильи, а на следующий день был сбит и погиб командир 7-й группы, известный ас (пять побед) Александру Попиштяну. Посмертно он был награжден высшей румынской наградой — «Михай Витазу» 3-го класса. Об этой победе в сводке штаба ВВС Одесского оборонительного района сообщалось кратко: *«Звено лейтенанта Топольского сбilo один*



«Хеншель» He.111 был основной «рабочей лошадкой» румынской бомбардировочной авиации в ходе кампании на Восточном фронте 1941—1943 гг.

самолет противника Me-109, который загорелся и упал западнее станции Карповая». Победу над румынским асом одержал тоже не простой летчик — ас из 69-го ИАП лейтенант Виталий Топольский. Он был известен тем, что 23 июля сбил первый вражеский самолет над Одессой — это был «Хеншель 111» из 27-й бомбардировочной эскадры.

Тем временем наступление румынских войск с каждым днем все больше захлебывалось в крови — потери были очень велики: так, только 23 августа во время боев в районе Выгода и Октябрь 3-я пехотная дивизия потеряла 775 человек (138 убитыми и 583 ранеными) и фактически оказалась небоеспособной. Несли потери и летчики. 22 августа GAL недосчиталась одного IAR-80, в кабине которого погиб летчик адъютант Хараламб Чокан.

Несмотря на потери, к 24 августа румынские части вышли на дистанцию артиллерийского выстрела к порту Одессы. Это стало началом конца обороны города. Теперь, когда порт можно было безбоязненно обстреливать, румынские части резко сбавили темп наступления — в день продвижение вперед составляло



всего 200—300 метров (в начале сражения за Одессу этот показатель достигал 1,5 км в сутки).

К этому моменту, согласно официальным румынским данным, потери 4-й армии (со 2 августа) составляли 58 855 человек (11 046 убитыми, 42 331 ранеными и 5478 пропавшими без вести).

Бои в воздухе не затихали. Так, 27 августа тройка IAR-80 из 42/52-й эскадрильи перехватила 9 советских бомбардировщиков под сильным истребительным эскортом. В ходе напряженного боя румынские летчики заявили о четырех сбитых бомбардировщиках. Еще пять И-16 попали в списки побед румынских летчиков в бою 29-го числа. Однако стоит отметить, что от наземных наблюдателей пришли подтверждения только на 4 победы. Правда, и потери группы были велики: один самолет сбит (младший лейтенант Ион Воника погиб), а другой был поврежден.

28 августа было отмечено крупным воздушным боем в районе Красный Переселенец — Фриденталь. В тот день румынские ПЗЛ-24¹ схватились с «ишаками» 69-го ИАП. Бой был тяжелый — согласно документам, шел 25 минут. С советской стороны погиб лейтенант Топольский. В какой-то момент он остался без боеприпасов и таранил румынский истребитель. К сожалению, советский летчик погиб, а румын совершил вынужденную посадку на ничейной территории и на следующий день вернулся в часть.

29 августа во время эскортирования одиночного разведчика IAR-39 группа румынских Вф-109Е около Дальника столкнулась с 12 И-16. В последовавшем бою адъютант Тибериу Винка

¹ В советских сводках проходят как ПЗЛ-11.



Румынские IAR на аэродроме, 1942 г.

сбил одного противника¹. Румынские летчики потерь не понесли. Советские источники приводят совершенно другую картину этого столкновения. Согласно им, в ходе боя И-16-х из 69-го ИАП старшему политруку Куница удалось сбить один «мессершмитт». Когда кончились боеприпасы, пошел на таран и уничтожил второй самолет врага. После этого покинул поврежденный истребитель на парашюте, но был убит в воздухе. Его тело опустилось в расположении 25-й Чапаевской стрелковой дивизии, он был похоронен чапаевцами на месте гибели. По всей видимости, учитывая ранг политработника и его заслуги, рассказ о таране был очередным пропагандистским трюком советских военных корреспондентов.

2 сентября 7-я группа потеряла еще одного пилота — сержанта Георге Галина. В этот же день советская ПВО сбила и

¹ Это его пятая победа в кампании, и с этого момента он стал первым румынским асом.



He-112 из 5-й группы — и снова летчик капитан Георге Василиу погиб. Через три дня адъютант авиатор Мученика сбил бомбардировщик, а адъютант Ион Панаит — истребитель.

5 сентября один патруль IAR-80 вылетел на «свободную охоту» в район Одессы. Вскоре они были наведены с земли на несколько И-16, штурмующих пехотинцев. В коротком бою три И-16 были сбиты.

Довольно насыщенным на события было 7 сентября. С утра восьмерка румынских самолетов атаковала советский аэродром в Сухом Лимане. Летчики не обнаружили никого и ограничились одним сожженным бомбардировщиком¹.

Примерно в полдень патруль IAR-80 отправился на эскортирование шестерки S-79В. При подходе к линии фронта они были атакованы восемью (по другим данным — десятью) И-16-ми. В последовавшем бою пилоты ИАРов заявили о двух победах (но командование посчитало иначе, и ни одной сбитого в тот день не записали).

Еще два патруля во время вылета на свободную охоту были перехвачены 15 И-16. И снова румынские летчики записали себе 9 сбитых вражеских монопланов².

Под вечер снова отличились летчики IAR-80. Они отправились на эскортирование четырех «Потез 633В2» в район Франкфельда. И снова не обошлось без боя — по слеполетным докладам, их атаковали 11 И-16, три из которых были сбиты. В это же самое время другие два патруля были подняты на прикрытие других «Потез»-633 и P.37В «Лось».

¹ По советским данным, находился там на ремонте.

² И снова документальное подтверждение получили только 6 побед — по две пошли на счет адъютантов Иона Прдулеску и Теодора Зрбавра.



Советский солдат охраняет сбитый румынский «Хейнкель» He.112, битва под Огессой

За 12 сентября отмечена потеря одного «Харрикейна» 53-й эскадрильи (погиб капитан Рошешку). В отчете 69-го ИАП этот случай отражен следующим образом: «10.05—11.00. сбит вражеский самолет. В крыле — восемь пулеметов. Скорей всего «Спитфайр» или «Харрикейн». Самолет ударился о землю и упал юго-восточней Гросиенталя».

13 сентября ИАРы вместе с четверкой Vf-109E из 7-й группы участвовали в крупном воздушном бою — перехвате группы бомбардировщиков под прикрытием 14 И-16. Всего без потерь им удалось сбить 3 ДБ-2, и еще один И-16 был записан как предположительная победа.

Через два дня в похожем бою офицер экипажа, офицер 3-го класса Иоанн Мага из 42/52-й эскадрильи сбил сразу две «раты»¹

¹ Такое прозвище за И-16 закрепилось в Германии еще со времен гражданской войны в Испании.



и получил почетный, хотя и неофициальный титул аса. Забегая вперед, заметим, что до конца 1941 г. летчик одержал 7 побед.

По настойчивой просьбе Антонеску с 12 сентября наступление союзников поддержал и вермахт — в район Одессы был переброшена группа генерала Рене фон Курбье, основу которого составляли два пехотных полка при поддержке артиллерии. С этого момента начинается вторая фаза битвы. Теперь наступление было сконцентрировано по направлениям Гниляково — Дальник и Дальник — Татарка. Уже в этот день (12 сентября) группа бомбардировщиков JRS-79В из 75-й эскадрильи, ведомая капитаном Ионом Попеску, совершила налет на крупный военный склад в районе Татарки.

21 сентября в 0.45 после 30-минутной артподготовки с нескольких кораблей в районе Григорьевки и Чабанки советское командование высадило 3-ю бригаду морской пехоты. В 6.40 вдоль железнодорожной ветки дороги Одесса — Березовка начали наступление 421-я и 157-я пехотные дивизии. Кроме того, в тылу румынской 13-й пехотной дивизии было высажено несколько тактических десантов. Целью столь широкого наступления было уничтожение позиций тяжелой артиллерии в районе Фонтанки. Такое массированное контрнаступление было неожиданностью для румын, и началось массовое отступление, местами превратившееся в бегство.

На высадивших десантников бросили ближайшую немецкую эскадрилью «штук». И немецкие асы в очередной раз доказали высокую эффективность в борьбе с кораблями — I./StG77 несколькими последовательными налетами девяток Ю-87 повредили и затопили у Тендровской косы канонерскую лодку «Красная



Армения», эсминец «Фрунзе» и буксир СП-8. В других налетах поврежден был лидер «Ташкент»¹.

В тот же день группа из девяти He.111НЗ из 5-й бомбардировочной группы вылетела на бомбардировку одесского железнодорожного вокзала. Адъютант Ливовчи в этот день вылетел не на своей машине. Над целью бомбардировщиков встретил сосредоточенный огонь зенитной артиллерии. Группа распалась, и вскоре самолет Ливовчи был подожжен и упал в озеро Япулг. Выживших не было. Кроме того, 21 сентября датирован налет 69-го ИАП на вражеский аэродром в районе н.п. Баден. По советским данным, было уничтожено более двадцати машин.

На следующий день на устранение прорыва была брошена вся наличная авиация. GAL в течении десяти часов (07.55—18.10) задействовала 94 самолета (32 бомбардировщика и 62 истребителя), из которых 71 «работали» непосредственно в зоне высадки десанта. Кроме того, германское командование смогло перебросить в район боев дополнительные части из-под Киева. Одновременно румыны смогли организовать переброску трех (1-й, 2-й и 18-й) пехотных дивизий. Совместными усилиями ситуацию удалось стабилизировать.

¹ Лидер в течение почти пяти часов вел ожесточенный бой с самолетами, которые 86 раз атаковали корабль и сбросили на него 336 бомб. Благодаря умелому маневрированию «Ташкент» избежал прямых попаданий, но близкие разрывы бомб вызвали на нем многочисленные повреждения, корабль получил три пробоины (обер-фельдфебель Г. Даведайт из 8./StG77, по немецким данным, «положил» бомбу прямо у борта лидера), принял свыше 1000 т воды, в затопленных кубриках погибло более 502 человек. Поскольку советские одноместные истребители не обладали необходимым радиусом действия, для прикрытия поврежденного корабля были высланы бомбардировщики Пе-2 из ВВС ЧФ, которые отогнали Ю-87, и «Ташкент» все же пришел в Новороссийск.



В этот же день летчики 69 иап атаковали аэродром в районе Зельца. Вот что пишет одесский исследователь Олег Каминский: *«И вот ранним утром 22 сентября в 5 часов 30 минут двадцать истребителей И-16 и два штурмовика ИЛ-2, разделившись на две группы, нанесли внезапный удар по аэродромам. Пушечным и пулеметным огнем, реактивными снарядами и кассетами с зажигательной смесью наши летчики штурмовали стоящие на земле самолеты, позиции зенитной артиллерии, склады с горючим и боеприпасами, а также большие палатки, в которых размещались вражеские летчики. Румыны явно не ожидали нападения и были захвачены врасплох. В результате налета противник понес большие потери. Полностью были уничтожены и сгорели пять самолетов: истребители ME-109 и «Харрикейн», транспортный «Капрони-133», курьерский ME-108 и еще один самолет неизвестного типа. Еще около пятнадцати самолетов были повреждены.*

Между прочим, пытаясь оправдаться перед своим командованием за разгром аэродромов, румынские летчики заявили, что ими были сбиты 16 советских самолетов. Но румыны явно переусердствовали в количестве победных рапортов, так как из налета на аэродром Зельц не вернулся всего один истребитель И-16. Его пилот, старший лейтенант Шкудский, пропал без вести, и все попытки выяснить его судьбу оказались безуспешными. В пылу боя никто не заметил, что с ним случилось. Было высказано предположение, что самолет Шкудского сбили зенитным огнем во время штурма»¹.

Возвращаясь к событиям вокруг Одессы, заметим, что 23 сентября советские истребители снова попытались атаковать

¹ Каминский О. «Одиссея» старшего лейтенанта Шкудского // Вечерняя Одесса. № 119, 21 августа 2008 г.



аэродром Зельц, однако на этот раз в ходе налета несколько IAR-80 и Vf.109E смогли взлететь. Пилоты ИАРов записали себе два сбитых вражеских истребителя.

На следующий день во время патрулирования были сбиты еще два И-16. Еще один истребитель был записан как предположительно уничтоженный — это была 30-я победа (26 подтвержденных и 4 предположительных) летчиков 42/52-й эскадрильи всего за месяц боев.

С 29 сентября, после потери основных пунктов снабжения в Крыму в результате наступления 11-й германской армии, Ставка ВГК отдала приказ об эвакуации частей одесского оборонительного района.

2 октября отмечено последней мощной контратакой. 157-я пехотная дивизия при поддержке 24 танков (из них 18 «эрзацов» «НИ», созданных на базе тракторов) и всей наличной авиации смогли опрокинуть 8-й пулеметный батальон пограничной охраны в районе Дальник — Перселенец. Однако это был лишь временный успех.

После того как огнем дальнобойной артиллерии были подбиты 12 танков, контрнаступление 4 октября захлебнулось (потери составили, по румынским данным, примерно треть личного состава). Однако благодаря такой самоубийственной акции 86 тысяч солдат и офицеров Красной армии успели эвакуироваться.

Стоит сказать, что потери румынской авиации были достаточно большими, так на 4 октября новый командир 7-й группы командор Атанасе Джеорджеску располагал всего четырьмя исправными истребителями Vf-109E, остальные находились в ремонте (в Бухаресте или прямо на аэродроме).

6 октября румынская авиационная группировка пополнилась шестью новенькими IAR-81. Для освоения новой техники по-



требовалось время, и первый боевой вылет летчики совершили только 15 октября, когда пятерка IAR-81 под командованием Джеордже Бордеану с пикирования атаковала одесский порт. Однако, как потом было записано в послеполетном отчете, «без видимых результатов». На следующий день пикировщики повторили атаку, на этот раз румыны по их докладам добились попадания в два судна. 10 октября над Одессой зенитчики сбили IAR-80, погиб пилот — капитан Эрнест Вернеску.

16 октября в 10.30 передовые части 4-й румынской армии вошли в Одессу, а к 16.00 они достигли порта. К закату с организованным сопротивлением было покончено. В плен попали 12 тысяч красноармейцев, которых не успели эвакуировать.

Со 2 августа по 16 октября потери 4-й армии составили 16 578 убитыми и пропавшими без вести и 24 690 ранеными. Действия боевой авиации GAL в этой операции были впечатляющими (по румынским меркам): выполнено 1733 боевых вылетов (163 разведывательных, 344 бомбардировочных, 714 истребительных и 512 связных). На советские войска было сброшено 1249 тонн бомб; по заявлению командования, в воздушных боях был сбит 151 самолет противника. Румынские потери составили 20 самолетов.

Статистика побед по группам выглядит следующим образом:

— Пилоты 7-й истребительной группы за 1941 г. претендуют на 62 подтвержденные и 1 неподтвержденную победы (еще 7 машин были заявлены как уничтоженные на земле). Собственные потери оценивались в 6 самолетов;

— 6-я группа, вооруженная устаревшими PZL P.24E, за этот же период претендует на 11 сбитых советских самолета (только пять подтверждены) и 6 уничтоженных на земле. Собственные потери — три истребителя;



Союзники в одном строю. Румынский и немецкие Bf.109E, 1941 г.

— общая боевая деятельность румынской бомбардировочной авиации с 22 июня по 17 октября 1941 г. может быть представлена в следующей таблице:

Общее положение	Состояние	He. 111	IAR-37	SK 14	«Потез» 63	PZL-37	«Савойя» ЮМО	«Блок» 210	PZL-23	ВСЕГО
Во время кампании	Самолетов, первоначально находившихся на фронте	27	10	17	16	12	—	7	9	98
	Самолетов, полученных позже	—	13	4	—	1	—	1	1	20
	Поставлено самолетов	—	—	—	—	—	12	—	—	12
	ВСЕГО	27	23	21	16	13	12	8	10	130
К концу кампании	Потеряно в боях	7	2	4	3	2	3	4	1	26
	Поврежденных	—	—	2	1	—	1	—	—	4
	Небоееспособных (в ремонте)	1	7	7	3	4	3	2	1	28
	Боееспособных	19	14	8	8	7	5	2	9	56
ВСЕГО	27	23	21	15	13	12	8	11	130	

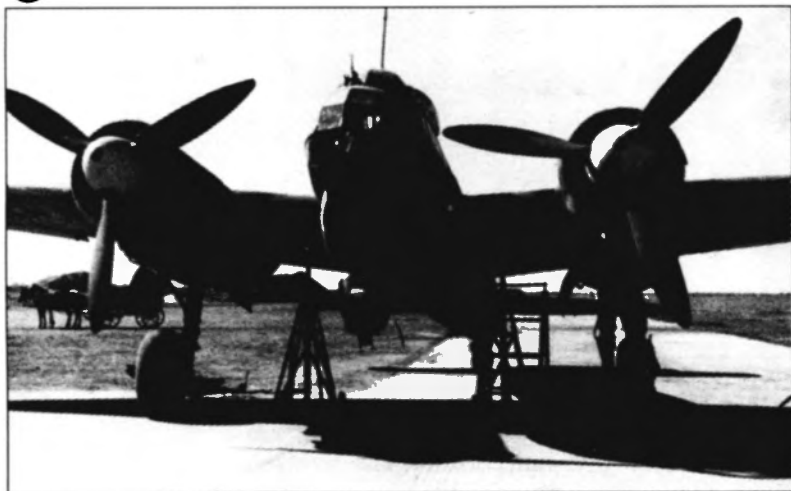


Общее положение	Состояние	He. III	IAR-37	SK 14	«Потез» 63	PZL-37	«Савойя» ЮМО	«Блок» 210	PZL-23	ВСЕГО
На ремонте, на заводах в стране	На заводах (отремонт.)	1	7	7	3	4	3	2	—	27
	Отремонтированные, направленные на фронт	5	13	5	3	1	1	2	—	30
	Списанных	—	—	—	—	—	—	—	9	9
	ВСЕГО	6	20	12	6	5	4	4	9	66

СЛЕДУЮЩАЯ ОСТАНОВКА — СТАЛИНГРАД

Кампания 1941 г. была для румынов очень сложной — ВВС понесли большие потери как в матчасти, так и в летно-техническом составе. Поэтому после падения Одессы 16 октября большая часть подразделений была выведена с фронта на отдых и переформирование. Это был трудный и сложный процесс, который подразумевал психологическое и физическое восстановление экипажей, ремонт техники, восполнение потерь и замену техники.

Кроме того, на 1942—1943 гг. был принят план перевооружения ВВС, который предполагалось реализовать, прежде всего, за счет импорта авиатехники из Германии. Однако, учитывая положение на фронте, не сбрасывалась со счетов и местная авиапромышленность. Основная роль отводилась заводу IAR Braşov, который на тот момент покрывал 50 % запросов ВВС (самолетов IAR-80, 81, 37, 38, 39, авиационных моторов и другого оборудования) и был одним из самых больших авиазаводов Юго-Восточной Европы (около 5000 рабочих). Также он предусматривал создание необходимого количества зенитных батарей для противовоздушной обороны территории страны, противовоздушной обороны наземных частей на фронте и поддержки авиационных



*Бомбардировщик «Юнкерс» Ju.88 на одном из аэродромов
под Сталинградом*

частей. Этот план был выполнен лишь частично, так как быстрое развитие событий не позволило поставщикам выполнить взятые обязательства.

В начале 1942 г. бомбардировщики «Блок» МВ.210 были переведены в разряд транспортных, а истребители PZL P.11 и 24 были вообще выведены из боевого состава ВВС. Из Германии поступили всего несколько «Юнкерс» Ju.52 (отправлены в состав 105-й транспортной эскадрильи). Кроме того, «Физлер» Fi.156 в связных эскадрильях заменили устаревшие «Флит» 10G¹.

Но, как уже упоминалось выше, главным источником поступления новой техники были румынские заводы. 3-я, 9-я ИАГ и 52-я и 53-я истребительные эскадрильи перевооружили IAR-80-ми. 6-я ИАГ получила новенькие истребители — штур-

¹ *Bernard D. Rumanian Air Force. Texas, 1999. P. 54.*



мовики IAR-81. А 2-я разведывательная флотилия заменила свои IAR-38 на более новые IAR-39.

В начале 1942 г. на Восточном фронте находились авиационные и зенитные части, приданные 3-й и 4-й Румынским армиям. Однако к сентябрю положение изменилось. На Восточном фронте румынская авиация была представлена следующими частями.

2-я Истребительная флотилия: 7-я истребительная группа: 56-я, 57-я и 58-я иаэ (Vf.109E); 8-я ИАГ: 41-я, 42-я и 60-я иаэ (IAR-80A); 6-я истребительно-бомбардировочная группа: 61-я и 62-я иаэ (IAR-81).

2-я Бомбардировочная флотилия: 1-я БАГ: 71-я и 72-я баз (JRS-79B); 3-я БАГ: 73-я (P.23B), 74-я («Потэз» 633B.2) и 81-я баз (IAR-37); 5-я БАГ: 79-я и 80-я баз (He-111H-3).

1-я Группа дальней разведки: 1-я («Бленхейм» Mk. I), 2-я (Do.17 M), 3-я эскадрильи дальней разведки («Потэз» 633A.3).

Эти боевые машины поддерживались 105-й (Ju.52) и 108-й транспортными эскадрильями (RWD-13).

Кроме того, к армейскому командованию были приписаны: к 3-й армии — 11-я, 12-я и 13-я, к 4-й армии — 15-я, 16-я и 17-я разведывательные эскадрильи, вооруженные IAR-39.

Авиационные части, подчиненные в оперативном плане IV германскому воздушному флоту, находились на двух базовых аэродромах — у населенных пунктов Тацинская и Морозовская, расположенных между Доном и Донцом, и четырех передовых аэродромах: Карповка, Шутов, Буковская, Перелясовский.

Основной задачей для румынской авиации была поддержка действий 6-й немецкой армии в районе Сталинграда и 3-й румынской армии в излучине Дона.



8 сентября на аэродром Тусов был переброшена 7-я ИАГ, на вооружении которой было 37 Вф.109Е. Днем ранее тут же перебазировавшаяся 6-я ИАГ.

С 9 сентября первые боевые вылеты в район Сталинграда стали выполнять летчики 6-й ИАГ на своих порядком устаревших ИАРах. Учитывая устаревшую матчасть, летчики смогли одержать первую победу только 13 сентября — во время вылета на «свободную охоту» старший лейтенант Олимп Аврам и адъютант Помпилиу Джеорджеску сбили по одному Яку. В этот же день адъютант Георге Писосчи заявил о сбитом бомбардировщике (но эта победа не была ему записана, так как командование посчитало предоставленные подтверждения недостаточными). 14 сентября пилоты 61-й иаэ сбили четыре советских Яка, но и потеряли один самолет.

15 сентября пилоты ИАРов были привлечены к прикрытию бомбардировщиков. В рамках прикрытия четырех больших групп румыны совершили 14 боевых вылетов. Летчики традиционно заявили о трех сбитых Яках, и традиционно же им записали только два. Не обошлось и без потерь — погиб адъютант Николае Соломон.

В этот же день 7-я ИАГ была переброшена поближе к фронту — на аэродром Карповка, где уже базировались несколько немецких истребительных и разведывательных подразделений. Боевой дебют группы оказался неудачным — в первом же бою был сбит командир 57-й аз — капитан Александру Манолиу. Его место занял лейтенант Александру Шербанеску.

16 сентября пилоты 62-й иаэ в большом бою с шестью Яками заявили о четырех сбитых самолетах противника. 17 сентября летчики на ИАР-81 иаэ снова стали привлекаться к вылетам на прикрытия, опять было выполнено прикрытия 4 групп. Во время



второго вылета в этот день адъютант Флориан Буду в честном бою (4:4) сбил один советский самолет¹. В третьем вылете за день, практически в таких же условиях, старший лейтенант Иоан Грама одержал свою первую победу в войне. А во время последнего в этот день вылета четверка ИАРов по возвращении обнаружила группу из 10—12 Пе-2 без истребительного прикрытия. Этим обстоятельством было грех не воспользоваться, и старший лейтенант Мирча Думитреску в результате внезапной атаки смог сбить один самолет.

Однако и 6-я ИАГ понесла потерю: старший лейтенант Олимпиу Аврам из-за боевых повреждений совершил вынужденную посадку на своем IAR-81 (№ 237) недалеко от немецких позиций. Но эту позицию немцы собирались сдавать, и самолет ночью сожгли. Этой же ночью (с 17 на 18 сентября) 7 или 8 советских бомбардировщика атаковали аэродром Трусов, но только легко повредили один IAR-81.

17 сентября боевой счет в Сталинградской кампании открыли и летчики 7-й ИАГ: в 10 км от Сталинграда адъютант Константин Урачи смог сбить Як-1². 18 сентября 6-я ИАГ понесла очередные потери — причем один летчик был записан в пропавшие без вести, хотя его сослуживцы и видели раскрывшийся парашют. Через два дня во время вылета на эскортирование пропал и другой летчик — старший лейтенант Михай Вебер.

19 сентября патруль «мессеров», прикрывая группу немецких бомбардировщиков, над Сталинградом столкнулся с 16 Яками. После короткого боя румыны заявили об одной победе. 27 сентября пара машин из 6-й ИАГ над Сталинградом столкнулась

¹ Стоит сказать, что в 1944 г. летчик некоторое время будет лучшим румынским асом с 16 победами.

² *Bernard D. Op. cit. P.3 7.*



с 15 Яками. Несмотря на впечатляющие преимущество, советские летчики не смогли уничтожить румын: адъютант Анхель Никулеску смог посадить поврежденный самолет (который впоследствии восстановили), неутомимый Аврам заявил об одном сбитом самолете противника.

К 1 октября в составе 6-й ИАГ насчитывалось 25 IAR-81. 3 октября десять IAR-81 из 6-й ИАГ двумя группами (четыре и шесть машин) атаковали цели в северной части Сталинграда. Туда же направилась семерка таких машин и наутро следующего дня. Через три часа налет повторили, на этот раз один самолет был поврежден огнем с земли.

5 октября в 07.00 четверка IAR-81 из 6-й ИАГ вылетели на штурмовку Сталинградского тракторного завода. Несмотря на сильный огонь с земли и повреждение одной машины, летчики доложили о нескольких прямых попаданиях в цель.

Ввиду приближающейся зимы 6-ю ИАГ стали перебазировать на более приспособленный аэродром в Морозовскую. Однако из-за интенсивных вылетов несколько дней летчики летали как с аэродрома Баковская, так и Перелесовский.

После того как в ноябре 1942 г. Красная армия прорвала фронт, 6-я ИАГ в рамках тщетных попыток остановить советское наступление была брошена в бой. В одном из штурмовых вылетов погиб Василие Труица (его самолет был найден севернее станицы Черничерская). В начале декабря боеспособных самолетов и летчиков в 6-й ИАГ было очень мало, и в ее состав включили несколько летчиков из состава 8-й ИАГ, которую выводили с фронта. 61-я иаз получила IAR-80А и В, а все сохранившиеся IAR-81 свели в одну эскадрилью (62-ю).

О боевой работе румынских летчиков того периода известно крайне мало. Так, 7 декабря во время вылета на сопровождение



бомбардировщиков адъютант Писосчи из 6-й ИАГ случайно вышел на три Яка. Советские летчики были не готовы к внезапному нападению, и при развороте одна машина столкнулась с другой, взорвавшись в воздухе. В тот же день произошел безрезультатный бой пары IAR-81 (прикрывавших несколько He.111) с парой Яков.

12 декабря вся 62-я иаэ была поднята на прикрытие нескольких немецких «штук» и He.111. Кроме того, ИАРы применяли в качестве пикировщиков. Так, румынские летчики бомбили деревню Калинов Нос, а станицу Жуковскую проутожили четыре раза за один день!

13 декабря пилоты 6-й ИАГ выполнили 45 вылетов, прикрывая переправу частей 2-го румынского корпуса через реку Чир. Результаты были более чем скромными — было уничтожено всего 4 советских танка. В воздушных боях летчики IAR-80-х заявили о трех сбитых Яках (официально записана всего одна победа).

20 декабря 6-я ИАГ добилась некоторых успехов. В 08.30 восьмерка IAR-80 была поднята на прикрытие румынских JRS-79B, летевших бомбить советские позиции в районе Буковской. В 09.00 группу атаковали пять Яков, через две минуты в район подтянулись еще четыре советские машины. В первые же минуты схватки две советские машины были сбиты (победы одержали старший лейтенант Бакиу и адъютант Цоцебас). В 09.15 в район боя подошли еще три советских истребителя. Примерно в это время адъютант Цоцебас одержал свою вторую победу в этот день. Тем временем Бакиу самовольно вышел из боя и ринулся атаковать пару Ил-4-х, шедших без истребительного прикрытия. Как он потом докладывал, ему удалось сбить один самолет, но победа была записана ему как предположительная. В еще одном



*«Савойя» SM.79 румынской авиации над Сталинградом,
зима 1942 г.*

бою, в тот же день, 6-я ИАГ потеряла один самолет, но и один советский самолет был сбит.

Точку в боевой работе 6-й ИАГ в 1942 г. поставил налет советских бомбардировщиков на Морозовскую 21 декабря. Правда, возвращавшийся с вылета Цоцебас сбил один из отходящих бомбардировщиков (это была его пятая победа).

В битве за Сталинград румынская истребительная авиация сопровождала германскую бомбардировочную авиацию при выполнении всех ее вылетов. Интересно, что немцы достаточно высоко оценили подготовку своих румынских коллег. Так, генерал Мартин Виеберг писал в своих мемуарах: *«Несколько раз в налетах на Сталинград наши “штуки” прикрывали румынские истребители. Они прикрывали их отлично»*. Например, 19 сентября патруль «мессеров», прикрывая группу He.111 и Ju.88, над



Сталинградом столкнулся с 16 Яками и в неравном бою сбил одного из нападавших.

Одновременно румынская авиация действует на северном направлении наступления 6-й немецкой армии в районе Котлубани. Она бомбит скопления пехоты, бронетанковые и автоколонны, железнодорожное полотно и строения на вокзалах Котлубани, Катлинино, Иловинская и Фролов. Только за сентябрь—октябрь 1942 г. в воздушных боях были заявлены сбитыми 46 самолетов противника (официально подтверждены 38).

До 19 ноября 1942 г. румынская разведывательная авиация информировала командование о скопление войск противника в секторах Клецкая и Серафимовичи и у плацдарма Чеботарев, непосредственно перед позициями 3-й румынской армии.

Советское контрнаступление 19—25 ноября 1942 г. в зоне 3-й румынской армии все равно стало для румын неожиданностью и вынудило их начать отступление, которое закончилось только в марте 1944 г. на северо-восточных рубежах Румынии.

Как известно, 6-я немецкая армия была окружена и капитулировала в Сталинграде, так же как и большинство румынских



Причудливый камуфляж румынского «Хейнкель» He.111



наземных частей у излучины Дона. Из-за неблагоприятных погодных условий действия румынской и немецкой авиации были очень ограничены. Окруженная группа генерала Михаила Ласкэра снабжалась авиацией по мере возможности. Так, утром 22 ноября капитан Валентин Стэнеску облетел окруженные войска на «Шторьхе» и приземлился у х. Головский, где находился штаб 6-й румынской пехотной дивизии. Он привез генералу Петре Думитреску, командующему 3-й румынской армии, последнее сообщение окруженных, подписанное генералами Ласкэром, Мазарини и Сианом:

«1. Положение очень тяжелое. Сегодня утром (22.XI) началась очень мощная танковая атака, при поддержке “Катюш” слева сектора D.5I, справа сектора D.6I и слева сектора D.15I. Кольцо сжимается с каждым часом.

2. Осталось всего 40 артиллерийских снарядов. Большинство минометных мин израсходовано. У пехоты очень мало патронов. Противотанковая артиллерия всех калибров неэффективна против танков противника. Пехота гибнет под гусеницами танков.

3. Очень большое количество раненых, но очень мало медикаментов.

4. Можем продержаться максимум до завтрашнего дня. Люди три дня не ели. В ночь с 22.XI на 23.XI запланирован прорыв в направлении Чернышевская».

В те дни (22 и 23 ноября) 7-я ИАГ, базировавшаяся на аэродроме Карповка, была вынуждена отбивать атаки противника и под огнем эвакуироваться на запад. Эта история стоит отдельного рассказа. Наступление советских войск было неожиданным, и в первый момент румынское и немецкое командование потеряло контроль над своими войсками. Срочно нужна была разведывательная



Подвеска контейнера с мелкими бомбами под He.111

информация, но погода при этом была нелетная и разведполеты выполнялись только хорошо подготовленными пилотами.

21 ноября с аэродрома Карповки на разведку взлетел старший лейтенант Дицезаре. В районе боев он был обстрелян с земли, и после того, как в кабину стало поступать топливо, летчик поспешил вернуться на свой аэродром. Оказалось, что пулей пробит топливный бак. Тогда вместо него вылетел Шербанеску, который выяснил, что советские танки всего в нескольких километрах от аэродрома. Это сообщение произвело эффект разорвавшейся бомбы — никто не ожидал от Красной армии такой прыти.

После звонка в штаб авиационного командования на аэродром прибыли два транспортных JRS-79B, которые забрали большинство техников и часть летного состава.

Тем временем лейтенант Шербанеску, имевший богатый опыт пехотных боев, занялся организацией обороны аэродрома.



В его распоряжении было всего две батареи зенитной артиллерии (одна батарея 37-мм орудия, другая — 75-мм).

Однако утром 23 ноября все неповрежденные самолеты взлетели под огнем советских танков. Пять самолетов были повреждены или уничтожены во время этой попытки, но восемь все же приземлились на аэродроме в Тацинской. Все эти истребители вывезли и своих механиков (причем адъютант Тибериу Винка умудрился вывести двоих!).

Потери летчиков были достаточно большими, и оставшиеся «мессеры» свели вместе с He.111 в смешанную группу. Причем румынские летчики продолжали эпизодически появляться над линией фронта.

В целом результаты участия румынской авиации в боевых действиях в 1942 г. можно свести в следующую таблицу:

Выполнение задач в интересах	Самолето-вылетов	Сброшено бомб
6-й немецкой армии	2220	800 349 тонн
3-й румынской армии	1704	732 380 тонн
Всего:	3924	1 532 729 тонн

ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ

Весной 1943 г. началось перевооружение румынской авиации. Прежде всего это коснулось истребительных частей — немцы стали передавать современные Bf.109G. Первой эскадрильей, получившей новую технику, стал 43-я иаэ. Для массового переобучения румын немцы создали крупную учебную базу на аэродроме Тирасполь. Тут под руководством асов из JG 52, которых возглавлял лейтенант Гельмут Липферт, начали обучение лучшие летчики из 7-й и 9-й ИАГ. Первые шесть самолетов — два Bf.109F-4 и четыре Bf.109G-2 прибыли в Тирасполь



8 апреля. Самолетов не хватало, и для обучения использовали и четыре уцелевших в боях и авариях «Хейнкеля» He.112. После обучения 20 наиболее подготовленных летчиков 7-й ИАГ были временно зачислены в состав элитной эскадры JG 3 «Удет», которая по состоянию на 11 марта базировалась на аэродроме Днепропетровска.

Вскоре из состава люфтваффе румынским ВВС передали 40 Bf.109G-2 и G-4. И хотя на них были нанесены желтые кресты, тем не менее фактически машины передавались румынам на время. На их базе была сформирована временная немецко-румынская авиагруппа (Deutsch — Koniglich Rumanischen Jagdverband), которую возглавил известный на тот момент немецкий эксперт — лейтенант Эберхард фон Боремски. Первые боевые вылеты румынские летчики выполнили с аэродрома Павлоград (места базирования III./JG 3). Однако уже первый вылет 29 марта оказался крайне неудачным для румын — в бою погиб капитан Георге Раду. Этот достаточно подготовленный летчик с большим количеством часов налета был инструктором в летной школе и поэтому не имел боевого опыта. Летчикам группы в тот день удалось одержать только одну победу — адъютант Ион Панаит сбил Ил-2.

В апреле группу перебросили поближе к фронту — на аэродром Краматорская, а затем и на Часов Яр. С увеличением количества боевых вылетов увеличивались победы летчиков, но и росли потери. Так, в майских боях погиб лучший ас 1941 г. — лейтенант резерва Николае Полизу-Микунешти.

Летчики смешанной группы участвовали в военном параде 5 июня 1943 г. в Кировограде, промаршировав перед королем Михаем I, маршалом Ионом Антонеску и высокопоставленными немецкими генералами. Вскоре после парада группу расформи-



ровали. Подводя итоги, стоит сказать, что с 29 марта по 1 июня румынские летчики в составе группы совершили 583 боевых вылета, сбросив 14 600 кг бомб, сбив 28 советских самолетов, потеряв при этом трех летчиков погибшими.

Все ветераны группы были возвращены в 7-ю ИАГ и прибыли в Тирасполь 6 июня. Вскоре они стали инструкторами в ходе начавшегося массового перехода румын на Vf.109G.

ТРЕТЬЯ КАМПАНИЯ

Возвращение румынской авиации на Восточный фронт совпало с так называемой битвой за Донбасс. Естественно, что базироваться им пришлось вблизи от линии фронта — с 12 июня на аэродроме Мариуполь. Основной задачей летчиков стало прикрытие германских и румынских пикировщиков и бомбардировщиков.

В ходе тяжелейших боев румынские летчики (в отличие, например, от словаков) проявили большую храбрость, вступая в бой в любой ситуации. В летних боях кроме погибших и раненых появились и попавшие в советский плен. Практически в первую неделю потеряли ориентацию и приземлились на советском аэродроме на новеньких Vf.109G-4 капитан Октав Пенеску и адъютант Мирча Глузак. Затем 26 июня в тяжелейшем бою столкнулся с советским «Спитфайром» адъютант Лаурентиу Катана. Летчик смог воспользоваться парашютом и попал в плен. Отметим также, что все три летчика после войны так и не вернулись на родину, по всей видимости, сгинув в сибирских лагерях.

Пиком боевой активности 7-й ИАГ стало 18 июля, когда летчики выполнили 48 боевых вылетов в район Куйбышевка —



Успенская — Славянск, заявив при этом о 20 сбитых советских самолетах в 8 воздушных боях. Командование ВВС признало только 15 побед подтвержденными, а остальные 5 были записаны как предположительные. Второй такой успех румыны относят к 16 августа, когда летчики в 40 боевых вылетах одержали 22 подтвержденные и 5 предположительных побед. На этот раз район боевой активности ограничивался районом Изюм — Краматорская — Голая Долина — Богородичное. Лучшим летчиком дня стал Ион Милу с 5 победами.

Вообще стоит сказать, что лучшим днем для румынских ВВС во Второй мировой войне было 10 июня 1944 г., когда на счет румынских летчиков были записаны 28 сбитых американских истребителя P-38 «Лайтинг» (американцы признали потерю лишь 23 самолетов над Румынией).

14 августа 1943 г. в 7-ю ИАГ перешли девять летчиков из 9-й ИАГ. На тот момент группа базировалась на аэродроме Краматорская. Из воспоминаний румынских летчиков того периода стоит отметить многочисленные ночные налеты советских ночных бомбардировщиков По-2. Также начало сказываться количественное и качественное превосходство советской авиации: так, только за 17 августа были повреждены в боях шесть Vf.109 (три G-2 и три G-4). В тот же день проявил большое мужество сублейтенант Костин Георгеску из 43-й иаэ. Во время прикрытия Hs.129 он в одиночку выдержал бой с 15-ю Яками. В результате летчик был ранен, но смог совершить аварийную посадку на своей территории около Славянска. В госпитале летчику пришлось ампутировать левую ногу. Всего на тот момент он выполнил 45 боевых вылета на P.11f и 50 — на Vf.109G¹.

¹ *Bernand D. Rumanian Aces of World War 2. London, 2003. P. 31.*



Румынские Bf.109G на полевом аэродроме

В начале сентября из-за быстрого наступления советских войск румынские летчики были вынуждены эвакуироваться с аэродрома Краматорская. Уцелевшие истребители были переброшены на аэродромы Днепропетровск и Мариуполь (вскоре тут собралась вся группа). Так, 7-я ИАГ была отправлена в Геническ в конце сентября, где получила новые Bf.109G-6 из наличного состава люфтваффе.

23 октября с Тирасполя прибыла новая группа летчиков 9-й ИАГ в составе трех эскадрилий: 47-й, 48-й и 49-й. Они сменили на фронте летчиков 7-й ИАГ (при этом некоторые летчики остались «на второй срок»), которые вернулись из пятимесячной командировки.

ОПЕРАЦИЯ «ПРИЛИВНАЯ ВОЛНА»

В годы Второй мировой войны важным фактором, повлиявшим на окончание войны в Европе, стали регулярные бомбардировки большими силами стратегически важных целей Германии и ее союзников. И так случилось, что отрабатывалась такая методика (как называют ее и поныне в Германии — «террористических бомбардировок») именно в Румынии.

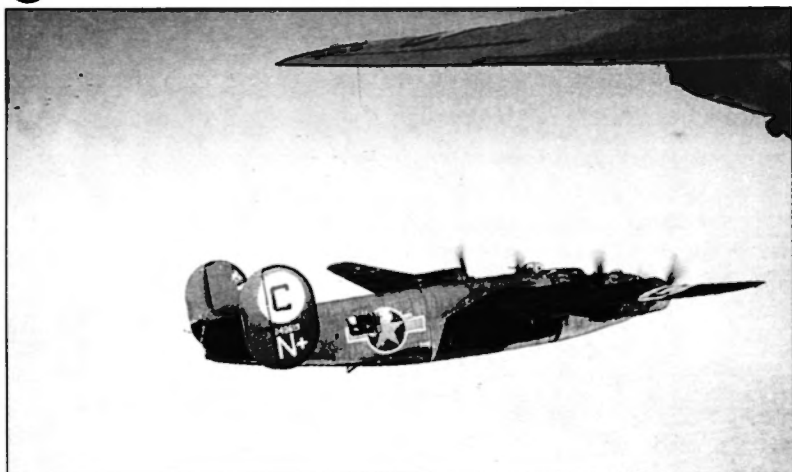


Начало отработки методики «террористических бомбардировок»

Для отработки методики в составе USSAF¹ было создано специальное подразделение, известное как HALPRO². Экипажи и бомбардировщики В-24 «Либерејтор» в начале июня 1942 г. перебросили на аэродром Файд (Египет) в районе Суэцкого канала. Уже 12 июня 1942 г. экипажи HALPRO поднялись в воздух и отправились в первый европейский рейд ВВС США. Их целью

¹ ВВС США — U.S. Army Air Forces.

² Аббревиатура от Halverson Provisional detachment.



Самолеты направляются на очередную бомбардировку Плоешти

был комплекс нефтеперерабатывающих заводов в Плоешти в Румынии. В этом налете приняли участие тринадцать В-24D под командованием полковника Гарри Хальверсона: двенадцать из них бомбили цель, но лишь семь машин приземлились на вспомогательном аэродроме в Ираке.

Задачи выполнены не были: 8 бомб упало в Черное море, 2 — в Констанце, 6 — в Плоешти, 6 — в Тиешани и несколько в Циофлицени. На земле погибли три человека. Но это было только зловещее начало.

Тем не менее командование люфтваффе сделало свои выводы из налета и вскоре в районе Плоешти была создана самая насыщенная в Европе система противовоздушной обороны. Тут расположили 36 тяжелых зенитных батарей (всего 164 орудия калибра 88 мм), а также 16 батарей легкой зенитной артиллерии (210 стволов калибра 20 и 37 мм). Там же базировались 71 аэростат заграждения и так называемый «Катерпиллер» (бронепе-



езд ПВО), и пять истребительных эскадрилий и одна эскадрилья ночных истребителей ВВС Румынии, и пять эскадрилий (из них две ночных истребителей) люфтваффе.

Ко второму налету американцы подготовились более основательно, и 1 августа 1943 г. стало настоящим кошмаром Плоешти. Внезапную атаку предусматривалось осуществить силами пяти групп В-24, которые, взлетев с аэродромов в Северной Африке, должны были пролететь более 3200 км (в оба конца). Чтобы избежать обнаружения, машинам предстояло лететь на малой высоте. Бомбометание предполагалось осуществлять с высот от 15 до 90 м.

На расстоянии более 1600 км от Африки находилось семь нефтеперерабатывающих заводов и нефтехранилища. Каждой американской группе предстояло атаковать по одному комплексу, а 93-й и 98-й бомбардировочным группам — по два. Пролетев над Средиземным морем, силы бомбардировщиков, без истребительного прикрытия, начали долгий полет над сушей к своей цели, где уже были приведены в готовность истребители люфтваффе и румынских ВВС (так как передовые посты ВНОС находились уже в Греции).

С самого начала у американцев все пошло наперекосяк — лидирующий «Либереитор» упал в море, унеся с собой главного штурмана. Самолет резервного штурмана должен был вернуться на базу из-за технических проблем. Над Грецией группу встретила плохая погода, и плотные оборонительные порядки бомбардировщиков рассыпались. И, наконец, ошибочно выбранный поворотный пункт маршрута направил передовые части бомбардировщиков к Бухаресту, который был окружен многочисленными позициями зениток.



53-я эскадрилья, вооруженная «мессершмиттами», смогла поднять только дежурную четверку истребителей в составе: Иоан Мага, Замфиреску, Думитру Энциою и Николае Скули. В 14.13 они столкнулись с американцами. Но из-за малого остатка топлива румынские летчики сделали только одну атаку. В результате Мага и Энциою (совершил вынужденную посадку после того, как закончилось топливо) заявили каждый об одном сбитом самолете противника¹. Замфиреску повредил один, но его падения он не видел и самолет не упал (по крайней мере в Румынии).

6-я истребительная группа, находившаяся на аэродроме Пипера (под Бухарестом) располагала 16 самолетами IAR-80, однако только 12 смогли взлететь на перехват противника. Взлетев в 13.20, через полчаса румыны нашли противника в районе Кривина — Периш — Буфффа. Командование решило, что американцы идут бомбить столицы, и выдало истребителям новое направление. Около Плоешти адъютант Аурель Владереану смог сбить один бомбардировщик, а Думитру Илие записал две предположительные победы (бомбардировщики загорелись, но полет, по словам летчика, продолжали, вероятно, упали в Болгарии или в Средиземное море). Адъютант Георге Цоцебас был вынужден совершить аварийную посадку (самолет позже восстановлен). Героем дня стал лейтенант Кароль Анасташеску, который сбил 2 В-24. Вот как в его изложении выглядел бой: *«Утром 1 августа 1943 года я был на дежурстве на аэродроме Пипера. Меня попросил подменить мой товарищ Теодор Николаеску, который уехал на свадьбу сестры. Мы сидели в ангаре возле самолетов, когда услышали сигнал тревоги. В 10.25 мы*

¹ Bernard D. Romanian aces. P. 35.



Американский бомбардировщик над Плоешти

получили последние предполетные указания и в 11.00 сидели в кабинах самолетов под палящим солнцем в ожидании приказа на взлет. Только в 13.20 мы начали взлетать, причем получили необычный приказ — набрать высоту в 200 метров, мало того, вести бой на такой малой высоте было очень сложно, если не невозможно. Большим сюрпризом для нас стала компактная группа бомбардировщиков: это были американские В-24. Они летели фактически “крылом к крылу”, как на параде. Я приказал атаковать. Приблизившись к бомбардировщикам, я нажал



на гашетку. Мы все были вынуждены держать себя в руках и, несмотря на обилие целей, атаковать с лучших позиций.

Со ста метров я стал стрелять в левое крыло, где, как я помнил, находились топливные баки, однако ничего не происходило. Чтобы избежать ответного огня стрелков “Либерейтора”, я быстро стикировал и чуть не разбился. Когда я восстановил положение, бомбардировщики оказались под плотным огнем зенитной артиллерии вокруг Плоешти и часть нефтеперерабатывающих заводов была в огне. Все вокруг было похоже на ад. Я сделал третий заход и прицелился в тот же В-24 и стал стрелять в то же крыло. В тот же момент я услышал сильный удар по моему самолету. Осмотревшись вокруг, я увидел что вражеский бомбардировщик загорелся, впрочем, как и мой истребитель. Я открыл фонарь, но высота была всего в 50 метров и прыгать с парашютом было нельзя. Мне ничего не оставалось, как понемногу набирать высоту. Тут мне в прицел попал второй В-24, в который я стрелял. Мало того, казалось, что мы столкнемся. Я выбросился с парашютом и очнулся только в госпитале»¹.

К этому описанию боя стоит добавить несколько фактов. Около 14.00 В-24 93-й бомбардировочной группы начали атаку. Из-за навигационной ошибки план нападения стал бесполезным, и экипажи были вынуждены бомбить первые попавшиеся под руку цели. Следующие за ведущей эскадрильи поступили аналогичным образом. В дело вступила зенитная артиллерия — огонь был невероятно плотным и точным! «Либерейторы» летели настолько низко, что иногда их стрелки устраивали дуэли с расчетами зениток. Пламя и дым от горящих нефтеперерабаты-

¹ Nitu V. Operation «Tidal Wave» — from Romanian view на <http://www.elknet.pl/acestory/tidalwave/tidalwave.htm>



Бомбардировщик выполняет боевую задачу над Плоешти

вающих заводов поднималось на высоту свыше 300 м, покрывая пролетавшие самолеты копотью. Спустя двадцать семь минут после падения первых бомб все было кончено. Но американцам еще предстоял семичасовой обратный путь, на котором их подстерегали стаи истребителей.

45-я эскадрилья 4-й истребительной группы в составе шести самолетов была поднята с аэродрома Таргшор. Взлетев в 13.30, они заняли высоту в 1200 метров, однако получили точное направление от станции наведения с точностью в 100 метров только в 14.00. В итоге Иоан Никола сбил один бомбардировщик, который упал южнее деревни Огерезени, а адъютант Иоан Босинчану также атаковал В-24, но, расстреляв весь боекомплект, смог только повредить несколько пулеметных турелей. Все румынские пилоты вернулись на аэродром благополучно, а уже в 15.30 четверо из них снова взлетели. По результатам второго



вылета Крису Крису сбил один В-24, а Ион Барладеану — два. Американские машины упали западнее Биликуруешти и северо-восточней Контештии де Сус.

51-я эскадрилья ночных истребителей с аэродрома Зилиштя смогла поднять в воздух только четыре Vf.110, при этом только экипаж капитана Марина Чика смог около Болинтину де Вале на высоте 300 метров найти противника. Это была пара В-24, которые атаковал единичный Vf.109. Понятно, что «ночники» атаковали другой. После нескольких очередей у американца загорелось два двигателя, но и «стодесятый» был подожежен огнем стрелков. Командир успел отдать команду спастись, но сам погиб, так как его парашют не открылся.

Более результативными оказались летчики 4-й ИАГ на IAR-80С из-за того, что на их машинах стояли две 20-мм пушки «Икария» и два 13,2-мм пулемета. В то же время IAR-80В из 6-й ИАГ такого усиленного вооружения не имели. Румыны потеряли 2 самолета (один летчик погиб, остальные получили ранения разной тяжести) и еще 2 самолета были повреждены. Летчики-истребители заявили о 9 сбитых американских бомбардировщиках.

Летчики люфтваффе выполнили 69 боевых вылетов, сбив 7 самолетов противника, но при этом потеряв два самолета сбитыми (оба летчика погибли) и 9 поврежденными.

В Ливию вернулись 88 самолетов В-24, из них 55 были повреждены. Часть машин совершила посадки в нейтральной Турции, и их экипажи были интернированы. В итоге 310 членов экипажей погибли, 108 попали в плен, а 78 были интернированы в Турции. Сам эффект от налета был чисто психологическим — поврежденные объекты восстановили свою мощь всего за пару недель...



ГОРЯЧЕЕ ЛЕТО 1944-го

Новый 1944 г. румынские летчики встретили в тяжелейшем положении — им приходилось воевать на два фронта. Часть эскадрилий воевала на Восточном фронте, а часть боролась с налетами авиации союзников (прежде всего американской) на территорию страны.

Основной частью на Восточном фронте была 9-я ИАГ, которая 10 января была отозвана с Николаева на аэродром Лепетика. В начале марта ее местом базирования стал известный по боям лета 1941 г. аэродром Дальник под Одессой. При этом группой назвать это сводное подразделение было сложно, так как из-за боевых и небоевых потерь количество пригодных к вылету самолетов было крайне ничтожно — так, на 30 марта 1944 г. в группе числилось 13 Vf.109G¹.

Советское наступление опять было очень стремительным: 10 апреля советские войска освободили Одессу, а через два дня взяли Тирасполь (административный центр новообразованной румынской провинции Транснистрия). 6 апреля 9-я ИАГ покинула Тирасполь, основной базой стал аэродром Текучи в Молдавии. С приближением линии фронта к Румынии летчики становились все более озлобленными, и схватки в воздухе приобрели особую ожесточенность. Причем неприязнь румын проявлялась не столько по отношению к советским летчикам, сколько к американским. Особенно после событий 4 апреля, когда после массовой бомбежки железнодорожной станции Бухарест погибли 2736 человек и еще 2341 были ранены. И это менее чем за час! В тот же день в румынской столице появилось

¹ *Bernand D. Romanian aces. P. 35.*



новое кладбище — «4 апреля». После таких событий американских летчиков, которые вздумали воспользоваться парашютами после боя в румынском небе, ждала только скорая смерть. В то же время в советской мемуарной литературе отмечены случаи, когда румынские крестьяне укрывали сбитых советских летчиков. Такие факты говорят о многом...

При этом нельзя сказать, что советские самолеты не бомбили территорию Румынии. Бомбили, и еще как, но, как правило, в полетных картах были отмечены почти исключительно военные объекты. По-прежнему основной целью оставался порт Констанца, очень плотно минировали судоходный Дунай, который к этому времени контролировали румыны, так что минирование выглядело вполне логично. Однако по сравнению с налетами союзников это были «укусы комара».

Хотя немцам и самим не хватало техники, тем не менее к лету 1944 г. румынским ВВС были переданы от 60 до 80 Fw.109G, а также несколько Fw.190 и Fw.110. Непосредственно в Румынии советское наступление началось с северо-восточных границ. В середине апреля со столичного аэродрома Бухарест-Пипера ближе к фронту в южную Молдавию были переброшены истребители 7-й ИАГ. Заменить опытных летчиков в обороне неба столицы фактически было нечем — так, остались три эскадрильи 2-й ИАГ (сформированы только три месяца назад на IAR-80/81). Тем не менее именно эти летчики и выдержали борьбу с многочисленными американскими бомбардировщиками. Так, по румынским данным, летчики группы выполнили с 4 апреля по 6 июня 363 боевых вылета, одержав 60 подтвержденных и 10 предположительных побед (и это на 35—40 самолетах). При этом потери составили всего 7 летчиков (среди них лучший ас на IAR-80 — адъютант Флориан Буду, погибший 31 мая).



Что касается Восточного фронта, то положение Румынии значительно ухудшилось. 20 августа началось мощное советское наступление в районе Яссы — Кишинев. Практически сразу фронт румыно-германских частей был прорван. Превосходство в воздухе было колоссальным — так, советские ВВС располагали на этом направлении 1952 самолетами, из которых 802 были истребители. В то же время румыны и немцы могли выставить только 300 истребителей (из которых лишь 250 могли подняться в воздух).

Вместе с «мессершмиттами» 9-й ИАГ сражались и летчики 2-й ИАГ, к тому моменту уже снятые с противоздушной обороны столицы. Несмотря на то что они летали на устаревших IAR-81, тем не менее им удавалось время от времени одерживать победы. Так, за 20—21 августа они записали себе на счет сбитый Ла-5ФН и два Ла-7 (плюс «Аэрокобра» предположительно), однако такой успех был оплачен потерей сразу пяти самолетов. Кстати, летчики 9-й ИАГ действовали не намного лучше, заявив за эти два дня 10 побед. При этом гибли или попадали в плен достаточно подготовленные летчики — например, 22 августа над Молдавией был сбит и попал в плен адъютант Траян Даржан (17 побед).

СМЕНА ЛАГЕРЯ

Потерпев ряд сокрушительных поражений от Красной армии, румыны поняли, что ошиблись в выборе союзника во Второй мировой войне. 23 августа 1944 г., после вступления на территорию Румынии советских войск, в Бухаресте произошел государственный переворот. Король Михай, до этого игравший чисто номинальную роль в руководстве страной, отстранил от



власти пронемецкого диктатора Антонеску, а затем объявил войну Германии и ее союзникам.

Такое развитие событий стало полной неожиданностью как для румынских, так и для германских летчиков. Начался массовый захват самолетов и имущества люфтваффе. В результате румынам досталось 228 самолетов, но большинство боеспособных машин (в частности, все истребители «Фокке-Вульф», Fw.190) было передано новым союзникам — ВВС РККА.

Вот что вспоминал об этом известный советский ас Н.М. Скормохов: *«На румынских аэродромах были захвачены немецкие самолеты — Me-109 и ФВ-190. Предоставилась возможность полетать на них, получше изучить их сильные и слабые стороны. И мы немедленно воспользовались этим столь подходящим случаем. Быстро освоились с кабинным оборудованием трофейной техники и стали пробовать ее в полетах. Потом провели целую серию учебных воздушных боев: “мессеры” и “фоккеры” против “лавочкиных”. Удалось выявить немало любопытных особенностей во вражеских машинах, что потом принесло нам неоценимую пользу».*

Машины, избежавшие конфискации, получили опознавательные знаки новых румынских ВВС — красно-желто-голубые кокарды. Желтые идентификационные полосы на фюзеляжах и законцовки крыльев закрасили белой краской.

Первым боевым вылетом румынских ВВС была атака парой IAR-81С немецкого поста в городке Тандерей. Как потом утверждал захваченный в плен немецкий офицер, после налета из 80 солдат гарнизона в живых осталось только 27.

Практически сразу в отместку за предательство своих бывших союзников немцы начали бомбардировки Бухареста. На защиту столицы были подняты истребители 7-й и 9-й ис-



требительных групп, переброшенные на аэродром Попешти-Леордени. Уже 25 августа капитан Константин Кантакузино (лучший румынский ас Второй мировой войны) повел шестерку Bf.109G на перехват 11 He.111, направлявшихся к городу. Бомбардировщики шли без прикрытия, в итоге люфтваффе лишились шести машин (три «Хейнкеля» были сбиты и еще три — серьезно повреждены). На обратном пути румынские летчики обнаружили группу Ju.87, тоже шедшую без истребительного эскорта. Не воспользоваться этим было грех, и вскоре один «Юнкерс» уже горел на земле. От полного разгрома «лаптежников» спас только малый остаток топлива и боеприпасов у нападавших. На следующий день «мессеры» сбили еще три немецких самолета и уничтожили два Ju. 52 на земле¹.

Всего до 31 августа только 9-я ИАГ выполнила 41 боевой вылет. Летчики одержали семь подтвержденных побед, еще три были записаны как предположительные. После «сражения за столицу» 7-ю ИАГ из-за малого числа самолетов объединили с 9-й ИАГ. Ее командиром назначили капитана Луциана Тома.

1 сентября было объявлено о создании 1-го румынского воздушного корпуса (Corpul 1 Aerian Roman) для поддержки советского наступления в Трансильвании и Словакии. Практически все наличные машины были перебазированы на авиабазы в Южной Трансильвании. Новые условия диктовали и новые правила — произошла коренная реорганизация воздушных сил. На начало сентября в корпус входили следующие авиачасти:

¹ *Bernard D. Romanian aces.* P. 54.



*«Мессершмитт» из 7-й истребительной авиагруппы
румынских ВВС*

ИСТРЕБИТЕЛЬНОЕ КОМАНДОВАНИЕ		
2-я истребительная группа	65-я и 66-я истребительные эскадрильи (иаэ)	IAR-81C
6-я ИАГ	59-я, 61-я и 62-я иаэ	IAR-81C
9-я ИАГ	47-я, 48-я и 56-я иаэ	Bf.109G
БОМБАРДИРОВОЧНОЕ КОМАНДОВАНИЕ		
3-я группа пикирующих бомбардировщиков	74-я и 81-я эскадрилья пикирующих бомбардировщиков	Ju.87D-5
5-я бомбардировочная группа	77-я и 78-я бомбардировочные эскадрильи	Ju.88A-4
8-я штурмовая группа	41-я и 42-я штурмовые эскадрильи	Hs.129B-2
11-я и 12-я разведывательные эскадрильи	IAR-39	
2-я эскадрилья дальней разведки	Ju.88D-1	
Транспортная эскадрилья	Ju.52 и IAR-39 — буксировщики планеров	
Всего 210 самолетов, причем половина из них германского производства, что создавало немалые трудности в эксплуатации из-за прекращения поставок запчастей.		



20 сентября к румынским ВВС добавились следующие подразделения: 44-я истребительная эс (IAR-80B, IAR-81A и Vf.109G); 85-я эс пикирующих бомбардировщиков (Ju. 87D-5); 60-я штурмовая эс (Hs.129B-2) и 14-я и 15-я разведывательные эс (IAR-37и IAR-39).

ТРАНСИЛЬВАНИЯ

В Трансильвании первыми появились IAR-81С, которые 7 сентября перебазировались на аэродром Турнизор. Через два дня летчики выполнили свой первый боевой вылет. Самым неприятным сюрпризом первого боевого дня для летчиков стал факт обстрела советскими зенитчиками, которые повредили один самолет. Успевшие хорошо изучить силуэты вражеских самолетов зенитчики открывали огонь, не обращая внимания на опознавательные знаки.

Еще более трагично закончился вылет восьмерки Hs.129B-2 на позиции немцев в районе местечка Турда под Колошваром 14 сентября. В том вылете два румынских самолета были сбиты немецкими Vf.109 из 52-й истребительной эскадры и еще два самолета — огнем советской зенитной артиллерии. Один пилот погиб, а еще один попал с тяжелыми ранениями в госпиталь.

В тот же день летчики ИАРов при атаке аэродрома в Со-месени уничтожили на земле транспортный планер «Гота». 15 сентября этот же аэродром «посетили» румынские «Мессершмитты». Летчики подошли с севера, откуда их не ждали, и, как на полигоне, расстреляли всю технику, стоявшую на взлетной полосе. В число уничтоженных занесли венгерский «Риджани» Re.2000, Fw.58 и три транспортных планера.



16 сентября летчики ИАРов впервые столкнулись с немецкими истребителями. Во время прикрытия группы He.111Н шестерка IAR-81С была атакована парой Vf.109G. В ходе быстротечного боя «мессеры» сбили самолет адъютанта Йосифа Киухулеску. В тот же день во время аналогичного вылета был сбит румынский бомбардировщик и поврежден еще один истребитель.

18 сентября было отмечено первой схваткой румынских «Мессершмиттов» с немецкими. Счет оказался в пользу более опытных немцев — один румынский истребитель был сбит, а второй совершил вынужденную посадку.

23 сентября восьмерка ИАРов подверглась атаке такой же по численности группы Vf.109G. Немцы не упустили возможности расправиться со своими недавними союзниками. Румыны потеряли три IAR-81С и двоих пилотов. Однако адъютанту Андонэ Ставару все же удалось сбить одного из нападавших.

В тот же день IAR-81С провели еще один бой. Над Турдой во время прикрытия «Хеншелей» восьмерка истребителей из 6-й ИАГ была перехвачена восемью Fw.190F. Вскоре подтянулись вызванные по радио «мессеры» из 52-й эскадры люфтваффе. В итоге румыны лишились еще двух самолетов и одного пилота, но по возвращении они записали себе четыре воздушные победы (только две из них получили подтверждение). Это был последний бой летчиков группы на ИАРах — вскоре их пересадили на «мессеры». По неизвестной причине освоить новые машины они так и не смогли, и группа в дальнейших боях практически никакого участия не принимала.

25 сентября румынский авиакорпус потерял сразу четыре ИАРа и троих пилотов. Через четыре дня в бою погиб еще один летчик. В общем же всего за неделю 2-я румынская истреби-



тельная группа потеряла 12 самолетов и 8 пилотов убитыми, а еще двоих — ранеными. Таких потерь у румын не было даже в ходе тяжелейших боев под Сталинградом. Это привело к катастрофическому падению морального духа пилотов. Летчики стали открыто выказывать недовольство, заявляя, что их «гонят на убой». В результате, чтобы снизить потери и не нагнетать обстановку, командование перестало посылать старенькие ИАРы на сопровождение бомбардировщиков.

В этот день отличился пилот «Мессершмитта» капитан Тома, которому удалось сбить немецкий Ju.188. Пилот, правда, и сам был вынужден совершить посадку в поле (постарались стрелки бомбардировщика). Командование сводной группой снова принял капитан Константин Кантакузино. Всего за сентябрь румынские Vf.109 совершили 314 боевых вылетов.

В октябре—ноябре стояла плохая погода, сократившая деятельность авиации до минимума. В начале ноября уцелевшие IAR-81С перебросили на аэродром Туркеве в Венгрии. Первый вылет с нового аэродрома румынские летчики выполнили 17 ноября. О результатах налета доподлинно известно немного, только лейтенант Георге Мокиорнита заявил об уничтожении немецкого грузовика. Через пять дней тот же пилот расстрелял еще два грузовика, а адъютант Михай Мормарла уничтожил зенитную батарею. Однако и цена за эти успехи оказалась немалой: один самолет был сбит над целью, а еще два совершили вынужденные посадки на своей территории. В декабре группу перебросили на аэродром Мишкольц.

17 ноября 1944 г. на штурмовку позиций противника южнее Будапешта вылетел одиночный Ju 87D (кстати, непонятно почему один). Естественно, над целью его атаквали германские истребители. Повреждения были очень серьезными, а летчик



адъютант Николае Штан получил тяжелое ранение. Но тут появились румынские истребители, и немцы бросили горящий бомбардировщик, посчитав его сбитым.

Тем не менее Штан сумел перетянуть через линию фронта, приземлился на советский аэродром и потерял сознание прямо в кабине. Летчика немедленно отправили в госпиталь, где он и встретил окончание войны.

В СЛОВАКИИ

Первые боевые вылеты над Словакией румынская авиация выполнила под оперативным контролем 5-й советской воздушной армии. Штурмовики действовали в интересах 27-й и 40-й советских армий. Во второй половине декабря, когда боевые действия переместились на территорию Словакии, в составе румынского авиационного корпуса числился 161 боевой самолет¹. Одновременно румыны могли поднять в воздух не более шести однотипных самолетов, но чаще летали четверками. Критическая ситуация, сложившаяся с запасными частями, заставляла разбирать одни самолеты, чтобы поддержать боеспособность других. Несколько выправляло положение периодическое получение от советских войск трофейных немецких машин, которые регулярно захватывались в ходе наступления.

Таким образом, из-за своей малочисленности румыны оказались не способны удовлетворить требования советского командования. Даже два-три боевых вылета в день на штурмовку являлись для них непосильной задачей. Тем не менее

¹ Реальная численность исправных машин была гораздо меньше: из-за нехватки запчастей боеготовность не превышала 30—40 %.



постоянные удары, которые наносили румынские «Хеншели» и «Юнкерсы» по немецким укрепленным пунктам и линиям снабжения, приносили советской армии определенную пользу. Важность действий румынских летчиков неоднократно отмечалась благодарностями в приказах, а некоторые пилоты получили советские боевые ордена и медали.

19 декабря 10 Hs.129В двумя волнами нанесли удар по железнодорожной станции Римавска Собота, а затем атаковали колонну немецких войск на шоссе, ведущем из города. Согласно рапортам летчиков, на станции был сожжен один эшелон, а на шоссе — уничтожено четыре грузовика. Скорее всего, это был первый боевой вылет румынской авиации над Словакией.

С первым успехом пришли и первые потери. В тот же день пятерку румынских «Хеншелей» перехватила восьмерка «Мессершмиттов». Один штурмовик был подбит, а раненый летчик сел на вынужденную посадку в районе Мишкольца.

20 декабря румынские самолеты опять появились над станцией Римавска Собота, атаковав отступавшие на запад колонны немецких войск. Другим объектом для налета стали железнодорожная станция Филаково и расположенный недалеко от нее мост.

С улучшением погодных условий активность авиации возросла. Уже 22 декабря три «Хеншеля» нанесли бомбо-штурмовой удар по колонне войск на окраине поселка Зелена. Командующий 27-й армии генерал-полковник Трофименко выразил благодарность в приказе румынским летчикам за их действия в период с 20 по 22 декабря.

На следующий день «Хеншели» нанесли бомбовый удар по немецкой автоколонне у деревни Кялна. В результате 15 грузовиков были подожжены. Очередному налету подверглась станция



Филаково. В тот же день немецкие летчики из JG.52 атаковали румынский «мессер», в кабине которого сидел адъютант Йоан Маринциу. Сначала было два немецких самолета, потом — уже четыре.

Самолет румына получил массу пробоев, летчик был ранен в лицо, руку и ногу. Истекая кровью, он все же сумел кое-как посадить свой «мессер» на позициях советских войск недалеко от города Зелока. Наши солдаты доставили летчика в полевой госпиталь. Несмотря на тяжелые ранения, Йоан выжил. Кстати, в своих послевоенных мемуарах он утверждал, что его подбил не кто иной, как сам лучший ас Второй мировой — Эрих Хартманн.

На 24 декабря в группе «Хеншелей» остался всего один пригодный к полету штурмовик, поэтому на боевые задания вылетало только звено пикирующих бомбардировщиков Ju.87. При возвращении они повстречались с четверкой «мессеров». Немецкие летчики, увидев знакомые силуэты «Юнкерсов», приняли их за своих и, помахав крыльями, улетели восвояси.

25 декабря, в день католического Рождества, румынские ВВС понесли очередные потери. Тройка ИАРов 2-й истребительной группы вылетела на вооруженную разведку в район Луценек. После того как они атаковали немецкие наземные части, им на перехват взлетела пара Вf.109G. Избежать боя не удалось. Против «мессеров» у старых изношенных ИАРов почти не было шансов: в результате адъютант Думитру Никулеску погиб, а адъютант Николае Пелин совершил вынужденную посадку.

Первый день нового 1945 года выдался пасмурным. Авиация не летала, пилоты и техники получили возможность отметить праздник. Но 2 января подморозило, туман рассеялся, и война вновь вступила в свои права. Румынские «Хеншели» в этот день



штурмовали автоколонны в районе станции Томашув и на шоссе Лучинец — Полтар. 3 и 5 января объектами атак стали железнодорожные станции Калня и Лучинец, отступающие колонны немецких войск в районах Томашовца, Брезнички и Полтара.

5 января самолет адъютанта Константину Богьяна получил прямое попадание зенитного снаряда, но летчик смог довести поврежденную машину домой, на аэродром Мишкольц.

Как правило, в большинстве боевых вылетов штурмовики прикрывали истребители Vf.109G из 9-й истребительной группы. Немецкая авиация в воздухе практически не встречалась, поэтому румынские «Мессершмитты» присоединялись к штурмовикам и наносили удары по наземным целям. За три дня января румыны совершили 107 самолето-вылетов и сбросили 36 тонн бомб.

12 января восемь IAR-81 перебросили в Дебрецен для усиления противоздушной обороны города, хотя польза от них была минимальной. Впрочем, однажды они все-таки отличились: 9 февраля пара ИАРов перехватила «Хеншель», летчик которого пытался дезертировать к немцам. Драматизм ситуации состоял в том, что все три летчика прекрасно знали друг друга, ведь они почти четыре года прослужили в одном подразделении, плечом к плечу сражаясь на советско-германском фронте! Но приказ есть приказ, и пилоты истребителей беспрекословно расстреляли в воздухе самолет своего бывшего товарища.

13 января командир 74-й эскадрильи пикирующих бомбардировщиков лейтенант Бадулеску повел семерку Ju.87D-5 на Будапешт. Целью был так называемый «мост Элизабеты» — основная транспортная артерия, соединяющая две части города — Буду и Пешт, а потому хорошо прикрытая средствами противоздушной обороны. Советские бомбардировщики уже предпринимали не-



сколько безуспешных попыток разрушить его, теперь настала очередь их новых союзников.

Набрав высоту в 4000 метров, «Юнкерсы» на подходе к городу получили прикрытие — эскадрилью Яков. Румыны атаковали с пикирования. Удар получился удачным — четыре 250-килограммовые бомбы попали в мост или разорвались вплотную к нему. Потери составили всего одну поврежденную машину, летчик которой сумел посадить ее на ближайший аэродром.

Из-за небольшого калибра бомб мост продолжал функционировать, и на его повторную бомбежку подняли четверку оставшихся в строю румынских Ju.88А-4. Их повел лейтенант Георге Георгеску, опытный пилот, совершивший уже более 200 боевых вылетов на бомбардировщике этого типа. Еще до подхода к цели один «Юнкерс» развернулся домой — отказал изношенный двигатель. Оставшаяся тройка на 5000 метров вошла в пике и с высоты 1500 метров сбросила бомбы. Как минимум две из них попали в цель. В результате мост был разрушен окончательно. Несмотря на плотный огонь зениток, все машины вернулись домой.

15 января началось зимнее наступление советских войск. Удар наносился с рубежа западных и северных отрогов Карпат в направлении рек Висла и Одер. В первый день операции активность авиации сдерживали низкая облачность и метель. На следующий день погода улучшилась, командование 1-го румынского воздушного корпуса бросило в бой все пригодные к полетам машины. «Хеншели» и «Юнкерсы» румынских ВВС работали непосредственно над полем боя и наносили удары по ближним тылам противника.

Примерно в 16.00 на штурмовку железнодорожной станции Банске Бистрице отправились несколько Ju.87. При подходе к



цели пилот одной машины, адъютант Ион Раду, был вынужден аварийно приземлиться из-за отказа двигателя. Произошло это за линией фронта. На помощь экипажу выслали «Шторьх», но он при посадке увяз в глубоком снегу и не смог взлететь. В результате немецкие горные егеря захватили в плен всех летчиков: Иона Раду, его бортстрелка — сержанта Константина Периджеску и пилота «Шторьха» — лейтенанта резерва Эмиля Мора. Их отвезли в Банску Бистрицу и поместили в камеру местной тюрьмы. Там они провели два месяца, но затем в суматохе отступления немцы просто забыли о пленных. 23 марта в город вступила Красная армия. Летчиков, просидевших последние несколько дней без пищи и воды, освободили. Но на этом их злоключения не кончились. Румыны были в немецких летных комбинезонах и без каких-либо документов, а потому СМЕРШевцы «на всякий случай» вновь взяли их под стражу. Расследование затянулось надолго, и только 12 июня пилоты вернулись в родные части. Интересно, что поврежденный «Юнкерс» хозяйственные немцы отправили в ближайшую авиамастерскую, но отремонтировать не успели.

20 января «Хеншели» дважды атаковали позиции немецкой тяжелой артиллерии под Томашевцем и железнодорожную станцию Ловино-баня. Сильнейший взрыв на станции свидетельствовал о том, что бомбы угодили в состав с боеприпасами. По румынским данным, девять штурмовиков находились в воздухе 10 ч. 40 мин. и сбросили на противника 2700 кг бомб. Однако домой вернулось только семь машин. Двух пилотов — Александру Николаи и Константину Думитру — объявили пропавшими без вести. Точная причина их гибели так и осталась неизвестной.

Воздушная война со временем приняла еще более ожесточенный характер. Так, пятерка Hs. 129 уничтожила четыре



грузовика и несколько повозок в окрестностях Подричан. Затем «Хеншели» совместно с пикирующими бомбардировщиками Ju.87 нанесли удар по железнодорожной станции Ловино-баня. Этот день также не обошелся без потерь: один «Хеншель» разбился в Мишкольце при облете после ремонта двигателей, летчик адъютант Василе Скрипчар погиб¹. 19 января советские войска освободили Лучинец.

Всего за время наступления румынская авиация выполнила 510 самолето-вылетов, налетав 610 часов и сбросив около 200 тонн бомб. Летчики разбомбили девять грузовых эшелонов, три состава с горючим, три моста и большое количество автобронетехники. Рапорты румынских летчиков нашли отражение в оперативных сводках командования советских 27-й общевойсковой и 5-й воздушной армий.

После нескольких дней передышки румынская авиация возобновила боевую работу. Теперь боевые вылеты выполнялись в район города Рожнава. Советские войска взяли штурмом этот городок в ночь на 22 января, гарнизон из 1700 венгерских и немецких солдат капитулировал.

Погода не позволяла применять авиацию вплоть до 15 февраля. Три недели вынужденных «каникул» румыны использовали для перебазирования из Мишкольца в Лучинец, ближе к фронту. 15 февраля командир 41-й эскадрильи Лазар Мунтяну выполнил два полета на разведку. Позже в этот же день 26 самолетов нанесли удар по железнодорожным станциям Зволен, Брежно и Хаяначка, сбросив 8 тонн бомб. Отличился адъютант Стефан Пушкач, который огнем из пушек уничтожил локомотив и четыре вагона. Его «Хеншель» получил повреждения от зенитного огня, однако Пушкач дотянул до аэродрома Лучинец. После посадки в штурмовике насчитали 14 пробоин. Стоит сказать, что за всю

¹ Скрипчар был известен в Румынии не только как пилот, но и как талантливый журналист и художник.



войну Пушкачу¹ пришлось пять раз совершать вынужденные посадки, причем один раз за линией фронта!

На следующий день румынские штурмовики и пикировщики нанесли удары по железнодорожным станциям Кремница, Хронска Брежница и Хаяначка. Советское командование отдало приказ 40-й и 4-й румынским армиям перейти в наступление и прижать немецкие войска к восточному берегу реки Грон. Датой начала операции назначили 24 февраля.

В 19.00 20 февраля на командный пункт 1-го румынского воздушного корпуса прибыли командующий 5-й воздушной армией генерал Ермаченко и начальник штаба 40-й армии генерал Шараров. Генералы обсудили с румынскими офицерами план предстоящих действий. Утром 21 февраля румынские офицеры-наблюдатели выдвинулись на передовые наблюдательные посты для детального изучения местности и подготовки данных, необходимых для планирования авиаударов. Ранее, в речи перед румынскими летчиками, советский генерал, в частности, сказал: *«Мы надеемся, что наши румынские товарищи не подведут».*

Непосредственная авиационная поддержка наступающих войск возлагалась исключительно на румынские ВВС. Стоит сказать, что плохая погода отсрочила начало боевой работы авиации на один день. 25 февраля небо очистилось от туч, и самолеты получили возможность подняться в воздух. Этот день отмечен в истории «новых» румынских ВВС необычайно высокой активностью. В 148 самолето-вылетах румынские летчики сбросили на позиции немецких войск в треугольнике Детва — Зволен — Слатина 35 тонн бомб. Пилоты сообщили о

¹ Интересно, что после войны, в отличие от большинства своих однополчан, летчик остался в социалистической Румынии, сделав неплохую политическую карьеру.



трех уничтоженных полугусеничных бронетранспортерах, одной самоходно-артиллерийской установке, двух автомобилях, пяти конных повозках и восьми пулеметных гнездах.

При штурмовке наземных целей прямое попадание зенитного снаряда получил «Хеншель» адъютанта Виктора Думбрава. Летчик с трудом перелетел через линию фронта и сел «на брюхо» недалеко от Детвы.

25-е число было напряженным днем и для румынских истребителей. Пять боевых вылетов совершили капитан Кантакузино и его ведомый адъютант Траян Даржан (вернувшийся к тому времени из советского плена). Над линией фронта они обнаружили восьмерку Fw.190, штурмовавших советские войска. Не раздумывая, летчики ринулись в бой. Кантакузино успел сбить один штурмовик, но беспечностью румынов воспользовалось звено прикрывающих «мессеров» из I./JG 53. Командир эскадры гауптман Гельмут Липферт сбил ведомого, а остальные занялись капитаном. Даржан, по всей видимости, погиб еще в воздухе, так как он не воспользовался парашютом, и его самолет вместе с пилотом рухнул на землю.

Злая ирония судьбы заключалась в том, что именно Гельмут Липферт в свое время «поставил на крыло» Траяна — он был его инструктором во время переподготовки последнего в Тирасполе. «Мессершмитт» Кантакузино также был поврежден, и капитан сел на вынужденную недалеко от румынских позиций. На следующий день он на машине вернулся на свой аэродром.

Вторую победу за день (и последнюю во Второй мировой войне) румынские истребители одержали во время схватки с немецкими Vf.109. Успеха добился адъютант Константин Никоара. В этом бою румыны не потеряли ни одной машины, хотя два истребителя возвратились на аэродром с пробоинами.



Интенсивность воздушных ударов румынской авиации на следующий день несколько снизилась. К вечеру пошел дождь, а видимость уменьшилась до 100 метров. В последние дни февраля установилась температура воздуха +4°, постоянные дожди и тающий снег превратили взлетные полосы аэродромов в грязевую жижу. Авиация не могла действовать до начала марта.

4 марта «Хеншели» совершили 15 самолето-вылетов. Целями ударов являлись немецкие позиции в треугольнике Зволен — Лишковицы — Жолна. В том же районе работали и «Юнкерсы», которым впервые с осени прошлого года пришлось испытать на себе «дружественный огонь» советских летчиков. В 20.45 гвардии лейтенант Середа из 178-го иап сбил Ju.87, который, по его докладу, был немецким. Реально же он сбил румынский самолет. К счастью, экипаж спасся на парашютах.

5 марта восьмерка Hs.129 трижды появлялась над Лешковицами, завершив работу предыдущего дня. На следующий день объектами налетов стали железнодорожная станция Зволен, колонны войск и позиции артиллерии в 2 км от города. Немецкие артиллерийские батареи румыны окончательно подавили 7 марта двумя налетами «Хеншелей». В этот день они летали на задания тройками.

8, 9 и 11 марта (10-го полетов не было из-за плохой погоды) «Хеншели» вновь наносили удары по наземным объектам. 13 марта небо вновь затянуло низкими тучами. Погода не позволяла авиации действовать в течение десяти дней. 22 марта в командование 1-м румынским воздушным корпусом вступил генерал Траян Бардуло, сменивший генерала Эммануила Ионеску, который стал министром авиации в правительстве Петру Грозу.

Смена командующего корпусом никак не отразилась на повседневной жизни и боевой работе личного состава. Восьмерка



Нс.129 штурмовала шоссе западнее Зволена. Румынская авиация бомбила автомобильный парк в Ковачове, на улицах Зволена было уничтожено десять конных повозок.

23, 24 и 25 марта погода приковала «Хеншели» к земле. А 26 марта случилось очередное ЧП: два румынских летчика на Вf.109G дезертировали на ближайшую германскую авиабазу.

В этот же день советско-румынские войска освободили город Зволен. Началось тотальное отступление немцев из Словакии. После форсирования реки Грон наступление советских войск успешно развивалось в западном направлении. Улучшение погоды позволило румынской авиации вновь приступить к боевой работе.

1 апреля четверка «Хеншелей» дважды атаковала отступающие немецкие колонны на шоссе, ведущем от Левине на запад, самолеты уничтожили 11 конных повозок и пять грузовиков. 2 апреля румыны совершили 19 самолето-вылетов на штурмовку воинского эшелона на станции Неманка и расположенной поблизости от станции артиллерийской батареи. IAR-81С атаковали два поезда севернее Кремница и повредили один из паровозов.

3 апреля единственный боевой вылет совершила тройка Нс.129, самолеты нанесли удар по автомобилям в районе деревни Яловец. В ходе налета попадание в правый двигатель получил самолет лейтенанта Антонеску. За двигателем потянулся шлейф дыма, показались языки пламени. Летчику немедленно пришлось идти на аварийную посадку. Ясное дело, что самолет после приземления пришлось списать, но летчик отделался синяками и шишками — в очередной раз прочная бронекapsула спасла жизнь летчику.

4 апреля две четверки «Хеншелей» нанесли удар по скоплению автобронетехники в районе Брежно. Ближе к вечеру они



же атаковали железнодорожную станцию Брежно. Летчики доложили об уничтожении паровоза и четырех вагонов.

5 апреля двухмоторные штурмовики появились над Бодоровой. В результате самолеты оставили за собой 15 горящих повозок и такое же количество разбитых автомашин.

6 апреля самолеты 1-го румынского воздушного корпуса перебазировались на аэродром Зволена. Время полета в районе Белых Карпат и Нижних Татр сократилось. Первые боевые вылеты из Зволена были сделаны по целям в Кошице, Белуше, Ноздровице. 7 апреля ударам с воздуха подверглись Пухов, Белуша и Кошице.

11—13 апреля румынская авиация действовала в районах Немцова, Раджец, Жилина, Полувси и над словацко-моравской границей. На следующий день самолеты не летали из-за плохой погоды. 15 апреля погода улучшилась и атаки возобновились. Три группы «Хеншелей» (всего 18 машин) бомбили и штурмовали ведущее в Маков шоссе, железнодорожные станции Нижна и Шумица. Было сброшено 5,5 тонн бомб, пилоты доложили о 30 разбитых автомобилях, двух поездах и одном паровозе.

В понедельник 16 апреля на фронт прибыл с визитом министр обороны Румынии генерал Василе Расчану, лично вручивший награды отличившимся. На глазах министра на боевое задание ушли две тройки Hs.129, которые повел командир эскадрильи Лазар Мунтяну. Над Бановом его самолет получил прямое попадание зенитного снаряда в правую плоскость, в результате взорвался топливный бак и вышел из строя двигатель. На одном моторе Мунтяну кое-как перетянул через реку Ваш и сел на только что оставленном отступавшими немцами аэродроме Тренчин. При грубой посадке машина получила дополнительные повреждения, пострадал и сам Мунтяну. Самолет и летчик немедленно



Советский офицер поздравляет командира зенитной батареи, сбившей румынский штурмовик Hs.129В-2 лейтенанта Мунтяну, Номер 327 (W. Номер 141263). Перед «Крестом Михая» на фюзеляже нанесена фраза «НАИ FETITO» («Давай, девчонка»). А под номером на хвосте, вероятно, личная эмблема Мунтяну — череп и наклоненная кость

подверглись обстрелу из стрелкового оружия и минометов с правого берега Ваши. Жизнь румынскому летчику спас командир советской артиллерийской батареи лейтенант Тунев, по приказу которого орудия открыли заградительный огонь по границам летного поля, не позволяя немцам приблизиться к самолету. При этом сам лейтенант оттащил Мунтяну в безопасное место, откуда командира румынской штурмовой эскадрильи отправили в госпиталь. Раны Мунтяну оказались не опасными — 21 апреля он вернулся в часть.

17 апреля летчики 41-й эскадрильи четыре раза летали в бой без своего командира. Шестнадцать «Хеншелей» наносили удары по скоплениям пехоты и танков противника сначала в районе



Дритомны, затем — Венгерского Брода, Пракшитци и Корытны. Под Корытной штурмовики рассеяли колонну из 30 автомобилей и 60 конных повозок.

Восстановление захваченного аэродрома Тренчин румынские наземные службы начали прямо под огнем противника, но плохая погода препятствовала быстрому перебазированию сюда самолетов. В течение нескольких дней авиация совершала только полеты на разведку. Только 20 апреля пять Hs.129В смогли нанести удар по Корытне, пилоты подавили минометную батарею, расположенную на опушке леса юго-западнее деревни. 21 апреля тройка «Хеншелей» нанесла удар по позициям немцев в районе Дольне Немчи, затем — по Славкову. В этот же день снова отличились пилоты IAR-81С: благодаря улучшению погоды они выполнили 31 боевой вылет. На их боевые счета записали 11 уничтоженных грузовиков. Но этот успех был омрачен гибелью лейтенанта Георге Мокиоринта, самолет которого был сбит средствами ПВО.

В целом статистика боевой работы румынских «Хеншелей» в период с 25 марта по 24 апреля 1945 г. выглядит следующим образом: выполнено 160 самолето-вылетов (34 групповых боевых вылета); сброшено 48,9 т бомб, уничтожено 122 автомобиля, 91 конная повозка, 4 железнодорожных состава, 3 артиллерийских позиции, 1 танк и 1 мост. В воздушных боях румынская авиация участия не принимала по причине полного отсутствия в воздухе самолетов противника. Потери составили два Hs.129В.

А война все еще продолжалась. 26 апреля районом активных действий самолетов 8-й штурмовой группы стал Венгерский Брод. Тройки «Хеншелей» восемь раз бомбили и штурмовали город. Во всех боевых вылетах группы возглавлял лейтенант Мунтяну. Восемь налетов на Венгерский Брод совершили и



«Юнкерсы» из 74-й эскадрильи пикировщиков. В атаках их сопровождали ИАРы, которые действовали как штурмовики.

Снова не обошлось без потерь — один IAR-81С был сбит зениткой, погиб адъютант Константин Присакару.

27 апреля в приказе советского командования по случаю освобождения Венгерского Брода отмечалось: «Взятие города стало возможным только благодаря действиям авиации». Но радостный день был омрачен гибелью последнего в этой войне румынского «Юнкерса», который расстреляли немецкие зенитки в районе Добиковице. Летчик — адъютант Пол Лазариу — выпрыгнул с парашютом и попал в плен, а бортстрелок сержант Георге Попеску погиб.

В тот же день 10 «Хеншелей» тремя звеньями нанесли удар по Тишнову. 28 апреля авиация не летала, а 29-го румыны бомбили и штурмовали колонны противника на дорогах в окрестностях Добиковцев. 30 апреля на деревни Нидачлебицы и Бойковицы румынские самолеты сбросили 2100 кг бомб.

6 мая началась последняя наступательная операция войны в Европе — бросок советских войск к Праге. Румынские летчики поддерживали с воздуха наступление в направлении чешского города Протеев. 7 мая им удалось уничтожить северо-западнее города 15 немецких автомобилей.

8 мая летчики штурмовали колонны войск и техники противника на дорогах в окрестностях Урчице и Вышовицы. При этом был сбит огнем с земли и погиб лейтенант Реймус Василеску — последний румынский летчик, павший во Второй мировой войне. До победы оставалось буквально несколько часов...

9 мая в воздух поднимались лишь бипланы IAR-39, которые разбрасывали листовки. Немцы тысячами сдавались в плен, не оказывая сопротивления.



Однако война для румынских авиаторов фактически завершилась несколько позже. 11 мая они наносили удары по частям «Русской Освободительной армии» генерала Власова, которые пытались с боями прорваться в американскую зону оккупации. Власовцы не знали, что, согласно негласной договоренности между СССР и США, американцы все равно выдадут их обратно в Советский Союз.

Вечером 11 мая несколько румынских бомбардировщиков вернулись из последнего боевого вылета. Над территорией Чехословакии они воевали 144 дня.

К концу войны на счету 1-го румынского авиакорпуса числилось 8542 боевых вылета и уничтожение (вместе с зенитчиками) 101 вражеского самолета. Боевые и небоевые потери составили 176 самолетов.

Наиболее подробные данные есть по эскадрилье «Хеншелей». За пять месяцев боевых действий, с 19 декабря 1944 г. по 11 мая 1945 г. летчики 41-й штурмовой эскадрильи выполнили 422 самолето-вылета, налетав 370 часов и сбросив 130 тонн бомб. Согласно докладам пилотов, в результате их действий было рассеяно 66 воинских колонн, уничтожено 185 автомобилей, 66 конных повозок и 13 железнодорожных составов. Потери эскадрильи составили восемь штурмовиков Hs.129В. Экипажи Ju.87 только в Словакии совершили 107 боевых вылетов, сбросив 210 тонн бомб на 37 железнодорожных станций и 36 позиций противника. Им на счет были записаны три танка, 61 грузовик и шесть зенитных батарей.

Подводя итоги, стоит сказать, что за всю войну румынские ВВС и ПВО потеряли 4172 человека, из них 2977 погибли, пока Румыния была на стороне Германии (972 погибших, 1167 ране-

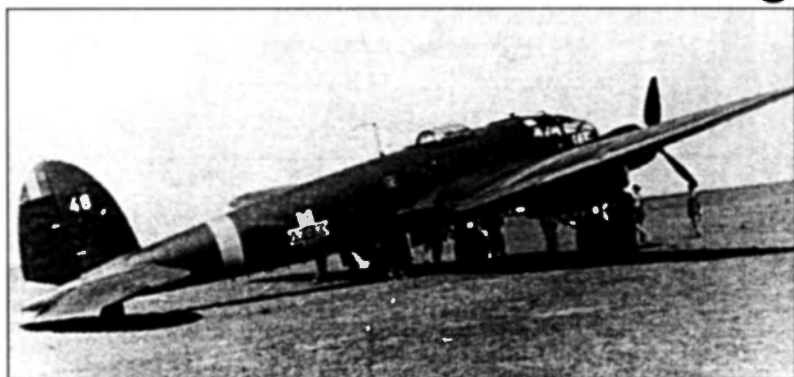


ных и 838 пропавших без вести) и 1195 погибли в боях против Германии (соответственно 356, 371 и 468).

Общие потери авиатехники за всю войну неизвестны, все известные автору потери (как боевые, так и небоевые) с 22 июня 1941 г. по 1 июня 1943 г. могут быть представлены в следующей таблице:

Тип летательного аппарата	06.41—12.41	01.42—12.42	01.43—06.43	Всего
SET 7K	2	2	1	5
IAR-37	3	-	-	3
IAR-38	13	9	1	23
IAR-39	25	11	2	38
IAR-80/81	20	37	12	69
JRS 79B	10	9	-	19
Fleet 10G	23	17	4	44
PZL P.11F	18	6	-	24
PZL P.24	3	-	-	3
SM.79B	10	-	-	10
Cant Z.501	4	2	-	6
PZL P.11C	2	-	-	2
PZL P.23	2	2	-	4
PZL P.37	4	4	-	8
RWD.13	-	2	-	2
He.112B	5	1	1	7
Bf.109E	9	20	1	30
He.111H-3	7	8	1	16
Fi.156	-	3	-	3
Ju.52	-	-	3	3
«Потэз» 63	6	3	-	9
«Блок» 210	4	-	-	4
«Харрикейн»	2	1	-	3
«Бленхейм»	11	3	-	14

Заканчивая рассказ о румынских ВВС во Второй мировой войне, нельзя не упомянуть и об успехах румынской авиации



На заключительном этапе своей карьеры в Румынии He.111 использовался как транспортный самолет

мышленности — так, с января 1939 г. по май 1945 г. было произведено 1333 самолета:

Год	IAR-	Fl. 156	PZL P.24		Bf. 109G	JRS 79B	Fleet	IAR. 27	FN. 305	Итого
1939	125	-	25	-	-	-	50	9	-	209
1940	70	-	-	-	-	-	45	21	40	176
1941	25	-	-	119	-	13	36	-	30	223
1942	50	-	-	151	-	23	40	50	-	314
1943	50	3	-	130	-	24	39	-	4	250
1944	60	7	-	50	6	7	-	-	-	130
1945	-	6	-	-	11	-	-	-	14	31
Всего	380	16	25	450	17	67	210	80	88	1333

Кроме новых самолетов, румынские предприятия с 1940 г. по 1944 г. выполнили капитальный ремонт 3312 самолетов (249 — в 1940 г., 624 — 1941 г., 565 — 1942 г., 1076 — 1943 г., 798 — 1944 г. (до августа)). Еще 473 самолета были отремонтированы с августа 1944 г. по май 1945 г. Отметим также тот факт, что на заводе IAR было отремонтировано 66 советских самолетов и 239 авиадвигателей.



Самолеты, состоявшие на вооружении
ВВС Румынии в 1939—1945 гг.¹

Истребители

Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечания
P.11c	PZL	1939	28+[33]	Из состава польских ВВС
P.11f	IAR	1937	95	По польской лицензии
P.24E	PZL	1939	5	
P.24E	IAR	1939	25	По польской лицензии
He-112B1/2	Хейнкель	1939	30	
«Харрикейн» Мк. I	Хаукер	1940	12	
«Харрикейн» Мк. I	Zmaj	1941	3 [6]	Бывшие югославские, проданы в Германию
Bf.109E-3/4/7	Мессершмитт	1940	69	
IAR-80A/B/C	IAR	1941	240	
IAR-81A	IAR	1941	60	
IAR-81C	IAR	1943	161	
Bf.109F-2/4	Мессершмитт	1943	5+	Использовались с германскими опознавательными знаками
Bf.109G-2/4/6	Мессершмитт	1943	200+	
Bf.110C/D/F	Мессершмитт	1943	24+ завхваченные	Использовались с германскими опознавательными знаками
Bf.109Ga-4/6	IAR	1945	75	Производство продолжалось после войны

Примечание. Знак + обозначает — «более», в квадратных скобках — данные из альтернативных источников: Neulen H.W. Am Himmel Europas; Polák T. Transilvánští orli // Plastic Kits Revue, No.8, 1992; Rajlich, J., Stojczew, Z., Lalak, L.: Sojuznicy Luftwaffe. Warszawa, 1997.

¹ Составлено по *Bernad D. Rumanian Air Force. P. 34—80.*



Учебные истребители

Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечание
IAR 14	IAR	1934	20	
SET XV	SET	1934	1	Прототип
P.11b	PZL	1934	50	
P.7a	PZL	1939	13+[14]	Бывшие польские
P.11a	PZL	1939	10	Бывшие польские
И-16		1941	1+	Захвачен около Дорогой
МиГ-3		1941	1+	Захвачен на аэродроме Мелитополь
Bf.109G-2	BFW & IAR	1944	48	Не использовались в боях
Fw.190A/F	Фокке-Вульф	1944	22+	Захвачены в августе 1944 г., переданы СССР.
Bf.109G-12	Мессершмитт	1944	1	Захвачены в августе 1944 г., переданы СССР.

Примечание. В квадратных скобках — данные румынских историков.

Бомбардировщики и штурмовики

Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечание
«Потэз» 25	IAR	1929	217	В начале 40-х все еще использовался в учебных целях
«Потэз» 543	Потэз	1935	10	
MB-210 Вп4	Блок	1937	10	
S-79B	SIAI	1938	24	В Румынию прибыли только 22
IAR-37	IAR	1939	50	
Potez 633B2	Потэз	1939	29	
P.23A/B «Карась»	PZL	1939	19[31]	Только 11 были вооружены
P.37A/B «Лось»	PZL	1939	22[27]	Только 19 были вооружены
He.111H-3	Хейнкель	1940	32	
JLS-79B	SIAI	1941	8[24]	
JRS-79B	IAR	1941	36	
«Потэз» 631C3	Потэз	?	10	
He.111H-6	Хейнкель	1942	15	



Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечание
«Потэз»63.11A3	Потэз	1941	12+	Использовался как легкий бомбардировщик/транспортный самолет
JRS-79B1	IAR	1943	36	Производство продолжалось после войны
B-24 «Либерейтор»	Consolidated/ IAR	1943	3+	Построены из запчастей разбившихся самолетов, использовались только как учебные
Hs.129B-2	Хеншель	1943	200+	
Ju.87D-3/5	Юнкерс	1943	160+	
Ju.88A-4	Юнкерс	1943	80+	

Примечание. В квадратных скобках — данные по Bernád D. Histoire des Forces Aeriennes Royales Roumaines Pendant la Seconde guerre Mondial // Avions, No.74, 1999.

Разведчики

Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечания
IAR 38	IAR	1939	75	
IAR 39/A	IAR/SET	1940	95/160	
«Бленхейм» Mk. I	Бристоль	1940	40	Получены только 37 машин
«Бленхейм» Mk. I	Икарус	1941	3 [6]	Бывшие югославские, проданы Германии
Do-17M	Дорнье	1942	10	Бывшие немецкие
Fw.189A	Фокке-Вульф	1943	2+	Бывшие немецкие
Ju.88D-1	Юнкерс	1943	20	
Do.17P	Дорнье	1944	3	Бывшие немецкие, использовались как учебные

Примечание. В квадратных скобках — данные по Bernád D. Romanian Round-Out // Air Enthusiast, No. 59, September / October 1995.


Самолеты морской авиации

Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечания
S.56	Савойя — Маркетти	1932	6	Использовались как учебные
S.55A	Савойя — Маркетти	1933	7	Торпедоносец
S.62bis	Савойя — Маркетти	1932	14	
S.62bis	SM & ICAR & IAR	1938	5	
SET-4H/7H	SET	1938	8	Часто использовались на шасси
CANT Z.501	CRDA	1940	12	
He.114B/C	Хейнкель	1942	38+ [43]	Как минимум 9 машин не были собраны
He.42E	Хейнкель	1943	3	
Ar.196	Арадо	1944	24	Всего собраны 2

Примечание. В квадратных скобках — максимально возможное количество He.114.

Транспортные самолеты

Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечание
Ju-F13	Юнкерс	1929	5	Первоначально собственность авиакомпании LARES, передан в BBC в 1941 г.
«Потэз» 560	Потэз	1936	6+1*	Первоначально собственность авиакомпании LARES
DH-89 Dragon Rapide	Де Хэввиланд	1936	4	Первоначально собственность авиакомпании LARES
DH-90A Dragonfly	Де Хэввиланд	1937	3	Первоначально собственность авиакомпании LARES
«Потэз» 561	Потэз	1937	9	Первоначально собственность авиакомпании LARES
«Потэз» 566T	Потэз	1937	2	Поставка не подтверждена
Model 10A Electra	Локхид	1937	7 & 5**	Первоначально собственность авиакомпании LARES
«Потэз» 62	Потэз	1938	1+	Использовался как медицинский. Один числился в гражданском регистре в 1944 г.



Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечание
«Потэз» 650/651	Потэз	1938	5+	Использовался для выброски парашютистов
DC-3	Дуглас	1938	2	Первоначально собственность авиакомпании LARES
SM-83*	SIAI	1938	4 & 1*	Первоначально собственность авиакомпании LARES, возвращены Италии в 1941 г.
Ju 52/3m	Юнкерс	1938	33 & 1** & 11***	Первый Ju 52/3m передан ВВС принцем Бибеску в 1932 г.
Model 14H Super Electra	Локхид	1938	4 & 4**	
ST-25 Universal/Jubilee/Ambulance	GA/Monospar	1939	3+	Медицинские. Первоначально окрашены в белый цвет
DC-2	Дуглас	1939	1**	
R.W.D. 13S /ST	DWL	1939	[3* & 23]	Три R.W.D. 13S использовались как медицинские, первоначально были окрашены в белый цвет. Остальные 23 самолета использовались в качестве связных
F-VIIB/3m	Lublin-Fokker	1939	[3** & 1]	Использовались крайне редко
DFS 230	DFS	1943	29 [38] ****	Транспортные планеры
DFS Kranich	DFS	1944	14	Транспортный планер, использовался в качестве командирского
Ju.W34hi	Юнкерс	1944	10 & 6	6 самолетов — трофейные немецкие
He.111E-3	Хейнкель	1944	10	
Ju.86E-5/8	Юнкерс	1944	12	
Go.242	Гота	1944	[5]	Планер. Заказаны в 1944 г., поставка не подтверждена
He.111H-20	Хейнкель	1944	1	Бывший немецкий, трофейный, использовался как VIP транспорт

Примечание. В квадратных скобках — данные по Bernád D. Rumanian Air Force.

* — Частный самолет принца Бибеску; ** — бывшие польские а\к LOT; *** — трофейные немецкие; **** — последний самолет не был собран и остался в ящиках, захвачен советскими войсками.



Учебные, связные и курьерские самолеты

Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечания
L 25a/d Kl 25*A/D/J	Klemm	1931 (*1936)	66+ [45]	
SET-4	SET	1931	10	
SET-31	SET	1931	10	
SET-7	SET	1932	50	
Fleet F-10G	Consolidated	1934	20	Двигатель Gipsy Major (130 л.с.)
Universal	ICAR	1935	10	
Acrobatic	ICAR	1935	3+	Поставки последних двух не подтверждены
SET-7K/Kb/Kd	SET	1936	60	
Kl 35/B/D	Klemm	1936	67+ [63]	
Fleet F-10G	IAR, SET & ICAR	1936	330+	С двигателями IAR 6GI (130 л.с.) (лицензионный Gipsy Major)
J-12 PCLM	Porterfield	1936	2	Вероятно, модель 35 Flyabout
M2H; M2Y; M7; M11A; M27	Майлз	1936	14+	
Bu.131A/B/D Jungmann	Бюккер	1937	25+ [40]	
Bu.133A/C/D Jungmeister	Бюккер	1937	9 [6]	
Fw-44J Stieglitz	Фокке-Вульф	1937	1 & 5* [1]	* — Бывшие немецкие, трофейные
Fw-58B/C Weihe	Фокке-Вульф	1937	32* & 3**	* — 2 правительственные, переданы ВВС ** — Бывшие немецкие, трофейные
Bf.108B Taifun	Мессершмитт	1937	13+ & 5*	* — Бывшие немецкие, трофейные
Bu-180 Student	Бюккер	1938	1 [1]	
Nardi FN 305-II.	Пьяджио	1938	30 [31*]	С двигателем Alfa Romeo 115/1 (200 л.с.) * — Итальянские авторы определяют их как FN 305A
Ba-122	Авиа	1938	7+ [12]	
Go 145A	Гота	1939	15 & 5* [15]	* — Бывшие немецкие, трофейные
M-35b	Мессершмитт	1939	1 [1]	



Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечания
IAR-27	IAR & SET	1939	80	Прототип построен на IAR, серийное производство развернуто на SET.
Lublin R-XIII	Plage & Laskiewicz	1939	23 [17]	
PWS-26	PWS	1939	69* [9]	* — 27 поставлены немцами в 1941 г.
RWD-8/a	DWL & PWS	1939	59+ [61]	
RWD-13	RWD & LWS	1939	[23]	
RWD-14b Czapla	RWD	1939	17< [11]	
RWD-15	RWD	1939	2 [2]	
RWD-17	RWD	1939	3+ [8]	
RWD-17W	RWD	1939	- [3]	
RWD-21	RWD	1939	2 [2]	
Fi.156C/D	Физлер	1940	30+ & 9* [42]	* — Бывшие немецкие, трофейные
Nardi FN 305-II.	SET	1940	40	С двигателем IAR 6GI (200 л.с.)
Nardi FN 305 A	SET	1941	34	С двигателем Argus As 10C (240 л.с.)
Nardi FN 305-IV.	Пьяджио	1941	21	С двигателем Alfa Romeo 115/1; поставлены в обмен на четыре SM-83, возвращенных Италии ранее; итальянские источники говорят о машинах VI серии
SET-14	SET	1941	1	Прототип
Go 150A	Gotha	1941	1	
Вь-181 Bestmann	Вьcker	1943	2+	
Fw.56 Stosser	Focke-Wulf	1943	5	Поставка не подтверждена
Fi.156Ca-3	ICAR	1943	80	Связная и курьерская версия, в войну были построены только 16, остальные в 1946 г.
Ar-66C	Арадо	1944	1+	Бывшие немецкие, трофейные
S.202M	Сайман	1944	1+	Бывшие итальянские, трофейные



Тип	Производитель	Поступление на вооружение	Общее количество	Примечания
Nardi FN 305-IV	SET	1945	50	С двигателем IAR 6GI; по итальянским источникам, всего в Румынии были построены 124 Nardi FN 305
Fi.156Da1	ICAR	1945	24*	Медицинская версия, постройка началась после войны. * — Как минимум 12 были собраны, судьба остальных неизвестна
У-2		1945	2	Персональный подарок И. Сталина королю Михаю I; VIP-конфигурация (с закрытой задней кабиной); позже переоборудованы в медицинские

Примечание. В квадратных скобках — данные из *Rajlich, J., Stojczew, Z., Lalak, L. Sojuznicy Luftwaffe, Warszawa, 1997.*

РУМЫНСКИЕ АСЫ

Затрагивая вопрос о румынских асах Второй мировой войны, нельзя обойти вниманием и тему системы подсчета побед, тем более что она была крайне оригинальной. В феврале 1944 г. была введена новая система подсчета побед. Касалась она как самолетов, сбитых в воздушных боях, так и уничтоженных на земле. Была принята система баллов, начисляемых за количество двигателей сбитого самолета: одно очко за одномоторный самолет, два — за двух- или трехмоторный и три за четырех- и более моторный самолет. При этом не учитывался тот факт, подтверждена была победа или нет.

С принятием новой системы были пересчитаны счета всех румынских летчиков и в итоге получилась уникальная ситуация, когда, например, летчик, сбивший «летающую крепость» и «лай-



*Лучший ас 6-й истребительной группы
румынской авиации Дан Византи*

тинг», считался полноценным асом, а летчик, сбивший четыре одномоторных истребителя, асом не был.

Мало того, если цель атаковали группой (неважно, парой или звеном) и было непонятно, кто сбил самолет противника, то каждому, кто стрелял в цель, записывалась целая победа.

Поэтому если перевести румынские победы по западным стандартам, то остается всего 59 летчиков-асов. Считается, что за войну румынские летчики сбили 1200 советских, американских и немецких самолетов, однако, согласно официальным данным, было начислено 1800 очков! 126 асов одержали как минимум 1522 победы, то есть 85 процентов от всех заявленных побед. А еще остается проблема подсчета самолетов, уничтоженных на земле в ходе штурмовок.



ФИО	Самолеты, сбитые в возд. боях		Уничтоженные на земле	Общее кол-во	Официальные очки	Примечания
	Подтверж.	Неподтверж.				
Константин Кангакузино	44+1*	11	—	53+1	69	Самый старый пилот, призванный из резерва, в 1945 г. — 45 лет. Совершил 608 б/в**, провел 210 в/б***, бежал на Запад 13.01.1948 г.
Александру Шербанеску	44	8	—	52	55	Совершил 590 б/в, провел 235 в/б. Погиб 18.08.1944 г.
Иоан Милу	33	3+1	1	37+1	52	Совершил 430 б/в, провел 150 в/б. Дважды был сбит. На боевом счету также один уничтоженный Т-34
Дан Валентин Византи	15+1*	?	—	15+1	43+	Победы подсчитаны по вторичным источникам, по документальным — меньше. Сбил 12 американских бомбардировщиков. Бежал на Запад в 1947 г.
Константин Розариу	14	2	4	20	33	Из них 8 побед в кампании против немцев
Кристеа Чирвасута	18	4	—	22	31	
Иоан Мага	15	5	—	20	29	Совершил 200 б/в, провел 50 в/б.
Иоан Мученика	21+1*	2	—	23+1	27	К 26.07.44 (когда был ранен) совершил 450 б/в и провел 150 в/б.
Василие Гаврилиу	14	2	4+1	20+1	27	300 б/в, 65 в/б. Три раза совершал в/л. Всего за 13-летнюю карьеру пилота освоил 26 типов самолетов.
Теодор Грекеану	18	5	1	24	24+	347 б/в, 100+ в/б. Был ранен 23.06.1944
Константин Лунгулеску	17+1*	2	—	19+1	24+	376 б/в, 96 в/б. погиб 24.06.1944 г.
Иоан Ди Цезаре	16	3	?	19+	23+	
Думитру Лис	9	3	2	14	22	Ранен 23.06.1944. Все победы одержал на IAR 80/81.
Иоан Малашеску	16	3	-	19	21+	Ранен 13.12.1944 г.

Примечание. * — победы, одержанные в группе; ** — б/в — боевой вылет; *** — в/б — воздушный бой.



САМЫЕ РЕЗУЛЬТАТИВНЫЕ АСЫ РУМЫНИИ

Константин Кантакузино¹

Константин Кантакузино родился 11 ноября 1905 г. в Бухаресте. Его родители — Михай Кантакузино и Мария Розетти (Maria Rosetti) — принадлежали к элите румынского общества: обе семьи имели яркое прошлое. Даже после 1921 г., когда в Румынии много земель были реквизированы и переданы крестьянам, семья Кантакузино владела 1172 гектарами земли неподалеку от местечка Жилава, в нескольких километрах южнее Бухареста.

В 1933 г. у Кантакузино появилась новая страсть — авиация. Чтобы освоить полеты на самолетах, он основал собственную авиашколу, потратив на это 30 тыс. лей, что по тем временам, когда румынский лей был равен французскому франку, было весьма значительной суммой.

Нет ничего удивительного, что вскорости Кантакузино стал отличным пилотом. В 1939 г. на немецком биплане «Бюккер» Bü.133 «Юнгмейстер» он выиграл чемпионат Румынии по высшему пилотажу. Таким образом, к началу Второй мировой войны он налетал более 2000 часов.

В 1941 г. Кантакузино стал шеф-пилотом румынской национальной транспортной авиакомпании LARES. Однако уже вскоре он оставил эту удобную тыловую должность, добровольно перейдя на службу в военную авиацию. Первое назначение он получил в 53-ю истребительную эскадрилью, вооруженную истребителями Хаукер «Харрикейн» Mk.1. Именно на этих ма-

¹ Написано по материалам статей: Tudor V. Cantacuzino // Air Magazine. No.9, 2002; Tudor V. Cantacuzino, Retour au front // Air Magazine. No.10, 2002.



шинах Кантакузино принял участие в боях на Восточном фронте, получив свое прозвище — Бызу.

К 22 июня 1941 г. эскадрилья насчитывала 10 летно-пригодных машин и еще три числилось в ремонте. Румынское командование основной задачей для подразделения поставило прикрытие румынских портов, в частности Констанцы. В период с 5 июля по 31 октября 1941 г. капитан резерва Кантакузино одержал четыре победы, сбив три бомбардировщика ДБ-3 и один истребитель И-16. Еще две победы — один ДБ-3 и один И-16 — не имели достаточных подтверждений и были отнесены к разряду вероятных.

Интересно отметить, что румынские «Харрикейны» очень хорошо показали себя в боях на Восточном фронте: до конца 1941 г. 53-я эскадрилья одержала 35 побед, потеряв при этом только один самолет, сбитый летчиками 69-го ИАП.

После того как в декабре 1941 г. большинство румынских эскадрилий из-за больших потерь были отозваны с Восточного фронта обратно в Румынию на переформирование, Кантакузино вернулся на свою прежнюю должность в авиакомпании LARES.

Но нужды войны брали свое, в строй поставили буквально всех летчиков: 26 апреля 1943 г. мобилизовали и Кантакузино. Его новым назначением была Группа 7, которая была оснащена истребителями Vf.109G и действовала тогда на Восточном фронте совместно с JG3. Уже 5 мая капитан резерва Кантакузино был назначен командиром 58-й эскадрильи вместо Харитона Душеску, вышедшего по болезни. На аэродроме Краматорская он самостоятельно, без помощи немецких инструкторов освоил Vf.109G. До конца войны он будет летать на этой машине, правда, на различных модификациях: G-2, G-4 и G-6. Как и Хартманн,



Кантакузино считал эту модификацию «мессера» самой удачной и способной противостоять в бою даже более скоростным противникам.

Победы не заставили себя ждать. Так, 29 июня 1943 г. он вместе со своим ведомым сопровождал три Ju.88А-4 из 5-й бомбардировочной группы, когда их атаковали десять советских истребителей (по послеполетным докладам, это были четыре Як-1, столько же «Спитфайров» и два Ла-5). В ходе боя «Мессершмитт» ведомого получил тяжелые повреждения и летчик вышел из боя. Кантакузино же продолжил бой в одиночку и смог сбить два «Спитфайра». К этому времени и его самолет получил несколько попаданий, но все же смог затем дотянуть до аэродрома. Однако и из трех «Юнкерсов» советским истребителям удалось сбить два.

В июле Кантакузино совершал не только дневные вылеты, но пытался действовать и ночью, чтобы помешать советским ночным бомбардировщикам. Оборудование было крайне примитивным — несколько керосиновых ламп, да и посадка была связана с большим риском. Поскольку Vf.109G совершенно не был приспособлен для ночных полетов, да и нагрузка на механиков ночью резко возрастала, немцы посчитали эту затею безумной, и после протестов с их стороны румын был вынужден прекратить свои ночные полеты. Сам Бызу вспоминал, что это были лучшие полеты в его жизни.

27 июля 1943 г. «Мессершмитты» 58-й эскадрильи должны были сопровождать немецкий самолет-разведчик, однако из-за технических проблем к нужному времени удалось заправить только один истребитель Кантакузино. Прибыв в точку «рандеву», он увидел, что того атакуют три «Яка». Открыв огонь с большой дистанции, Кантакузино заставил их отвернуть. Спустя



две минуты он смог оказаться позади ведущего «Яка» и сбить его, после чего остальные два истребителя вышли из боя. На обратном пути Кантакузино смог сбить еще один Пе-2.

Но наиболее удачным для румына стал период со 2 по 5 августа 1943 г., когда он сбил пять Ил-2 и четыре «Яка», увеличив общее число своих побед до 27. А 16 августа капитан Кантакузино записал на свой счет два Ла-5 и один Ил-2, а капитан Александру Шербанэску сбил два Ил-2 и, вероятно, еще один штурмовик. 28 августа 1943 г. капитан Кантакузино был награжден немецким Железным крестом 1-го класса. А спустя два дня в числе пяти лучших румынских летчиков-истребителей был награжден орденом Михая Храброго (Mihai Viteazul) 3-го класса.

Осенью 1943 г. Кантакузино неожиданно тяжело заболел скарлатиной и был сначала отправлен в госпиталь, а затем ему был предоставлен отпуск. Обратившись в свою «родную» группу он возвратился только 10 февраля 1944 г. К этому времени подразделение было отозвано с Восточного фронта и действовало в составе сил противовоздушной обороны Румынии.

В апреле 1944 г. американские тяжелые бомбардировщики начали налеты на цели на румынской территории, и прежде всего на нефтепромыслы Плоешти. 15 апреля румынские истребители сбили шесть В-24D, один из которых был на счету Кантакузино. К 31 мая, когда Gr.7 Van. была переименована в Gr.9 Van., на его счету было уже 36 побед.

6 июня Кантакузино первому из румынских пилотов удалось сбить американский истребитель Р-51 «Мустанг». Причем румын сопровождал своего американского «визави» до самого последнего момента — вынужденной посадки «мустанга» в нескольких километрах от Варницы — Тигины. Американский



летчик смог покинуть свою машину и стал бежать в сторону леса. Кантакузино снизился и жестами пытался остановить американца, так как он бежал в сторону позиций советских войск. Однако летчик не обратил внимания на его жесты и позже был объявлен сначала пропавшим без вести, а потом советское командование предъявило и его труп. Тем временем Бызу сразу после посадки взял «Физлер» и прибыл на место падения Р-51, который уже был окружен местными жителями. Попытки поиска американца «по горячим следам» ни к чему не привели.

15 июля на его счет был записан еще один «Мустанг», а в начале августа он сбил два Р-38 «Лайтинг». 18 августа в бою с Р-51 погиб командир 9-й группы капитан Шербанэску, и Кантакузино был назначен командиром группы вместо него. Только за 22 августа пилоты этой группы сбили девять советских самолетов, однако это уже не могло ничего изменить. На следующий день в Бухаресте произошел антифашистский переворот и Румыния объявила о выходе из войны. А вскоре — и о начале боевых действий против бывшего союзника. Естественно, лидеры Третьего рейха не хотели так просто смириться с потерей последнего источника нефти и собирались силой привести к власти послушное пронемецкое правительство. Первым делом немецкие бомбардировщики начали бомбардировку Бухареста. В ответ 9-я группа была переброшена на аэродром Леордени, в 70 км юго-западнее Плоешти. Как оказалось — вовремя.

Утром 25 августа шесть Vf.109G-6 во главе с Кантакузино перехватили одиннадцать He.111 из J./KG4, которые собирались нанести бомбовый удар по румынской столице. Немецкое командование проявило непонятную беспечность, и машины шли без истребительного прикрытия. Ясно, что потерь было не избежать — капитан Кантакузино сбил три «Хеншеля», а другие



пилоты смогли повредить еще три бомбардировщика. На обратном пути румынские «Мессершмитты» атаковали группу Ju.87D-5 из I./SG2, также шедших на Бухарест, и сбили один из них.

На следующий день пилоты 9-й группы сбили еще три немецких самолета и уничтожили на земле два транспортных Ju.52. Всего до 31 августа они совершили 41 боевой вылет против немцев, одержав семь подтвержденных и три вероятных победы.

В начале сентября остатки 7-й истребительной группы были объединены с 9-й, после чего сводное подразделение некоторое время имело обозначение «Истребительная группа 7/9». Командовать ею стал Луциан Тома, а вот капитан Кантакузино получил специальное задание.

Кантакузино было поручено доставить на аэродром Фоджиа в Италии подполковника Джеймса Ганна (James A. Gunn), который был самым высокопоставленным среди американских военнопленных в Румынии, а на обратном пути сыграть роль лидера для американских самолетов, которые должны были вывезти в Италию остальных пленных. Выбор был не случайным — Кантакузино свободно говорил по-английски.

Первоначально командование хотело отправить Константиана Пержу на двухмоторном «Савойя» 79В, но вскоре отказались из-за общей изношенности машины. Потому для такой ответственной миссии отобрали Vf.109G-6 (W.Nr. 166133 (бортовой номер 31)) с самым малым налетом — всего 7,5 часов. На эту машину установили подвесной топливный бак и радиооборудование. Оригинально решили и проблему размещения пассажира — американец разместился в фюзеляже. Через два часа и пять минут полета Кантакузино приземлился на аэродроме Фоджиа. Несмотря на то что на истребителе был нари-



сован огромный американский флаг, зенитчики встретили его крайне подозрительно, и только после того, как из фюзеляжа «Мессершмитта» вылез невредимый Джеймс Ганн, все стало на свои места.

В Фоджиа Кантакузино освоил истребитель Р-51, для чего ему потребовался всего лишь инструктаж и один полет. После этого он продемонстрировал на «Мустанге» американским пилотам такую серию фигур высшего пилотажа, которую не все из них могли выполнить. В тот же день он улетел в сопровождении трех «мустангов». Принц (титул Кантакузино) первым приземляется на аэродром Леордени, а после того он запускает зеленую ракету, показывая американцам, что все в порядке.

3 сентября 1944 г. «Бызу» снова отправляется в Италию, чтобы передать американцам разведданные для новых налетов. Он хотел вернуться на борту своего 109G, но американские пилоты решили блеснуть мастерством и попытались освоить «Мессершмитт». Однако германская машина оказалась «твердым орешком», и во время первого же взлета самолет американцы разбили. Поэтому Кантакузино пришлось возвращаться в Румынию уже на «Мустанге».

В первой половине сентября 1944 г. в рамках операции «Reunion» из Румынии на аэродромы в Южной Италии на борту 56 самолетов В-17 было доставлено 1095 американских и 52 английских военнопленных, а также два датских и пять югославских офицеров. Союзники предприняли эту акцию, чтобы не допустить попадания своих военнослужащих в руки советских войск, стремительно продвигавшихся на запад.

В начале сентября 9-я группа в составе 1-го авиакорпуса была переброшена в Южную Трансильванию для действий против немецких войск. 25 сентября в воздушном бою огнем стрелков



Lu.188 был сбит Тома, и командиром группы был снова назначен Кантакузино.

В сентябре 1944 г. пилоты группы совершили 314 боевых вылетов. В конце осени и в течение зимы 1944—1945 гг. плохая погода над Трансильванией не благоприятствовала действиям авиации. Поскольку наступление советских и румынских войск продолжалось, вслед за ними все дальше на запад перелетала и 9-я истребительная группа. 14 декабря группа перебазируется на бывший венгерский аэродром в Мишкольце, а в феврале 1945 г. — на аэродром Лученец, находившийся уже в Словакии.

25 февраля в ходе своего пятого в тот день боевого вылета капитан Кантакузино обнаружил «восьмерку» немецких FW.190F-8, которая штурмовала позиции советских войск. Внезапной атакой он сбил один «Фокке-Вульф», после чего остальные спешно покинули этот район. Чтобы получить затем официальное подтверждение своей новой победы, Кантакузино решил установить точное место падения немецкого самолета.

Кантакузино и его ведомый адъютант Траян Дыржан настолько были заняты поисками сбитого «Фокке-Вульфа», что совершенно потеряли бдительность. Воспользовавшись беспечностью румынских пилотов, их атаковала пара Bf.109G-6 во главе с командиром I./JG53 гауптманом Гельмутом Липфертом. Первым был сбит Дыржан, при этом он стал жертвой Липферта, который когда-то был его инструктором и учил летать на «Мессершмитте». Дыржан был буквально изрешечен 13-мм пулями, и его самолет упал около румынских позиций. Тем временем ведомый Липферта сбил Кантакузино, который даже не успел заметить, что произошло с его собственным ведомым. В от-



личие от Дыржана ему повезло — он остался жив и вскоре на автомашине, принадлежавшей румынской пехотной дивизии, вернулся в свою группу.

Свой последний вылет в войне капитан Кантакузино выполнил 9 мая 1945 г.: в тот день он вместе со своим ведомым локотенентом Добраном прикрывал самолет-разведчик IAR-39, который разбрасывал пропагандистские листовки над местами расположения остатков немецких частей.

По окончании войны Кантакузино демобилизовался и вернулся на свою прежнюю работу в авиакомпанию LARES.

После того как 30 декабря 1947 года к власти в Румынии пришли коммунисты, вся частная собственность была конфискована, большинство представителей старого режима и все несогласные с новым были отправлены в тюрьмы. Кантакузино потерял все свое состояние и имущество, из-за страха за свою дальнейшую судьбу от него ушла жена.

В 1948 г. Кантакузино удалось покинуть Румынию и перебраться сначала в Италию, а затем в Испанию. В 1956 г. его принял сам Франко, вскорости при помощи румынской диаспоры он смог собрать деньги на покупку легкого спортивного самолета Ву.133, чтобы затем зарабатывать себе на жизнь, выступая в различных авиашоу. Параллельно он писал критические статьи, направленные против режима Чаушеску в родной стране.

Константин Кантакузино умер 26 мая 1958 г. в возрасте 52-х лет. Самый знаменитый румынский летчик скончался в больнице после неудачной хирургической операции. Смерть Кантакузино, как и смерть любого другого известного человека, вызвала море различных спекуляций журналистов. Одни писали, что он умер от передозировки наркотиков, другие — что сторел в самолете, но все это были только круги на воде...



Александру Шербанеску

Александру Шербанеску (Alexandru Serbanescu) родился 17 мая 1912 г.¹ в Колонешти² в провинции Ольт. Его отец, Марен, был нотариусом, а мать посвятила себя воспитанию своих шести детей, четверо из которых были мальчиками. Будущий ас сначала закончил деревенскую школу, после чего поступил в военную школу «Манастиреа Деалу» («Manastirea Dealu»), находящуюся в Тарговисте. Все без исключения преподаватели отмечали его прилежность и усидчивость, благодаря чему его аттестат буквально сверкал от обилия высших отметок, среди которых затерялась всего одна четверка, что вывело его на второе место по успеваемости и числу набранных баллов. Окончив школу, Александру успешно поступил в 1931 г. в пехотное училище в Сибиу, а спустя два года он закончил его 70-м на курсе из 456 курсантов.

Получив превосходное образование, младший лейтенант Шербанеску свободно говорил по-французски и по-немецки, играл на скрипке и не имел никаких вредных привычек (он совершенно не пил и не курил). Он был очень сдержан, но вместе с тем искренен и открыт для общения с окружающими.

1 июня 1933 г. молодого офицера зачислили в 3-й горнопехотный батальон в Брашове. Шербанеску очень быстро проявил себя как человек, фанатично преданный профессии военного. Много работая, он проявил незаурядные командирские качества, тренируя свой взвод в форсированных маршах через гористую местность и прививая солдатам навыки ведения боевых действий в горах. В 1934 г. он принимает командование пулеметным

¹ Согласно другим данным — 4 мая.

² По другим данным — в местечке Влайч.



взводом батальона, и снова его подразделение учится быстро передвигаться по горной местности и вскоре становится одним из лучших, неизменно получая по итогам маневров благодарности от командования.

1 сентября 1935 г. младший лейтенант Шербанеску был направлен на годовые командные курсы по углубленному изучению тактики действий пехоты. Согласно экзаменационному табелю, он был лучшим по успеваемости. На защите его работа по способам и методам маскировки была очень высоко оценена и вскоре принята в качестве исходной для написания соответствующих инструкций для сухопутных войск. Кроме того, он проявляет свою компетенцию в инженерной подготовке позиций, организации ночных маршей в горах и многих других аспектах ведения боевых действий. По возвращении в свой горно-пехотный полк Александр Шербанеску был назначен на должность командира взвода тяжелого оружия (станковые пулеметы и 60-мм минометы), кроме того, в течение двух месяцев ему пришлось выполнять обязанности адъютанта командира батальона.

Поглощенный своей профессией и своим желанием сделать блестящую военную карьеру, он жертвует всем... включая даже свою девушку, которую очень любил. Уже была объявлена дата свадьбы, когда он неожиданно положил конец этим любовным отношениям. Ларчик открывался просто: Александру уже тогда было ясно, что дело в Европе идет к большой войне и до ее окончания о личной жизни лучше будет забыть...

Между тем после того, как подразделения, которыми командовал младший лейтенант Шербанеску, неизменно отмечались командованием, как лучшие в ходе различных учений, он был выдвинут сразу на должность командира горно-пехотной роты, минуя заместителя командира роты. Спустя год, 1 ноября 1938 г.,



его послали в Бухарест на должность инструктора на военное отделение столичного государственного института физического воспитания.

Столица обрушила на провинциального лейтенанта массу впечатлений, одним из которых была авиация. Надо сказать, что Боевой устав горнострелковых войск Румынии практически не предусматривал взаимодействия между горными егерями и летчиками, за исключением, может быть, использования данных авиаразведки. По соседству с университетским военным учебным центром находился и учебный центр румынских ВВС, самолеты которые регулярно бороздили столичное небо, неоднократно демонстрируя жителям фигуры высшего пилотажа. Самолеты и сейчас вызывают восхищение у абсолютного большинства людей, тогда же ничего более впечатляющего не было, а потому Шербанеску быстро «заболевает» авиацией.

К счастью, командование вошло в положение подававшего большие надежды молодого офицера, тем более что из рядов авиации ежегодно по состоянию здоровья списывалось в пехоту немало летчиков, и вскоре наш младший лейтенант горной пехоты был зачислен слушателем в школу летнабов, которую он успешно закончил в 1939 г., будучи 29-м из 70 выпускников.

Поскольку зимой румынские авиаторы из-за сложных метеорологических условий не летали, то неожиданно подвернувшуюся массу свободного времени Александр решил потратить на прохождение теоретической части курса пилотирования, который завершил 1 апреля 1940 г. Перед началом обучения «искусству полетов» требовалось пройти медкомиссию, которая, впрочем, не выявила ни малейшего отклонения в его физическом состоянии, но все же медики не удержались, сообщив будущему курсанту, что «для начала карьеры летчика-истребителя Вы уже староваты...»



Ему действительно было уже 28 лет, но на вопрос младшего лейтенанта, «имеется ли в моем здоровье какое-либо непреодолимое препятствие для этого?», председатель комиссии сказал «нет», и в мае 40-го Александру познал радость полета. Первые свои сто летных часов он набрал на IAR-27, затем он освоил польскую «Цаплю», на которой, например, 24 и 25 июня он выполнил 12 посадок. На этой машине он осваивал высший пилотаж и перевернутый полет в 34 полетах. Потом были «Потез» XXV, а также IAR-38, который и стал «выпускной» машиной Шербанеску. Наконец, 31 октября 1940 г. он получает свой диплом летчика.

При распределении командование учло его педагогические способности и командирские качества, определив сначала инструктором по пехотной подготовке в летной школе. Надо сказать, что на этой должности он не снискал себе ни славы, ни уважения у курсантов. Большинство из них считали себя «белой костью» вооруженных сил, а потому, по мнению этих пижонов, им не пристало бегать кроссы, ползать по-пластунски по грязи, изучать особенности рукопашного боя с использованием холодного оружия, а также учиться искусству выживания. Масса прозвищ, самое безобидное из которых было «Bradul verde» (с румынского «зеленая сосна»), быстро приклеилась к Александру, но наиболее распространенным было злобно-презрительное «Cainele Rosu», означавшее «Рыжая собака» (за цвет шевелюры).

В свое свободное время он продолжал летать, совершенствуя свое летное мастерство, одновременно бомбардируя командование рапортами с просьбой направить его для прохождения дальнейшего обучения в школу летчиков-истребителей.

Весной 1941 г. его «мольбы» были услышаны, и Александру направили в 1-ю учебную эскадрилью учебного центра истреби-



тельной авиации, находившегося в Гимбаве. Однако оттуда его откомандировали для повышения квалификации в в Рошиорь де Веде, где находился Центр высшего пилотажа.

Осенью 1941 г. младший лейтенант Шербанеску был возвращен в школу истребительной авиации, в которой освоил P.11F и IAR-80. Он закончил школу летом следующего года. После этого он получил назначение в истребительную эскадрилью, осуществлявшую противоздушную оборону Констанцы, оснащенную IAR-80. Однако летом 1942 г. советские самолеты очень редко появлялись у румынского побережья, и в ходе 40 вылетов на патрулирование Александру ни разу не удалось встретить противника.

Между тем в августе ему наконец было присвоено очередное звание лейтенанта. К этому времени его однокашники, с которыми он заканчивал в 1933 г. пехотное училище, были капитанами, а кое-кто щеголял майорскими погонами, однако для Александру, постоянно учившегося, продвижение по служебной лестнице самым естественным образом было задержано, хотя все без исключения его командиры признавали его знания и опыт.

Не будучи удовлетворенным «морскими экскурсиями», он снова подает рапорт с просьбой о переводе во фронтовую авиа часть и вскоре получает назначение в 7-ю истребительную группу, которая, действуя в составе IV воздушного флота люфтваффе, поддерживала наступление немецких войск и союзных армий на сталинградском направлении. Правда, перед отправкой на фронт лейтенанту Шербанеску удалось освоить Vf.109E-3.

Прибыв 22 августа в штаб авиагруппы, лейтенант Шербанеску был зачислен в состав 57-й эскадрильи, которой командовал капитан Александру Манолиу. 2 сентября комэск взял Александру в первый боевой вылет, который для будущего аса оказался



безрезультатным. Не лучшими были и несколько следующих, тем не менее Александру не унывал. Его инициатива и энергия сразу привлекли к себе внимание со стороны командования, и Шербанеску вскоре стали назначать командиром боевого воздушного патруля. Однако первые впечатления от боевых вылетов разительно отличались от рассказов немецких инструкторов, воевавших с советской авиацией летом и осенью 1941 г. Тихоходных, хотя и очень маневренных «крыс» и «кертиссов» в небе практически не встречалось, зато немало было «ЛаГГов» и «Яков». Последние считались особенно опасными.

Вскоре Александру убедился, что их «Месершмитты» являются далеко не самыми современными машинами. Немецкие пилоты сражались на «Фридрихах» и «Густавах», превосходивших «Эмили» по всем статьям, а русские вводили в бой все новые типы истребителей. В сентябре было отмечено появление американских «Аэрокобр», а в октябре — неизвестных истребителей со звездообразными моторами, которые оказались особенно опасными на высотах до 2000 м.

Если у лейтенанта Шербанеску и были какие-то сомнения в отношении того, что русские решили сражаться за этот город на Волге до последнего человека, то 12 сентября они окончательно рассеялись, когда вместе с двумя другими пилотами из боевого вылета не вернулся капитан Манолиу. Впрочем, одному пилоту повезло, так как он посадил свой подбитый «стодевятый» на один из пустырей в расположении немецких войск. Доставленный в расположение группы на немецком грузовике, он в тот же день рассказал, как в ходе боя один из «ЛаГГов» не отвернул на лобовой, и спустя мгновение «Месершмитт» капитана исчез в огненной вспышке, а еще через несколько секунд в небе раскрылись два парашютных купола, снесенных ветром на сторону



*Александр Шербанеску — лучший ас румынских ВВС периода
Второй мировой войны*



противника. В тот же день из штаба 7-й авиагруппы сообщили, что до назначения командира 56-й эскадрильи его обязанности будет временно выполнять лейтенант Шербанеску.

25 сентября Александру улыбнулась удача. Взлетев на патрулирование во главе четверки «Мессершмиттов», он был наведен постами ВНОС на советский двухместный самолет-корректировщик Як-7В, экипаж которого корректировал огонь советской артиллерии, занимавшей позиции на левом берегу Волги. Прикрывавшая «спарку» четверка «ЛаГТов» прозевала атаку румынских истребителей, и на первом же заходе лейтенант Шербанеску расстрелял краснозвездный «Як», который в 15.55 врезался в землю в 30 км северо-западнее Котлубани.

Основной работой румынских Vf.109E стало прикрытие эскадрилий Ju.87 из состава VIII авиакорпуса люфтваффе. Впрочем, поскольку аэродромы их базирования находились сравнительно недалеко, то после выполнения экипажами пикировщиков своих заданий истребители сопровождения частенько отправлялись на «свободную охоту». И все же успехи были невелики, к тому же действовать приходилось чрезвычайно осторожно, так как о точности огня советской зенитной артиллерии среди пилотов ходили легенды. Поддать огоньку могла и советская пехота. Однажды Александру лично наблюдал, как атаковавшие колонну грузовиков пикировщики подверглись обстрелу со стороны пехотинцев, которым удалось из винтовок и ручных пулеметов сбить одну «штуку».

Свою следующую победу (без указания типа самолета), лейтенант Шербанеску одержал 2 октября. В том же вылете отличились и четверо других пилотов его эскадрильи. Спустя пять дней 7-я румынская авиагруппа была переброшена на по-



левой аэродром возле села Карповка, находящегося в полусотне километров от Сталинграда.

Бои становились все более тяжелыми, а успехи румынских истребителей оставались достаточно скромными. Не радовала и погода. Удушающее знойное лето уже прошло. Весь октябрь, почти не переставая, лили дожди, а в ноябре ударили морозы. К этому времени Сталинград, а точнее его развалины, почти целиком контролировались немцами, бои шли уже у самого берега Волги, но в районе заводов среди доменных печей советские позиции оставались неприступными. Тем не менее немецкая пропаганда всю твердила, что необходимо еще одно, последнее усилие, и русским придет конец. Это утверждение повторяется изо дня в день, и когда 19 ноября советские войска наносят мощные охватывающие удары, немецкая группировка вместе с войсками сателлитов оказывается совершенно не готовой к такому повороту судьбы.

Уже в первые же часы советского наступления, находившиеся на флангах слабые румынские, итальянские и венгерские части, едва пришедшие в себя после шока, вызванного массовой артподготовкой, были смяты советскими танками и кавалерией, которые устремились вглубь, стремительно развивая достигнутый успех. Уже 20 ноября числа аэродром у Карповки подвергся обстрелу «тридцатьчетверок» советского 13-го механизированного корпуса, но зенитная батарея смогла отразить атаку, и выкрашенные в белый цвет Т-34 ушли дальше. Однако радоваться не приходилось, так как быстро стало ясно, что авиабаза фактически блокирована советской пехотой. Намерения противника были очевидны, а сил для обороны явно не хватало: помимо зенитной батареи имелась рота охраны с легким стрелковым оружием и собственно истребители.



В этих условиях Шербанеску, будучи наиболее компетентным специалистом в вопросах общевойскового боя, берет руководство обороной базы на себя. Он управляет огнем зенитной артиллерии и приказывает снять оружие со всех неисправных самолетов и установить по периметру линии обороны. Таким образом, румынским авиаторам удастся отбить несколько атак на аэродром. К счастью для румын, в них участвовали только пехота и кавалерия.

23 ноября погода несколько улучшилась, и по радио «соколы» Антонеску наконец получили приказ эвакуировать авиабазу. На поддержку извне рассчитывать не приходилось. Конечным пунктом перелета был назван крупный немецкий аэродром в районе поселка Морозовск. Положение было аховое. Жуткий холод вкупе с нехваткой горючего, казалось, не оставлял шансов на успех. Все утро под огнем пулеметов и минометов механики жгли все найденное дерево и промасленную ветошь, разогревая двигатели. На это же пришлось потратить и немалую долю бензина, которого было не так много. Слив остатки горючего со всех неисправных самолетов, румыны все-таки смогли эвакуировать 13 Vf.109E, еще три истребителя были сбиты советской пехотой. В каждый одноместный самолет поместилось по два, а то и три человека! Например, в самолете Александру нашлось место для двух механиков.

Качества, продемонстрированные Шербанеску, были по достоинству оценены пилотами-ветеранами, которые воевали в 1941 г. в Бессарабии и над Одессой. В рапорте, содержащем описания действий 7-й румынской авиагруппы под Сталинградом, составленном командиром 2-й авиафлотилии майором Танашеску в отношении Александру Шербанеску, в частности, говорилось: *«Проявил превосходные качества руководителя. Всегда первым*



вызывался для выполнения боевых задач и прикладывал все силы к выполнению полученных приказов. «Лучше уж упадете вы, нежели сопровождаемый бомбардировщик», является его девизом. Он отличный штурман и хороший истребитель, обладающий исключительным боевым духом. Его люди очень любят его и он хорошо ими руководит. На аэродроме в Карповке он замаскировал зенитные орудия и аэродромные объекты, организовав почти из ничего прочную систему обороны из цепи огневых точек. Он выполнил более тридцати вылетов под Сталинградом, часто в плохую погоду, и записал на свой счет одну победу. Это замечательная личность, которая обладает чувством дальности. Его качества военного и авиатора обеспечат ему многообещающую карьеру. Вот мое мнение: очень хороший пилот и очень хороший офицер». Это была высокая оценка!

В декабре 1942 г. обстановка для вооруженных сил стран Оси продолжала ухудшаться. Вскоре немцам пришлось эвакуировать Морозовск, откуда 7-я румынская авиагруппа перелетела в Тацинскую, где к этому времени было сосредоточено до 300 только немецких транспортных самолетов, не считая истребителей и бомбардировщиков. Впрочем, как вскоре выяснилось, об этом знало и советское командование, приготовившее люфтваффе незабываемый сюрприз к приближавшемуся Рождеству. Скрытно вышедшие к Тацинской в ночь на 24 декабря части 24-го танкового корпуса в 07.30 утра после залпа полка гвардейских минометов пошли на штурм огромного аэродрома и крупной железнодорожной станции.

Вот что вспоминает участница тех событий санинструктор О. Брызгалова¹: «Танкисты батальона капитана М. Нечаева с

¹ http://pomni.ucoz.ru/news/stanica_tacinskaja/



ходу ворвались на железнодорожную станцию. На путях стоял состав, на платформах которого находились 50 новых, еще не собранных полностью, немецких самолетов. Нечаев приказал их сжечь, а затем повел свои роты на аэродром, где подразделения 4-й гвардейской, 54-й и 130-й танковых бригад вели бой на летном поле. Таранными ударами танки опрокидывали самолеты, отрубали их хвостовое оперение. В дело включились саперы, они открывали баки с горючим, поджигали их. Аэродром превратился в огромный костер. Это было возмездие за Сталинград, который гитлеровские летчики в течение нескольких месяцев подвергали жесточайшим бомбардировкам, взлетая именно с этого аэродрома.

Среди немцев на аэродроме царила невообразимая паника. Их охватил ужас. Фашисты метались по аэродрому. Летчики и техники пытались прорваться к своим самолетам, но попали под огонь наших автоматчиков и танкистов. Некоторые летчики успели вскочить в свои самолеты и торопились взлететь, но было уже поздно. В творившемся хаосе самолеты сталкивались друг с другом, падали, разбивались, пылали, как факелы. Буквально единицам самолетов удалось подняться в воздух и вырваться из крошечного ада».

Авиабазы в Тагинской подверглась блестяще скоординированному двухстороннему удару со стороны 54-й и 130-й советских танковых бригад. Выехавшие с двух сторон на летное поле «тридцатьчетверки» с десантом на броне сметали все на своем пути. Один из уцелевших немецких летчиков Курт Штрайт после войны вспоминал: «На востоке брезжит слабый рассвет, освещающий серый горизонт. В этот момент советские танки, ведя огонь, внезапно врываются на аэродром. Самолеты сразу вспыхивают как факелы. Всюду бушует пламя и рвутся снаря-



ды. С чудовищным грохотом взрываются складированные для погрузки в самолеты боеприпасы. Мечутся грузовики, а между ними бегают отчаянно кричащие люди.

Кто же отдаст приказ?.. Куда направиться пилотам, пытающимся вырваться из этого ада?..

“Стартовать в направлении Новочеркаска”, — это все, что успели передать с контрольной вышки до того, как она была разрушена снарядами советских танковых пушек.

Начинается безумие... Со всех сторон выезжают на взлетные полосы самолеты. Все это происходит под огнем и в свете пожаров. Небо распростерлось багровым колоколом над тысячами погибающих, лица которых выражают безумие.

Вот один Ju.52, не успев оторваться от полосы, врезается в выехавший на ВПП советский танк, и оба взрываются со страшным грохотом, накрытые огромным облаком пламени. Следом, уже в воздухе, сталкиваются “Юнкерс” и “Хейнкель”, взлетевшие с разных полос, и разлетаются на мелкие обломки, хороня своих пассажиров. Рев танковых и авиационных моторов переплетается со взрывами снарядов и лаем сотен пулеметов в чудовищную какофонию...»¹

Другие танковые бригады в это время атаковали железнодорожную станцию, где на путях стояли несколько эшелонов с 50 истребителями, бронетехникой, артиллерией и боеприпасами. Организованного сопротивления не было и в помине. Солдаты и офицеры охранных частей, которых не слишком беспокоили партизаны, оказались совершенно не готовы вступить в бой с советскими танкистами и пехотинцами, а потому гибли вместе

¹ Craciunoiu C., Cony. C. Alexandru Sebranescu, un héros national // Avions, №100, 2001.



с летчиками и авиатехническим составом авиабазы буквально сотнями.

Казалось, что уцелеть в этом аду у «чертовой дюжины» потрепанных румынских «Мессершмиттов» не было ни единого шанса. Однако и на этот раз все обошлось. К счастью, казарма, где квартировали румыны, находилась буквально в двух шагах от стоянки их истребителей, находившихся в глубоких снеговых капонирах, скрывавших самолеты. Механики уже прогревали двигатели машин перед утренним вылетом на сопровождение транспортных «Юнкерсов».

Как только поднялась стрельба, летчики, не сговариваясь, поняли, что выруливать на полосу нет времени. Снова в каждый самолет забирались по несколько человек, с трудом протискиваясь в закабинные отсеки. Быстро выведя двигатели на форсаж, пилоты начинают разбег прямо со стоянок и спустя несколько мгновений поднимаются в безопасное холодное небо.

В январе 1943 г. в составе 56-й румынской истребительной эскадрильи насчитывалось всего семь пилотов, которые участвовали в многочисленных вылетах на прикрытие транспортных Ju.52, доставляющих снабжение окруженной в районе Сталинграда 6-й армии фельдмаршала Паулюса. Как и осенью 1942 г., командование 7-й авиагруппы не имеет поводов для оптимизма: подтвержденных побед очень мало, а непрерывное полугодичное участие в боях практически обескровило соединение. Единственным успехом лейтенанта Шербанеску в этот период стал сбитый им 20 января советский «Харрикейн»¹.

2 февраля в Сталинграде сдались остатки окруженной немецкой группировки, к этому времени действовавшая на

¹ На самом деле это, видимо, была «Аэрокобра».



советско-германском фронте румынская авиация была сведена в Смешанную авиагруппу, костяк которой составили остатки 5-й бомбардировочной и 7-й истребительной групп. К концу месяца и это формирование представляло собой жалкое зрелище: люди устали, большинство самолетов нуждалось в капитальном ремонте. Поэтому командование приняло решение вернуть ее в Румынию, предоставив пилотам краткосрочные отпуска.

Надо отметить, что успехи лейтенанта Шербанеску не остались незамеченными, и 6 марта ему было присвоено внеочередное звание капитана (минуя чин старшего лейтенанта!), после чего он тут же был назначен командиром своей 57-й эскадрильи, в составе которой начал воевать под Сталинградом.

11 марта два десятка самых опытных пилотов 7-й авиагруппы откомандировали в JG3 «Удет» для освоения и получения BF109G, которые скоро должны быть им поставлены. Поскольку «Густавы» были заметно сложнее в пилотировании, нежели «Эмили», немецкое командование решает сформировать в со-



Румынский «Эмил» периода войны с СССР



ставе JG3 немецко-румынское истребительное подразделение. После полуторанедельного изучения теории, 29 марта, в подразделении начинается летная подготовка.

По мере освоения новых машин командир группы лейтенант фон Боремски стал разрешать и боевые вылеты к линии фронта, что позволило пилотам заявить о 28 победах, две из которых были записаны на счет капитана Шербанеску. В частности, 8 апреля северо-восточнее Изюма он сбил Ла-5, а 5 мая в том же районе — Як-7.

Подразделение было распущено 5 июня в Кировограде, и румынские пилоты с полученными от немцев Vf.109G-2 и G-4 снова влились в состав своих частей. Поскольку теперь капитан Шербанеску был асом (то есть имел пять официальных побед), то на следующий день был опубликован указ о награждении его орденом Авиации (*Virtutea Aeronautica*). Дела на фронте шли неважно, румынская армия была фактически разгромлена, а потому страна должна была знать своих героев. Именно этим обстоятельством можно объяснить оперативность, с которой было произведено награждение, — спустя всего лишь сутки после того, как отчет о боевой деятельности немецко-румынского подразделения был доставлен в Главный штаб Королевской румынской авиации!

Июнь оказался не слишком результативным. Только в конце месяца Александру смог увеличить свой список побед. 24 июня он сбил Як-7, а 26 числа капитану Шербанеску вместе с адъютантами Мученика, Кирвэсуцом и Катаной (*Catana*) пришлось встретиться с довольно необычными (для Восточного фронта) противниками. Вообще надо сказать, что тот вылет едва не оказался для всех четверых последним. Патрулируя над линией фронта в районе Кирпичево — Румянки, Александру в какой-то



момент развернулся в сторону солнца, и этот непреднамеренный маневр, безусловно, спас всех четверых.

Внезапно четверку «Мессершмиттов» на встречном курсе атаковали «Спитфайры» из состава 57-го ГИАПа. Хотя в румынских отчетах указано, что нападавших было не менее двух десятков, на самом деле их вряд ли было больше 12. К счастью, в первой же атаке никто не был задет, но обе пары румынских истребителей распались, и каждый пилот сражался в одиночку с тремя или четырьмя противниками.

«Спитфайры» Мк.У, состоявшие на вооружении 57-го истребительного авиаполка, безусловно, уступали по летно-тактическим характеристикам Вf.109G, однако значительное численное превосходство играло немаловажную роль, и, зная это, капитан Шербанеску отдал по радио приказ своим пилотам по возможности оттягиваться в свое воздушное пространство.

Это удавалось не всем. Самолет Лауренцио Катаны был зажат нашими летчиками и, хотя его пилоту удалось (как отмечено в румынских документах) сбить два советских истребителя, уйти к своим ему не дали. Оказавшийся позади «Спитфайр» открыл точный огонь. В результате Катана потерял управление, а затем в его уже горящий «Мессершмитт» врезался выходящий из атаки «Спитфайр».

Тем временем три оставшиеся «Мессершмитта», продолжая бой, смогли сбить три «Спитфайра», один из которых с бортовым номером «26», расстрелянный капитаном Шербанеску, упал на территории, контролируемой немецкими войсками. Еще одну победу в июне Александру одержал 29-го числа, сбив Як-1.

Июль оказался куда более щедрым на успехи, так как в этом месяце на счет командира 57-й эскадрильи было записано семь



побед (четыре «Яка», два штурмовика Ил-2 и одна не идентифицированная машина).

13-го числа звено лучших на тот момент румынских летчиков (Шербанеску, Милу и Мученик) выполняли рутинный вылет, прикрывая немецкие бомбардировщики Ju.88. Уже над линией фронта они были атакованы 10 советскими истребителями, один из которых тут же «сел на хвост» Милу. Шербанеску обстрелял (правда, неудачно) нападавшего, и тот решил прекратить преследование. В этом бою Александру записал на свой счет два сбитых. Впрочем, столько же в том вылете потеряли бомбардировщиков и немцы.

Спустя три дня, 17-го числа, ему удалось «приземлить» сразу четыре самолета. С 4 по 16 августа Шербанеску одержал 11 побед, две из которых были засчитаны как «вероятные». Это довело его личный счет до 32 сбитых, и на следующий день командование 4-го воздушного флота люфтваффе наградило отважного пилота Германским Железным крестом 2-го класса, а 30 числа его китель украсила высшая румынская военная награда — орден Михая Храброго (Mihai Viteazul). Вместе с ним этой же награды удостоились его однополчане капитан Константин Кантакузино, лейтенант Теодор Грекеану, а также младшие лейтенанты Иоан Дичезаре и Иоан Милу.

Но перед тем как узнать вечером об этом радостном событии, летчикам пришлось принять участие в одном из самых тяжелых боев. Тогда румыны подняли почти сорок Bf.109, вместе с которыми сражались и «Мессершмитты» из состава JG3. По возвращении из боя румынские летчики заявили о 22 несомненных победах и еще пяти вероятных. Но не капитан Шербанеску стал героем того дня, хотя и он смог увеличить свой счет на две побе-



ды. Наибольшего успеха тогда добился унтер-офицер Иоан Милу (Ioan Milu), на счет которого было записано пять сбитых.

В начале сентября Шербанеску, получает внеочередной 20-дневный отпуск, и потому в этом месяце успевает одержать только одну победу, да и та была записана с пометкой «вероятно».

Октябрь 1943 г. начинается для лучшего румынского аса довольно хорошо: 1, 3-го и 5-го числа он одерживает по одной победе, но 10 октября, возглавив по своему обыкновению звено из четырех Bf109G, он отправляется на сопровождение группы Ju87. В ходе полета к цели к ним присоединилась четверка «Мессершмиттов» из состава G52, ушедшая затем вперед на расчистку воздушного пространства на пути «штук». Группа самолетов беспрепятственно пересекла линию фронта и углубилась в советское воздушное пространство.

Атака группы «Яков», выполненная со стороны солнца, была внезапной. Истребитель Мурешана был сбит сразу, а затем в холодные воды Азовского моря упал «мессер» Никоара, который, правда, успел покинуть падающий самолет с парашютом и был вскоре подобран экипажем германского вооруженного буксира. Следом настала очередь Шербанеску, который тянул на изрешеченной машине сколько мог. Сзади его самолет упорно поливала огнем пара советских истребителей. Маневрировать было почти невозможно, так как оба водорадиатора были пробиты и двигатель едва тянул. «Яки» не отставали, и истребитель уже начал раскачиваться, теряя опору в воздухе. Александру бросил последний взгляд на планшет с картой, сверившись с проплывающим внизу ландшафтом. «Все, теперь можно прыгать» — внизу были позиции 4-й немецкой горной дивизии, державшей оборону у Молочного лимана.



Отстегнув ремни привязной системы и открыв фонарь, он вывалился из кабины своего обреченного самолета. И вовремя: устремившиеся следом за снижавшимся «Мессершмиттом» «Яки» вогнались еще одну порцию огня и стали в Vf.109G, и детище немецких авиаконструкторов вспыхнуло как факел от носа до кончика хвоста...

Спустя несколько часов он уже был на своем аэродроме, где узнает, что радиоразведкой перехвачены многочисленные советские сообщения о полном уничтожении 7-й румынской авиагруппы и гибели в бою командира 57-й эскадрильи капитана Шербанеску. На следующий день один из румынских пилотов сбросил на ближайший советский аэродром пропуск и послание, приглашающее советскую делегацию прибыть в Тирасполь для констатации того, что 7-я авиагруппа и ее великий ас все еще в строю! Но Александру расторопнее: он садится в другой Vf.109, и перелетев линию фронта, провоцирует несколько советских истребителей на преследование. Однако высотные характеристики «мессера» заметно превосходят возможности «Яков», и, атаковав после мертвой петли их растянутый строй, капитан Шербанеску одерживает в этот день свою 31-ю победу... Две другие последуют 23-го и 28-го числа того же месяца.

В начале ноября измотанную и поредевшую 7-я авиагруппу отозвали на доукомплектование в Румынию, а на ее замену прибыла 9-я. Однако 14 наиболее опытным пилотам дают приказ остаться на время с 9-й авиагруппой для того, чтобы новоприбывшие могли без больших потрясений войти в курс дела. К этому времени немцы с трудом сдерживают силами измотанной 6-й армии натиск советских войск в Ногайских степях, за которыми открывается дорога в Румынию. На этом этапе румынские



Vf.109 занимаются главным образом прикрытием бомбардировщиков Ju87 и Ju88, активизацией действий которых немецкое командование компенсирует нехватку сухопутных войск. Удары авиации вкупе с приближающейся зимой в значительной степени сдерживают продвижение советских войск.

Погода не балует и активность авиации в конце 1943 г. снижается до минимума. Александру Шербанеску не удалось увеличить свой боевой счет. Более того, 10 ноября в схватке с большой группой Ил-2, которых сопровождали «Аэрокобры», «Мессершмитт» румынского аса был снова сбит. Причем эта победа, по воспоминаниям Иоана Милу, была одержана пилотом одного из штурмовиков, сумевших поймать «мессер» в прицел. *«Мы знали о высокой огневой мощи русских штурмовиков, и некоторые из нас получали чувствительные повреждения от огня их хвостовых стрелков, но ни разу никому из наших пилотов не доводилось попадать под огонь носовой батареи “мясника”, — вспоминал уже после окончания войны этот румынский ас. — Из рассказов немецких летчиков мы знали, что это смертельно опасно, и потому не подставляли хвосты.*

В тот день погода была весьма далекой от идеала. Плотные дождевые облака закрывали небо на высоте 300 м. Во время патрулирования наша восьмерка внезапно обнаружила над своей территорией 10 или 12 “Илов”, уже разворачивавшихся для атаки немецких транспортных колонн. “Аэрокобры” были в стороне и поначалу не заметили нашего появления на сцене. На перестроение времени не было, и мы пошли в атаку.

Командир выбрал головную пару русских штурмовиков, но, когда он уже находился на дальности эффективного огня, оба вражеских самолета выполнили классические “ножницы”, и “Мессершмитт” капитана Шербанеску оказался впереди



одного из них. Струя трассирующих пуль и снарядов буквально как бритва срезала хвост и левую консоль Bf.109. К счастью, высота позволяла воспользоваться парашютом, и у самой земли мы увидели, как раскрылся спасительный белый купол...»¹

Впрочем, эта неудача нисколько не повлияла на авторитет комэска, который по-прежнему являлся одним из лучших румынских летчиков-истребителей. На его счету значились 34 победы, которые он одержал в 126 воздушных боях. Только в течение 1943 г. он выполнил 368 вылетов.

Кстати, в течение недели румынские летчики взяли весьма необычный реванш за эту неудачу, отколов в ходе очередного боя от группы штурмовиков Ил-2, который и привели на свой аэродром. Выполнять рискованный прыжок с парашютом под дулами пушек и пулеметов вражеских истребителей советский экипаж не решился или не смог, и в руки противника попал целехонький Ил-2МЗ. На фоне его в течение нескольких дней, пока штурмовик не забрали в Германию на испытания, сфотографировались почти все желающие, и даже не по одному разу.

Между тем в Главном штабе Королевских румынских ВВС посчитали, что переброшенной на Восточный фронт 9-й авиагруппе нужен новый, хорошо разбирающийся во фронтовой обстановке командир, а никого лучше капитана Шербанеску в распоряжении управления по кадрам не было. Уже 9 февраля 1944 г. выходит соответствующий приказ, и спустя четыре дня, 13 февраля, Александру вновь появляется на фронте.

К этому времени 9-я группа состояла из трех эскадрилий, которые вскоре были усилены опытными пилотами из состава

¹ Les Messerschmitt Bf 109 roumaines, AirMag Hors Serie Numero 1, Paris 2002.



7-й группы. При этом 47-й эскадрилей командовал лейтенант Георг Попеску-Чоканель, 48-й — лейтенант Теодор Грекеану, а 56-й — младший лейтенант Харитон Душеску.

В течение пяти первых месяцев 1944 г. 9-я группа сражалась против советской авиации. За это время капитан Шербанеску сбил еще семь самолетов, что довело его личный счет до 40 побед. Стабилизация линии фронта на Днестре и операции районе Яссы — Кишинев позволили перебросить 9-ю истребительную группу из Татарки в Текучи (Молдавия), поскольку начавшееся 4 апреля 1944 г. англо-американское воздушное наступление грозило смести с лица земли все города и промышленные центры Румынии. Особенно ценным для Германии и ее вооруженных сил был район Плоешти, откуда в Третий рейх поступал поток нефтепродуктов.

Затем, перед отзывом группы в Румынию, 4 апреля 1944 г. ее Вf.109 сосредотачиваются на аэродроме Текучи. Накануне американская авиация совершила массивный налет на Бухарест, и закаленную в боях 9-ю истребительную решили срочно перебросить для усиления противовоздушной обороны страны.

Американским налетам противостояли: 7-я группа, вооруженная «Мессершмиттами», три группы IAR-80 и, конечно, части немецкой JG4. Вся эта группировка развернута на аэродромах Мизил, Тыргушор, Зилиштя, Отопень и Рошиорь де Веде.

Начиная с этого момента, 9-я авиагруппа должна будет разрываться на два фронта. Ее эскадрильи, базирующиеся восточнее, продолжают сражаться с советскими ВВС вместе с истекающими кровью JG52, I./JG53 и III./JG77 и одновременно, когда позволяла обстановка на фронте, используются для отражения американских налетов. В последнем случае с целью увеличения радиуса действия на самолеты подвешива-



ют 300-литровые подфюзеляжные бензобаки. Кроме того, для более эффективного противодействия тяжелым американским бомбардировщикам на истребители подвешивают дополнительные 20-мм пушки MG151/20E в подкрыльевых контейнерах, которые сильно ухудшают маневренные характеристики «Мессершмиттов», но одновременно практически удваивают огневую мощь «Густавов».

Совершенно разные характеры противоборства на Западе и на Востоке быстро выявляют летчиков, наиболее склонных к тем или иным видам боевой деятельности. В качестве перехватчиков себя отлично зарекомендовали Кирвэсуцэ, Мага, Лучиан, Розариу, Маринчиу, Агарич и Чутак, однако в схватке с истребителями сопровождения погиб капитан Трандафиреску. Над Восточным фронтом продолжают сверкать в ореоле все новых побед Милу, Бызу, Мученика, Добра, Симионеску, Душеску, Дыржан и, конечно, их командир капитан Шербанеску, сбивший в первых числах июня еще один советский самолет.

6 июня 1944 г. 14 Vf.109G были подняты по тревоге в 09.30 для перехвата американских «крепостей», взлетевших с аэродрома Полтава и направлявшихся на бомбежку Галаца. *«Бомбардировщики сверкали на солнце за Братешом, — вспоминал позднее лейтенант Добран, — и мы набросились на них. Звено истребителей, возглавляемое командиром, пошло наперерез “Мустангам”».*

Однако увеличить тогда свой боевой счет Александру не смог, так как с подвешенными пушками истребитель был слишком тяжел для схватки с истребителями, они же не давали набирать высоту для атаки бомбардировщиков. Заметно больше повезло пилотам второй пары его звена: Бызу сбил один «Мустанг», который неосторожно пересек курс его «Мессершмитта»,



а второго тут же зацепил своими трассами Добран. Правда, эта победа была записана как предположительная, так как американец, оставляя шлейф дыма, успешно перетянул линию фронта и, видимо, произвел посадку на одном из советских аэродромов. «Янки», со своей стороны, также не остались в долгу, сбив истребители Дана Скурту и Касьяна Теодореску, которые ранеными попали в госпиталь.

Вечером, как отмечено в боевом журнале 9-й группы, летчики «горячо обсуждали характеристики американских самолетов, так как это была первая встреча группы с ними». Опасаясь ночного налета, самолеты перелетели на аэродром Матка. Утром 9 июня 1944 г., в торжественной обстановке, генерал Отто Деслох (Desloch) сделал 9-й румынской авиагруппе подарок — шесть новеньких Vf.109G-6, один из которых тут же взял себе капитан Шербанеску.

11 июня Александру впервые удается встретиться лицом к лицу с «боевыми коробками» летающих крепостей, шедших на бомбежку Фокшан. Возглавляя строй из 13 истребителей, он смог пройти сквозь огненную щетину десятков пулеметных трасс и сбить один В-17, который стал его 42-й победой! Кроме него отличились Милу, Чекэнел, Штэнгел и Негирняк, сбившие также по одной «крепости». *«Они позволили мне приблизиться... Я втиснулся между ними... И вдруг небо вспыхнуло, — рассказывал Милу об этом воздушном бое. — Тысячи бенгальских огней вспыхивали вокруг моего самолета. Я наткнулся на группу В.17G, этих летающих крейсеров, буквально набитых крупнокалиберными пулеметами. Не знаю, как мне удалось уцелеть!»*

Однако достигнутый успех не радует командира, хотя с целью поднятия боевого духа летчиков какая-то «светлая голова» в Главном штабе Королевской румынской авиации предложила



засчитывать каждый сбитый американский четырехмоторник за четыре сбитых обычных самолета!

Интенсивность союзнических рейдов одновременно с постепенным уменьшением боеготовности истребительных частей вынудило немецкое командование применить новую тактику «массированного противодействия». Был разработан новый план под кодовым названием «Штернфлюг» (Sternflug), предусматривавший массированное применение истребителей против соединений американских бомбардировщиков. Это принесло успех, потери американцев возросли, но заметно возросли в свою очередь и потери среди румынских летчиков.

«26 июня из 18 самолетов, улетевших на задание во главе с капитаном Георге Попеску-Чекэнел, не вернулось семь. В неравной схватке был сбит Чекэнел. 13 августа 1944 года в больнице Антона Чинку города Текуч он скончался, поглаживая в предсмертном бреду голубой крест только что присужденного ордена Михая Витязу. Они исчезали один за другим в горах искореженного и обгорелого металла — адъютанты Павел Цуркану, банду Економу и Емил Бэлан. Последний был очень молод и, без сомнения, был талантливым художником. Мученика и Андрей Рэдулеску тяжело ранены...» — вспоминал о тех днях все тот же Иоан Милу.

Потери были не напрасны, сейчас уже совершенно точно можно сказать, что 26 июня из числа не вернувшихся на авиабазу Фоджию американских самолетов 11 были сбиты румынскими летчиками.

Шербанеску стойко перенес гибель своих друзей и коллег, будучи непоколебимым в своем желании отомстить за потери, нанесенные 9-й авиагруппе, он постоянно обдумывает различные способы атаки американских соединений, но ничего действительно стоящего придумать пока не удается.



22 июля в 11.00 две восьмерки румынских «Мессершмиттов» взлетают с молдавских авиабаз на перехват соединения американских бомбардировщиков и истребителей, которые в свою очередь поднялись с аэродромов под Полтавой. Однако ни один из румынских истребителей не имеет подвесных 20-мм пушек. Это значит, что атаковать бомбардировщики почти бессмысленно. «Мессеры» продолжают в стороне набирать высоту и атакуют американские истребители, которые в этот момент готовились сами контратаковать заходящую снизу — сзади на бомбардировщики группу «фокеров» из состава JG4. В результате атаки «Мессершмиттов» группа американских истребителей теряет сразу восемь «Мустангов», один из которых был сбит капитаном Шербанеску, и отказывается от атаки «Фокке-Вульфов», которые успешно атакуют бомбардировщики.

Шербанеску осеняет догадка. Вот оно, решение проблемы — для того, чтобы успешно сражаться с многочисленными «Мустангами», нужны скорость и маневренность, но совершенно не нужно дополнительное вооружение, а для успешного уничтожения бомбардировщиков нужно в основном только как можно больше оружия. Решено: группа расчистки воздуха будет оснащаться только подвесными бензобаками, но пушек под консолями у них больше не будет.

Уже во время возвращения Александру обнаруживает разведывательный «Лайтнинг». Его «Мессершмитт» почти без топлива, и он решает попробовать достать идущего заметно выше американского «вилохвостого дьявола». Румынский истребитель быстро набирает высоту, заходя в хвост американской машине. Силуэт P-38 становится все крупнее в прицеле, и Александру нажимает гашетку пушки и пулеметов. 20-мм «Маузер» выбрасывает несколько снарядов и неожиданно умолкает, но оба 13,1-мм



пулемета MG131 работают как часы, выплевывая одну за другой тяжелые пули. Кинокамера румынского истребителя фиксирует два взрыва на левой двигательной гондole и шлейф белого пара, потянувшийся за американской машиной. Однако проследить за тем, что произошло с подбитым «янки», не удалось. Пилот Р-38 перевел свой самолет в пики и оторвался на снижении.

31 июля Александру сбивает «Мустанг», а его напарник в том вылете — Иоан Милу — «Лайтнинг», но в неравной схватке погибает Дину Пистол, школьный товарищ Шербанеску. Следом вспыхивают еще два «Мустанга», расстрелянные Душеску и Панаитом. Затем настает очередь Милу и Енчею: их истребители один за другим загораются, и оба раненых летчика покидают кабины своих машин с парашютами.

4 августа личный счет Шербанеску пополнил еще один «Мустанг». В тот день румынские «Мессершмитты» без потерь пощипали прикрытие, в то время как немцы собрали свою «дань» побед с американских бомбардировщиков.

Запись в журнале боевых действий 9-й группы от 8 августа 1944 г.: «Наши ряды заметно поредели, мы располагаем всего 16 пилотами». Два дня спустя, 10 августа 1944 г., погиб в бою старший адъютант Панаите Иоан. На совещании 2-го сектора Истребительной авиации обсуждаются неудачный вылет 10 августа и возможные варианты действий в сложившейся обстановке. На этом совещании, проходившем на авиабазе Мерь, обсуждались причины неудач румынских истребителей при отражении налетов вражеских бомбардировщиков.

13 августа в госпитале от ран и ожогов умирает Чекэнела, и капитан Шербанеску принимает решение отдать своему однополчанину последние воинские почести. Семерка истребителей, возглавляемая командиром группы, пронеслась на бреющем



над траурной процессией и, стремительно уйдя в зенит крутым кабрированием, растворилась в синеве бездонного неба, там куда ушел Чекэнела.

18 августа 1944 г. в 09.10 у Брашова Vf.109G-6 Шербанеску был атакован шестью «Мустангами» из состава 31-й истребительной группы, шедших в авангарде соединения из более чем 250 четырехмоторных бомбардировщиков. Ас сделал отчаянную попытку уйти из-под огня атаковавших фронтом американских «скакунов», но тщетно: шквал крупнокалиберных пуль буквально срезал одну из консолей на крутом развороте, и подбитый «Мессершмитт» начинает беспорядочно кувыркаться. «Я подбит! Я подбит!» Это были последние слова Александру, прозвучавшие в эфире. Спустя мгновение командирский Vf.109G врежется в землю вместе со своим пилотом. Следом был сбит и другой ас — Василий Гаврилию (Vasil Gavrilu), но ему повезло — он остался в живых.

Поначалу никто не мог точно сказать, что именно произошло, и по возвращении из боя Ион Добран, командир ведомой пары из состава звена Шербанеску, вылетел на «Шторхе» на поиски своего командира, которого он все еще надеялся найти в живых. После двух часов полета Ион обнаружил около местечка Русавату обломки «Мессершмитта» Шербанеску, среди которых лежало и мертвое тело его пилота.

Пять дней спустя после смерти капитана Александру Шербанеску Румыния сменила сторону и примкнула к блоку союзников. Останки офицера тем временем были извлечены из обломков его самолета, и ас был похоронен со всеми воинскими почестями на военном кладбище Генча в Бухаресте.

Александру Шербанеску погиб на пике своей славы. Он имел 44 подтвержденные победы и много предположительных,



одержанных в 700 боевых вылетах. Он стал вторым в таблице о рангах после принца Константина Кантакузино (60 побед), и потому он по праву занимает свое место в Пантеоне Воинской славы.

Спустя короткое время после прихода к власти прокоммунистического правительства могила знаменитого аса была уничтожена, однако за несколько лет до падения режима Николая Чаушеску монумент на военном кладбище Генча был восстановлен. После этого ежегодно возле него 18 августа собирались румынские летчики-ветераны. Наконец, в 1992 г., вследствие кампании, проводимой обществом летчиков-ветеранов, часть живописной дороги, ведущей на аэродромы Бухареста Банеаса и Отопени, была переименована в бульвар Александру Шербанеску.

БОЛГАРИЯ

История болгарской авиации начинается в конце XIX века, когда в 1892 г. во время международного шоу в Пловдиве два лейтенанта совершили полеты на французском аэростате «La France» под управлением Годдара. Фактически после этого начались предприниматься реальные шаги для создания болгарских воздухоплавательных частей.

20 апреля 1906 г. царским указом было создано «воздухоплавательное отделение» для взаимодействия с армией: произошло это событие практически одновременно с ведущими европейскими государствами. Первым командиром подразделения стал лейтенант Василий Златаров. Первое поколение болгарских воздухоплавателей тренировалось на аэростате «София-1», сконструированном лично Златаровым из материалов, закупленных



в России. Кроме того, на вооружении был аэростат типа «Годар» объемом 640 м³.

К концу 1911 г. было принято окончательное решение о создании болгарской авиации. Военное министерство занялось закупками авиатехники и организацией подготовки личного состава. В первом квартале 1912 г. правительство выделило 100 000 левов для покупки пяти самолетов. Одновременно началось формирование «аэропланного отделения». В мирное время на его вооружении предполагалось иметь 4—5 самолетов (1—2 для подготовки летчиков, 1 — в резерве и 1—2 в ремонте), а в военный период штаты увеличивались до 3—5 машин на каждую наземную армию.

Для обучения летному делу 13 будущих пилотов, 6 механиков и 2 воздухоплатателя отправились в Германию, Англию, Францию и Россию. По стандартам того времени авиаторов готовили в летных школах при заводах — изготовителях купленных аппаратов. Надо заметить, что обучение было весьма поверхностным. Так, пилот Радул Милков, стажировавшийся на фирме «Альбатрос», писал в своих мемуарах: *«Летная подготовка в Германии длилась 12 дней, за это время я налетал всего три часа»*.

Началась Первая Балканская война. Когда 17 сентября 1912 г. в Болгарии объявили всеобщую мобилизацию, военная авиация страны еще находилась в стадии формирования. Тем не менее в ходе Первой Балканской войны было выполнено 76 документально подтвержденных боевых вылетов в течение 51 боевого дня. Из 29 самолетов в них принимали участие 20. Из первоначального состава в 26 пилотов (12 болгар и 14 иностранцев) боевые вылеты совершали только 10 болгар и 5 иностранцев.



30 мая 1913 г. в Лондоне был подписан мирный договор, по которому Турция лишалась всех остатков своих некогда обширных владений на европейской земле, за исключением небольшой части побережья Восточной Фракии в районе Стамбула. Война закончилась, но мир на Балканах так и не наступил. Трения между победителями начались еще до того, как закончились бои с турками.

Болгары настаивали на том, что сербы и греки оккупировали «исконно болгарские» территории. Аналогичного рода претензии были и у союзников, мечтавших о восстановлении Эллады и Сербии в их исторических границах. Еще в феврале сербское правительство предложило пересмотреть территориальные условия союзного договора, а 1 июня заключило с Грецией союз, направленный против Болгарии.

Болгары решили упредить выступление своих недавних союзников и 29 июня без предварительного объявления войны перешли сербскую границу. Однако командование явно переоценило возможности своих войск. Успех имел место лишь в первые несколько дней. Уже 3 июля началось греческое наступление, а 10-го сербы окончательно остановили продвижение противника, в тот же день в войну на стороне Сербии и Греции вступила Румыния, а 13-го — Турция. Началась Вторая Балканская война.

В ходе этой войны болгарская авиация совершила шесть полетов и один подъем аэростата, а уже 29 июля Болгария капитулировала. По Бухарестскому мирному договору от 10 августа 1913 г. западная часть бывших турецких земель перешла под контроль Сербии и Греции. Сама Турция вернула себе Адрианополь, а Румыния приобрела Южную Добружу.

Всего за время Балканских войн 1912—1913 гг. болгарская авиация совершила 76 боевых, а также 154 «вспомогательных» вылета. В число последних входили «служебные» (перелеты и



*Реалии Первой мировой войны.
Болгарский летчик в кабине «Фоккера»*

знакомство с окружающей территорией), «пропагандистские» (разбрасывание листовок и простое появление аэроплана над своими войсками для поднятия духа солдат), тренировочные и испытательные полеты¹.

Королевство Болгария вступило в Первую мировую войну на стороне Германии и Австро-Венгрии 4 октября 1915 г. Пяти-миллионная страна смогла выставить армию в 616 000 человек. Три года спустя, 4 октября 1918 г., болгарский царь подписал королевский указ о демобилизации и выходе страны из войны.

По международному мирному договору Болгарии как стране-агрессору было запрещено на 20 лет развивать военную авиацию.

¹ *Спичак С. Первые болгарские ВВС. Часть I // История Авиации. 2002. № 1. С. 9.*



Кроме того, все имевшиеся военные самолеты, оборудование и вооружение подлежали уничтожению под контролем союзников. Отдельным пунктом было прописано то, что все гражданские самолеты (с мощностью двигателей не более 180 л.с.) было положено закупать только в странах-победительницах.

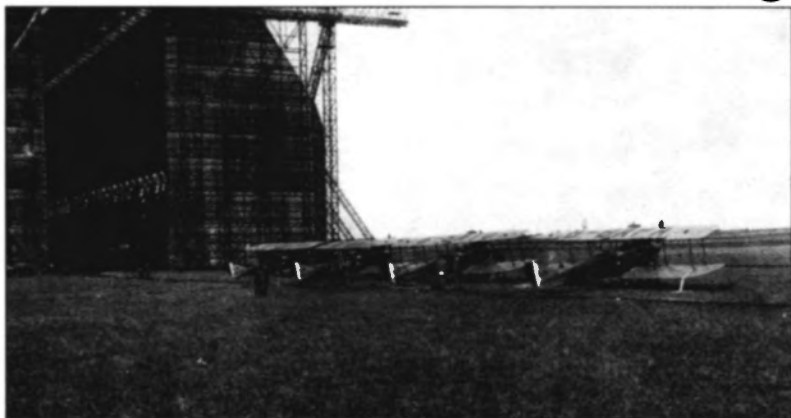
По этому соглашению в течение 1920 г. были уничтожены не менее 70 самолетов, 110 авиационных двигателей, 3 аэростата, 76 авиационных пулеметов, а также большое количество различных фотоаппаратов и другого авиаоборудования. Все это происходило на аэродроме Божуриште.

Благодаря усилиям военных и местных жителей несколько самолетов удалось укрыть от наблюдателей союзной комиссии — это было семь DFW C.V, «Альбатрос» C.III, а также единственный «Фоккер» D.VII. Кроме того, удалось сохранить как минимум десять двигателей «Бенц-IV» и «Мерседес-III».

В 1919 г. правительство попыталось сохранить кадры и технику, сделав попытку создания авиационной группы жандармерии. Однако эти попытки натолкнулись на серьезное сопротивление союзной комиссии.

В 1920 г. при Министерстве железных дорог, почты и телеграфа был создан авиационный отдел. Тут втайне из запчастей, собранных по всей стране, были собраны два самолета. Тип этих самолетов определить сложно, тем не менее каждый из них налетал по 1000 часов.

Только в 1923 г. удалось открыть летную школу на аэродром Враждебна и набрать первую группу курсантов. В следующем году были выделены средства для закупки большой партии самолетов, в том числе «Потэз» VIII, «Кодрон» C.59, «Анри» XD.14, «Бристоль» 29, а также «Авро» 522. В 1924 г. конструктор Атанас Григоров создал свой первый самолет «Григоров-1». Самолет совершил



Учебные самолеты на болгарском аэродроме 1930-х гг.

несколько вылетов, показал хорошие характеристики, однако был уничтожен бурей. Также в этом же году авиационная секция была преобразована в Директорат воздушных сообщений.

В 1925 г. Болгария закупила «Потэз» XVII, «Бристоль» Luciferand, а также летающие лодки «Макки» 2000/18. Кроме того, правительство подписало с группой немецких конструкторов и инженеров под руководством Германа Винтера контракт на создание авиационного завода. Официально он получил название Государственный авиазавод, хотя был более известен как DAR-Bozhurishte. Первоначально возглавил его болгарский летчик, одержавший первую в истории болгарской авиации победу в воздухе, — Марко Парванов.

Летный курс 1926 г. был переведен в географический центр страны — в Казанлак. В числе прочего выбор на этот небольшой городок пал по одной простой причине — подальше от глаз союзной комиссии. Кроме того, рядом находился авиазавод чехословацкой компании «AERO-Praha» (правда, неподконтрольный болгарским властям). После неудачных попыток наладить про-



изводство автомобилей, завод был продан итальянцам — компании «Капрони». Впоследствии завод был известен как *Balgarski Karponi* («Болгарский Капрони»). Первым построенным здесь самолетом был очень удачный *DAR-1*, производство которого началось в 1926 г. С начала 30-х гг. страна начала массово покупать самолеты германского, чешского и польского производства.

В 1934 г. Авиационный полк был переименован в Королевские воздушные силы, которые состояли из штаб-квартиры, двух армейских авиагрупп (базировались в Божуриште и Пловдиве), учебной авиагруппы (Пловдив), эскадрильи морской авиации (аэробаза «Чайка», Варна), а также вспомогательных подразделений. Командующим был назначен полковник Иван Михайлов, его заместителем стал подполковник Георгий Васильев.

Первые по-настоящему боевые самолеты стали поступать на вооружение с 1937 г. Это были 12 истребителей «Арадо» *Ar.65*,



Курсанты в кабине учебного биплана «Юнгман». Конец 1930-х гг.



Чехословацкие «Авиа» В.71 — лицензионная версия советского бомбардировщика СБ в Болгарии. 1941 г.

12 «Хейнкель» He.51, 12 бомбардировщиков «Дорнье» Do.11 и столько же разведчиков «Хейнкель» He.45В. Все эти самолеты были куплены на деньги царской семьи.

Впервые боевые самолеты были показаны во время парада на Национальный день храбрости 1937 г. После этого скрывать было нечего, и через месяц царь Борис III пожаловал ВВС собственный



флаг, который был вручен в торжественной обстановке на аэродроме Враждебна. В 1938 г. в Польше были куплены 14 истребителей PZL.24В и 12 легких бомбардировщиков PZL.43В «Карась».

После оккупации территории Чехословакии у болгар появилась прекрасная возможность по дешевке купить большую партию самолетов, тем более что заказы на самолеты были размещены ранее. В итоге София обзавелась 78 истребителями «Авиа» В.534, 32 бомбардировщиками «Авиа» В.71 (лицензионная версия советского СБ), а также 60 разведчиками «Летов» Š.328. Таким образом, всего за три года численность болгарских ВВС выросла до 478 единиц, из которых 135 были болгарского производства.

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА (1939—1945)

К началу Второй мировой войны в болгарских ВВС боееспособными считались 374 самолета. Кроме того, были размещены заказы на 10 истребителей Vf.109E-4, 11 бомбардировщиков «Дорнье» Do. 17M/P, 6 связных «Мессершмитт» Vf.108, а также на 24 «Арадо» Ar 96B-2 и 14 «Бюкер-Бестманн» Вü 131.

Что касается организации, то фактически были организованы четыре армейские авиагруппы¹, приданные армиям. Каждая группа состояла из истребительной эскадрильи, бомбардировочной и двух разведывательных. Были также отдельные части: 5-я бомбардировочная группа и 6-я истребительная. Подготовку осуществляли на базе летной школы во Враждебна (1-я учебная авиагруппа), а также летной «школы слепого полета»² (2-я учеб-

¹ В некоторых источниках называются авиаполками.

² Школа, в которой летчиков обучали полетам по приборам.



Болгарские летчики перед вылетом

ная авиагруппа в Телише) и в 3-й учебной авиагруппе в Стара Залого. В 1940 г. болгарская авиапромышленность передала ВВС 42 DAR-9, 45 KB-5, а также была начата подготовка к серийному производству первого болгарского двухмоторного бомбардировщика KB-6. Таким образом, к концу года командование располагало 595 самолетами (из них 258 боевых), а также 10 287 чинами летно-технического состава.

Болгарское царство вступило во Вторую мировую войну 1 марта 1941 г. на стороне Германии. Согласно подписанным соглашениям, страна стала плацдармом для вторжения в Югославию и Грецию. Болгарский царь прекрасно понимал, что автоматически территория Болгарии становилась целью для атак вражеских бомбардировщиков, а истребительные части находились не в лучшем положении. Из всего парка машин был только 91 истребитель, а машины современной конструкции



можно было пересчитать по пальцам одной руки — это были германские Bf. 109E-4. Еще 11 были типа PZL.24B, а остальные, достаточно устаревшие бипланы «Авиа» В.534. Не в лучшем положении была и система ПВО — на всю страну было только восемь 88-мм зенитных орудий и шесть 20-мм зенитных автоматов! Частично вопрос был решен за счет размещения частей 12-й армии вермахта и сети РЛС¹ «Фрейя» (за короткое время немцы развернули 8 таких станций).

¹ В истории развития радиолокации, рождение которой можно отнести к 30-м гг. прошлого столетия, немецкая радиотехническая промышленность накануне Второй мировой войны едва ли занимала лидирующую позицию. Термин «радиолокация» в современном понятии этого слова не употреблялся, а аппаратура такого назначения именовалась как «аппаратура радиообнаружения». Радиотехнические гиганты Германии — «Сименс», «Телефункен», «Лоренц» и многочисленные мелкие фирмы занимались в основном изготовлением радиовещательной аппаратуры, навигационного оборудования для авиации, электротехнического оборудования и различной бытовой техники.

Даже накануне войны конструкторские силы крупнейших радиотехнических фирм не были обременены таким новым направлением, как радиообнаружение воздушных целей.

Как и во всех других развитых в научном и техническом отношении странах, над проблемой создания аппаратуры для обнаружения летательных аппаратов на больших дальностях в любых метеоусловиях занимались отдельные группы людей, работающих в научно-исследовательских институтах, университетах и других подобных заведениях. Широкому кругу лиц, включая командование вооруженных сил вермахта, эти исследования были почти неизвестны.

В 1936 г., когда создали первую немецкую наземную опытную станцию радиообнаружения «Дармштадт», никто и не мог себе представить, что к 1944 г. в системе ПВО Германии будет находиться несколько тысяч радиолокационных станций различного назначения. Некоторые из образцов таких радиолокационных станций (РЛС) представляли



*Бомбардировщик германского производства
«Дорнье» Do.17 в Болгарии*

Первая бомбардировка болгарской территории датируется 6 апреля 1941 г. — в тот день четверка югославских «Дорнье» Do.17Кв-1 разбомбила железнодорожную станцию и город Кьюстендил. При этом погибло 47 и было ранено 95 человек, преимущественно гражданских лиц. Налеты были и на следующий день, причем с началом войны в Греции зачастую рейды предпринимали и британские бомбардировщики. К концу апреля 1941 г. по негласному соглашению болгарские части заняли спор-

с собой уникальные разработки и по некоторым своим функциям могли соперничать с современными РЛС 1970—1980-х гг.

С началом Второй мировой войны в существующей системе ПВО Германии на вооружении находились в небольшом количестве радиолокационные станции типа «Фрейя». Однако РЛС «Фрейя» не вписывались в общую структуру ПВО в силу малочисленности станций (всего 12), недостаточного осознания их роли и даже недоверия к новой технике.



«Авиа» В.534 в Болгарии

ные территории Греции и Югославии. За это 26 июня на аэродром Бадем Чифлик (ныне Греция) были переброшены 6 «Авиа» В.71 и 9 «Дорнье» Do.17М, которые должны были поддерживать итальянские операции в Эгейском море. Действовавшие оттуда 9 «шмоликов» поддерживали наземные части.

На Черном море была организована истребительная авиационная группа «Галата», куда вошли десять Вф. 109Е-4 и шесть «Авиа» В.534. Для патрулирования акватории Черного моря и борьбы с советскими подводными лодками привлекались «Летов» Š.328, летавшие с Сарафова и Балчика.

Так как это единственный случай за всю войну прямого столкновения советских и болгарских вооруженных сил, то на этом эпизоде стоит остановиться более детально. Тем более, что в русскоязычной авиапрессе этому уделено достаточно внимания¹.

¹ См., например, *Бошнаков С.* Болгарская авиация против советских подводных лодок // *Авиация и Время.* № 1, 2001 г. С. 27—28.



4 августа 1941 г. в составе ВВС Болгарии было сформировано так называемое «сборно войсково ято» (сборная эскадрилья), которой предстояло обеспечивать проводку морских конвоев Германии и ее стран-союзниц на маршруте Кюстенджи — Босфор. Часть состояла из двух звеньев: первое базировалось на аэродроме Балчик и располагало пятью самолетами «Летов» Š-328, второе имело 4 такие же машины и находилось в Сараевово возле Бургаса. В середине октября эскадрилья была усилена еще тремя Š-328.

Отметим, что конкретные задачи эскадрилья получала непосредственно от представителя кригсмарине в Варне. Перед авиаторами стояли две основные задачи: выслеживать советские подводные лодки на маршрутах конвоев и предупреждать об их появлении корабли; пулеметным огнем и бомбами атаковать обнаруженные в пределах болгарских территориальных вод



Типичная картина на болгарском аэродроме периода войны



Истребители «Авиа» В.534 — основа боевой мощи болгарской авиации в начале Второй мировой войны

неприятельские субмарины. Позже к этим задачам добавилось обнаружение мин и минных полей перед входами в порты Варна и Бургас; прикрытие своих кораблей во время постановки минных заграждений; спасательные операции, а также аэрофотосъемка.

В первые месяцы над охраняемым конвоем непрерывно патрулировал один вооруженный только пулеметами самолет, в то время как на земле оставалось несколько дежурных машин с подвешенными двумя-шестью 20-кг бомбами. При обнаружении противника экипаж патрульного самолета подавал сигнал конвою и дежурным машинам, одновременно атаковал подлодку пулеметным огнем. Эффективность такой тактики оказалась очень низкой, и позднее на патрулирование самолеты стали отправляться с бомбами. Причем, если те не использовались, то в целях повышения безопасности сбрасывались перед посадкой.



В 1941 г. задокументировано пять случаев боевого контакта болгарских самолетов с советскими подводными лодками. 16 августа в 13.45 патрульный экипаж, сопровождавший болгарское судно «Царь Фердинанд» и румынское «Каварна», обнаружил субмарину в надводном положении между устьем реки Камчия и мысом Эмине. Ее обстреляли из пулемета, а прибывший дежурный самолет сбросил 4 бомбы. Позже подошли еще три машины, с которых сбросили 8 бомб. Однако никаких признаков повреждения лодки обнаружено не было. Предполагается, что атаке подверглась Щ-211, высадившая у устья Камчии группу нелегальных эмигрантов во главе с Цвятко Радойновым. 30 августа, вероятно, эта же лодка пыталась атаковать у мыса Эмине охраняемый с воздуха конвой. Действия самолетов были идентичны первому случаю. Таким же получился и результат.

21 сентября воздушный патруль обнаружил подлодку, когда та пыталась атаковать конвой из двух румынских транспортов и пяти болгарских кораблей охранения, следовавших по маршруту Шабла — Варна. К месту событий были вызваны дежурный Š-328, а также один немецкий и один румынский самолеты. Однако пока они подошли, советская подлодка успела скрыться.

29 сентября болгарский экипаж во время сопровождения на переходе Варна — Бургас конвоя из трех итальянских танкеров¹ прозевал атаку советской субмарины. Взрыв торпеды, угодившей

¹ Итальянские танкеры «Tampico» и «Superga» вышли с грузом нефтепродуктов из Констанцы еще 21.09.1941. В первые же сутки перехода их безуспешно атаковали советские подводные лодки М-34 и Д-5. Командование противника, опасаясь новых атак, на несколько дней задержало конвой в Варне, собрав для его эскортирования почти половину болгарских ВМС — два миноносца и два торпедных катера.



в корму танкера «Суперга», стал полной неожиданностью как для них, так и для моряков. Судно быстро затонуло.

Согласно советским источникам¹, атака произошла следующим образом. Утром 29 сентября 1941 г. подводная лодка Щ-211 (командир — капитан-лейтенант А.Д. Девятко) из состава 4-го дивизиона подводных лодок 1-й бригады ПЛ Черноморского флота находилась в подводном положении на позиции № 13 в районе устья реки Камчия. В 08.13 в направлении Варны был обнаружен самолет, а в 08.36 — 5 катеров, идущих строем на юг с остановками для прослушивания подводных лодок. Командир Щ-211 увел лодку мористее, а после прохода катеров начал склоняться курсом 190° им в кильватер.

В 09.48 на дистанции 53 кабельтовых был обнаружен конвой противника в составе трех транспортов, идущих от Варны со скоростью 10 узлов курсом 180°. Суда охранялись миноносцем, катером и самолетом. Девятко начал маневрировать для выхода в атаку по головному транспорту. За минуту-полторы до залпа на дистанции 1—1,5 кабельтова был замечен катер, идущий прямо на лодку. Перископ пришлось убрать, а при следующем его подъеме выяснилось, что угол упреждения оказался пропущен на 5,5°. Девятко принял решение пересечь курс конвоя и атаковать кормовыми торпедными аппаратами второй транспорт. В 10.16 Щ-211 произвела из подводного положения торпедную атаку, прицельно выпустив с дистанции около двух кабельтовых из кормового торпедного

¹ *Морозов М.Э.* Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Летопись боевых походов. Ч. 2. Черноморский флот. М., 2003. С. 70—71; *Платонов А.В.* Энциклопедия советских подводных лодок. 1941—1945. М., 2004. С. 188, 541.



аппарата № 5 торпеду типа 53—38 при угле упреждения 13° и угле встречи 105° .

Через 20 секунд был слышен сильный резкий взрыв. Несмотря на застопоренные, а потом и включенные на «полный назад» электромоторы, лодка с дифферентом на нос легла на грунт на глубине 18 метров. Преследования не было. В 10.45 Щ-211 всплыла под перископ. По пеленгу 170° командир лодки наблюдал переломившийся посередине транспорт, причем нос и корма судна держались на поверхности, а средняя часть ушла под воду. Других транспортов не было видно. Девятко начал маневрировать для ухода с места атаки, наблюдая за миноносцем и катером.

При дальнейшем осмотре торпедированного транспорта, который к этому времени находился по пеленгу 270° , командир лодки обратил внимание, что над водой видна только носовая часть судна вместе с передним мостиком, причем транспорт уже не казался переломившимся в средней части, а затонувшим с дифферентом на корму. Проанализировав ситуацию, Девятко пришел к выводу о возможности столкновения второго и третьего транспорта после торпедной атаки, что привело к гибели обоих судов.

15 октября по маршруту Варна — Шабла двигалось одно транспортное судно, сопровождаемое четырьмя болгарскими боевыми судами. Конвой имел и прикрытие с воздуха, осуществляемое болгарскими пилотами. В 10.55 с борта самолета обнаружили подлодку, направлявшуюся к кораблям на перископной глубине. В этот раз Š-328 нес шесть бомб, две из которых были сброшены в первой атаке. Авиаторы зарегистрировали попадание в корпус лодки, после чего та быстро ушла на глубину. Туда же экипаж сбросил и оставшиеся бомбы. Болгарские



«Араго» Ar.68 болгарских ВВС

историки настаивают, что так была потоплена М-58¹, которая, согласно советским документам, исчезла в этом районе между 18 и 21 октября.

Однако, если судить по имеющимся данным, эта подводная лодка с большей вероятностью погибла в ночь на 21 октября на mine заграждения S11 или S12. Днем лодка несла боевой дозор в районе Констанцы, а на ночь уходила мористее² для

¹ Подводная лодка М-58 была заложена 25.10.1937 г. в Горьком на заводе № 112 («Красное Сормово»). Спущена на воду 28.04.1939 г., вошла в состав Черноморского флота 10.10.1939 г. Принимала активное участие в боевых действиях. 16.10.1941 г. М-58 вышла в свой шестой боевой поход, из которого не вернулась. Вместе с лодкой погибли 19 членов ее экипажа.

² Морской термин, обозначает удаление судна дальше от берега. —
Примеч. редактора.



Болгарские летчики на фоне истребителя «Девуатин» D.520, аэродром Карлово, 1943 г.

перезарядки аккумуляторных батарей. Там гидроакустическая береговая станция зафиксировала «сильный взрыв неустановленного характера».

Несмотря на то что в срок с 6 августа и до конца 1941 г. болгарские самолеты участвовали в 68 боевых вылетах (из них 41 на охрану конвоев) и обеспечили проход 73 транспортных судов, при этом серьезных результатов в виде потопленных подводных лодок у них не было. По советским данным, в 1941 г. Черноморский флот потерял 8 подлодок, но ни одна из них не была уничтожена авиацией.

Как ранее уже отмечалось, до 1943 г. массированных налетов на территорию самой Болгарии не было (единичные случаи не в счет). Тем не менее болгары предпринимали шаги по улучшению противоздушной обороны страны. Так, в начале 1943 г. на вооружение стали поступать первые из 16 заказанных истребителей



«Мессершмитт» Bf.109E в Болгарии

«Мессершмитт» Bf. 109 G-2, а заводы оккупированной Франции поставили около сотни истребителей «Девуатин» D. 520.

1 августа 1943 г. над Болгарией появились большие группы «Либерейторов» — союзники начали операцию «Приливная волна» по бомбежке нефтяных месторождений соседней Румынии. Первыми болгарскими истребителями, которые попытались атаковать этих монстров, стали пилоты «Авиа» В.534. А возвращавшихся В-24 встретили четыре Bf.109 поручика Стояна Стоянова. И хотя ведущий группы смог сбить сразу два бомбардировщика, кардинально ничего не изменилось.

Изначально американские и британские бомбардировщики шли без истребительного прикрытия, но уже после первых потерь их стали сопровождать в больших количествах Р-38 «Лайтинг», Р-47 «Тандерболт» и Р-51 «Мустанг».

В конце 1943 г. — начале 1944 г. союзники начали операцию «Point Blank» («Точка отсчета»). Планировалось, что после



Техник в летном обмундировании с парашютом на фоне истребителя «Девуатин» D.520. Зима 1943—1944 гг.

массированных налетов Болгария поспешит выйти из войны. При этом американские аналитики цинично записали, что 99 % жертв таких налетов — гражданские лица.

20 декабря 1943 г. Софию бомбили 50 В-24 и около сотни Р-38. На защиту столицы поднялись все наличные силы: 36 «Девуатинов» и 20 «Мессершмиттов» Вf.109 G-2. В жестокой битве один из летчиков, поручик Димитр Списаревски, совершил свой легендарный подвиг — протаранил бомбардировщик противника. Это был первый таран в истории Болгарии.

Димитр Списаревски, которому лишь полгода назад исполнилось 27 лет, был смелым и инициативным летчиком, патриотически настроенным гражданином. Он окончил болгарское военное училище и истребительную школу люфтваффе в г. Вернойхен. Осенью 1943 г. Списаревски вместе с поручиком Бановым прошли стажировку на берегах Ла-Манша и приобрели опыт в



Церемония получения новых истребителей «Хейнкель» He.51

отражении атак авиации союзников. 20 декабря в 11.14 Димитр повел свой Vf.109G-2 в последний бой¹.

Собственно, сам бой развернулся в 65 км юго-западнее Софии. Сначала летевший на «Девуатине» подпоручик Николай Начев сбил «Лайтнинг», а вскоре Списаревски поджег левые двигатели одного из «Либереиторов», и бомбардировщик круто пошел вниз, а «мессершмитт» с набором высоты устремился к следующей цели. О том, что произошло дальше, эмоционально рассказал пленный американский летчик Джон Маклендон²: *«За несколько минут до того, как был сбит мой истребитель, я стал очевидцем чего-то ужасающего. Не знаю, пережил ли кто из американских летчиков в Европе подобное. Этими гла-*

¹ *Бориславов И.* Таранные удары в небе Болгарии // «Авиация и Время», 1998, № 6.С. 58.

² <http://shumen-camp.info/tinker.html>



Болгарские летчики-истребители, третий слева капитан Димитр Списаревский, который погиб в воздушном бою 20 декабря 1943 г., тараня американский бомбардировщик

зами, которыми смотрю на вас, я видел мчащийся, как вихрь, болгарский истребитель. Он заставил рухнуть на землю один наш бомбардировщик и набросился на другой... Истребитель ударил его в фюзеляж... как гром, который разламывает вековой дуб. А в этом самолете был один из лучших наших экипажей. Страшная смерть и для самого смелого летчика!»

Добавим, что обломки обоих самолетов упали в окрестностях села Долни Пасарел, в живых остался только кормовой стрелок «Либереятора» сержант Роберт Ренер, которого взрывом выбросило из кабины. Он в бессознательном состоянии приземлился на парашюте и был взят в плен бойцами танковой бригады.

Погибший при таране Димитр Списаревски стал национальным героем. Ему посмертно присвоили звание капитана.



Техники выкатывают на старт Bf.109G-6, 1944 г.

С наступлением нового 1944 г. частота ударов авиации союзников по Болгарии возросла, причем налеты стали более массированными. Так, 4 января объекты на территории страны атаковали 100 самолетов. В налетах 10 января приняли участие уже 480 машин, из них, согласно бюллетеню министерства обороны Болгарии, было сбито 12 бомбардировщиков и 6 истребителей. При этом отметим тот редкий случай, когда реальные потери оказались значительно больше: в тот день, по сообщениям радиостанции Би-би-си, на базы не вернулся 31 самолет¹.

После налета 24 января, в котором участвовали 94 самолета союзников, наступило временное затишье, так как президент Рузвельт выступил категорически против террористических бомбардировок Болгарии. Однако уже 3 марта в Москве был подписан англо-советский протокол, предусматривающий проведение операции «Телохранитель», цель которой была определена как дезориентация Германии относительно истинного места откры-

¹ Такая существенная разница в оценке потерь объясняется тем, что сбитым болгары считали только тот самолет противника, который упал на их территории.



Истребитель «Мессершмитт» Bf.109G-6 в небе Болгарии

тия второго фронта. По инициативе Великобритании союзники решили возобновить воздушные удары по Болгарии. Расчет был прост: если в результате бомбардировок эта страна разорвет отношения с Германией, та будет вынуждена ее оккупировать. А чтобы нейтрализовать не затронутую войной 510-тысячную болгарскую армию, немцам придется снять значительные силы с Восточного фронта или Нормандии.

Бомбардировки Болгарии возобновились 16 марта. С возрастающей интенсивностью они следовали 17, 18, 19, 24, 29 и достигли своего апогея 30 марта. В тот день 450 бомбардировщиков В-25 «Митчелл», В-24 «Либереитор», В-17 «Летающая крепость» и «Галифакс» в сопровождении 150 истребителей «Лайтинг» в 9.30 утра пересекли болгарскую границу. На их перехват были подняты 20 Bf.109G-2 с аэродрома Божуриште, 19 Bf.109G-6 и 6 D.520 с аэродрома Враждебна и 25 D.520 с



аэродрома Карлово. Навстречу бомбардировщикам вылетели и четыре «Авиа» В-135 истребительной школы. На этих учебных машинах пушки были сняты и из вооружения остались только по два 7,92-мм пулемета. Но пилотировавшие авиаинструкторы храбро атаковали «Либерейторы» и подбили один из них. Всего союзники потеряли 9 бомбардировщиков и 2 истребителя. Отличился подпоручик Христо Костакиев, который в своем первом бою уничтожил сразу два В-17: атакованный им бомбардировщик взорвался и обломки зацепили летевший рядом. Сбил одну «Крепость» в этот день и поручик Бончев.

17 апреля 1944 г. в 11.35 прозвучал очередной сигнал воздушной тревоги. На Софию шли четыре волны В-17 — всего 350 бомбардировщиков под прикрытием 100 истребителей Р-47 и Р-51. При этом болгарские летчики по-прежнему считали, что американские истребители — это исключительно двухбалочные «лайтинги», и поэтому в кругововерти боя приняли «тандерболты» и «мустанги» за свои. Итог такой ошибки был трагичным — были сбиты сразу шесть истребителей, а еще 10 — повреждены. Погибли три летчика. Этот день был назван «черным днем» болгарской авиации. При этом удалось сбить всего три «летающие крепости», и то одна была сбита тараном поручика Бончева.

Неделчо Бончев окончил класс летчиков болгарского военного училища и был направлен в Пиаченца (Италия) для совершенствования летного мастерства. Вернувшись в Болгарию, он прошел подготовку в истребительной школе. С 1941 г. Бончев — летчик 222-й эскадрильи, а вскоре — ее командир. Летал на истребителях В-534, D.520 и Vf.109G-6. Первого успеха он добился 20 декабря, когда подбил «Либерейтор».

В бою 17 апреля Бончев уничтожил две «крепости», причем вторую, израсходовав весь боезапас, он таранил. В момент удара



*Болгарские летчики на фоне обломков
«летающей крепости», 1943 г.*

болгарского летчика вместе с сиденьем выбросило из самолета. С большим трудом он освободился от привязных ремней и воспользовался парашютом. После продолжительного лечения в военном госпитале в Софии и у родных в селе Мирково поручик Бончев вернулся в свое подразделение¹.

¹ Дальнейшая судьба героя этого тарана была трагичной. После начала македонской кампании против гитлеровцев он участвовал в боевых вылетах. 10 октября в районе г. Крива Паланка (Македония) болгарские «мессершмитты» штурмовали механизированную колонну. После одной из атак самолет, пилотируемый Бончевым, попал под огонь с земли и задымил. Летчик набрал высоту и выпрыгнул с парашютом. Попал в плен. В лагере в Южной Германии ему дважды безуспешно предлагали сотрудничать с болгарским эмигрантским правительством профессора Цанкова. В первых числах мая 1945 г. немцы начали эвакуацию лагеря. Бончев болел пневмонией и шел с трудом. Говорят, его расстреляла женщина из подразделения СС, конвоировавшего пленных (маловероятный факт. — *Примеч. редактора*). Так закончил в неполные 28 лет свой жизненный путь второй герой воздушных таранов в небе Болгарии.



Болгарские летчики, воевавшие на стороне Германии. Слева направо: подпоручик Петар Бончев, поручик Чудомир Теплодольски, поручик Стоян Стоянов, подпоручик Христо Крастев

Всего за время войны на болгарской территории были отмечены места падения 117 вражеских самолетов, 65 из которых были сбиты болгарскими летчиками-истребителями. А еще очень многие были повреждены и так не дотянули до своих баз в Италии. В плен попали 329 американских и британских летчиков, около двухсот погибли в небе над Болгарией.

К августу 1944 г. советская армия вышла на границы Болгарии. А в ночь с 8 на 9 сентября в стране произошел переворот. Пришедший к власти Отечественный фронт поспешил объявить войну Третьему рейху.



ПРОТИВ НАЦИСТОВ

На момент перехода Болгарии в стан союзников положение ее ВВС было незавидным. На 1 сентября 1944 г. числилось 314 боевых самолетов, из которых 48 % были истребителями. Уровень технической готовности было катастрофически низким — фактически в воздух могли подняться 34 Vf.109G, 38 Ju.87D и 14 Fw.189.

Переход на другую сторону фактически означал начало боевых действий против германских войск на Балканах, причем тут болгарским летчикам пришлось выполнять абсолютно другие задачи, чем в предыдущие три года войны. А именно:

- поддержка болгарских наземных частей;
- борьба за превосходство в воздухе;
- штурмовка коммуникаций противника и разведка.

Первыми на фронт были переброшены одна эскадра и разведполк. Их задачей стала поддержка частей 1-й и 4-й армий, наступавших в направлении Скопье и Велес соответственно. Из-за нехватки аэродромов в Западной Болгарии формирование сводной авиагруппы шло медленно. Но в итоге удалось собрать такие части:

— 6-й истребительный полк (командир — майор Красту Атанасов). На вооружении 100 Vf.109G-2/4/6 (из которых только 34 летнопригодные) и 32 «Девуатина» D.520 (16 — в строю), из которых 1/6 (16 D.520) и 3/6 (19 Vf.109G) истребительные эскадрильи базировались в Божуриште, а 2/6 (16 Vf.109G) — во Враждебна;

— 2-й штурмовой полк (капитан Димитар Карайванов). На вооружении 59 Ju.87/R/D (из которых только 38 в строю) и 26 «Авиа» В-534 (из которых только 6 могли взлететь), при этом 2/2 штурмовая эскадрилья (шесть В-534) базировалась во Враждебна, а 1 /2 — в Божуриште;



— 5-й бомбардировочный полк (капитан Рачо Батанов) с 20 «Дорнье» Do.17M/P/Kb-1 (из которых 14 могли взлететь) и 20 «Авиа» В.71 (12 в строю), из которых 1/5 бомбардировочная эскадрилья (14 Do.17) базировались во Враждебна, а 2/5 (12 В.71) — в Пловдиве;

— 1-й разведывательный полк (полковник Петар Сапунов) с 17 Fw.189A (14 в строю) и пять Do.17P (четыре в строю), из которых 1/3 разведывательная эскадрилья (14 Fw.189A) базировалась в Варба, 1/4 (13 KB-11) — в Божуриште, а 73-я отдельная разведывательная эскадрилья (четыре Do.17P) — во Враждебна;

Командовал сводной группой полковник Иван Дреников. Кроме того, в состав включили 28 вспомогательных самолетов: 12 Ju.52/3m, 10 «Физлер» Fi.156 и шесть KB-5.

Большинство боевых вылетов на македонском фронте болгарские летчики выполнили с 9 сентября по 7 октября — в пик наступления. Всего вылетов было 1233, из которых примерно 30 % — разведка и 20 % — прикрытие наземных войск, остальное — штурмовка. За это время потери группы составили 11 самолетов и 13 летчиков. Самые большие потери понесли истребительные части, которые привлекались для штурмовок. Большой процент потерь был связан также с плохой погодой и отсутствием запчастей.

Ко 2 декабря 1944 г., на момент завершения операции в Южной Сербии и Македонии, ВВС страны выполнили 3744 боевых вылета, уничтожив 85 артиллерийских батарей, 694 броневика, 23 локомотива, 25 самолетов, 16 мостов и многое другое. Окончательный итог потерь в этой операции — 32 самолета и 18 летчиков¹. Отметим также, что болгары честно выполнили

¹ *Dimitrar Nedialkov*. Въздушната мощ на Царство България. Част IV / Air Power of The Kingdom of Bulgaria Part IV. — Fark Ood, 2001. С. 18.



свой союзнический долг — так, действовавшая вместе с ними советская 17-я воздушная армия в белградской операции, имея в 10 раз большее количество самолетов в строю, выполнила только 4678 боевых вылетов.

На октябрь 1944 г. в строю болгарских ВВС оставалось только 77 самолетов, из которых только половина была современных типов. При этом поставки запасных частей из Германии и Чехословакии стали недоступны. Поэтому вскоре прикрытием 1-й болгарской армии стали заниматься советские авиаторы 17 ВА, а болгары ограничились курьерскими и связными полетами (до момента окончания боев они выполнили еще 680 вылетов).

С приходом к власти в Болгарии коммунистов все самолеты германского и чешского производства достаточно быстро были заменены на советские (Як-9М, Ил-2 и Пе-2), а Болгария на долгие годы стала верным союзником СССР.

**Самолеты, состоявшие на вооружении
Королевских Болгарских ВВС в 1939—1944 гг.**

Тип	Назначение	Количество	Примечания
«Физлер» Fi.152	Связной	6	
«Летов» Š.328	Связной	60	
«Фокке-Вульф» Fw.189	Ближний разведчик	18	Были поставлены в Болгарию вместо ранее заказанных Ju. 88. Есть неподтвержденная информация, что два болгарских самолета с экипажами использовались в составе люфтваффе на Восточном фронте. В октябре 1944 г. уцелевшие Fw.189 использовались в боях против немцев в Македонии.
Caproni-Bulgara CB 11	Легкий бомбардировщик	18	
Caproni-Bulgara CB1	Гидросамолет	2	Разработан в 1934 г. как копия итальянского истребителя Caproni Ca.100. Однако в отличии от итальянской версии болгарский самолет получил радиальный двигатель воздушного охлаждения, что значительно ухудшило общие характеристики. Позже два самолета были переоборудованы в гидросамолеты, но так и не были приняты на вооружение.



Тип	Назначение	Количество	Примечания
Caproni-Bulgara CB 1	Многоцелевой	10	
Caproni-Bulgara CB 2	Многоцелевой	Нет данных	
Caproni-Bulgara CB 2 UT	Многоцелевой	7	
Caproni-Bulgara CB 3	Многоцелевой	20	
Caproni-Bulgara CB 4	Многоцелевой	28	
Caproni-Bulgara CB 5	Многоцелевой	45	
Caproni-Bulgara CB 309	Многоцелевой	12	
«Хейнкель» He.45	Связной	12	Стал поступать на вооружение в 1936 г., состоял на вооружении до 1947 г. Использовался и в качестве патрульного.
«Хейнкель» He.42	Гидросамолет	2	
«Хейнкель» He.60	Гидросамолет	5	
«Хейнкель» He.51	Истребитель	12	
«Хейнкель» He.111	Бомбардировщик	2	В 1943 г. ВВС Болгарии получили 2 машины модификации H-16, которые использовались как VIP-транспорты. Так как на них не было вооружения, то формально они были переданы в гражданский реестр. После окончания войны обе машины были подарены Чехословакии.
«Хейнкель» He. 70	Разведчик	6	
«Арадо» Ar.196	Гидросамолет	12	Переданы из состава люфтваффе в 1943 г. За годы эксплуатации (до 1957 г.) был потерян только один самолет.
«Арадо» Ar. 65	Истребитель	12	
PZL P.43	Легкий бомбардировщик	50	
PZL P.24	Истребитель	12	Начали поступать на вооружение в 1937 г. Однако машины быстро устарели и использовались в качестве патрульных. Всего за время службы в авариях и катастрофах потеряны 3 самолета. Последние болгарские PZL были уничтожены в 1944 г. в ходе налета американской авиации на аэродром Карлово.



Тип	Назначение	Количество	Примечания
«Юнкерс» Ju. 87 D-5	Пикирующий бомбардировщик	52	
«Дорнье» Do. 11	Бомбардировщик	12	
«Дорнье» Do. 17 P/E	Бомбардировщик	23	Первые 11 самолетов поступили на вооружение в 1940 г. Через год немцы продали 13 бывших югославских машин. Последний самолет получен в 1943 г. Использовались в качестве бомбардировщиков и патрульных самолетов на Средиземном море. Последние машины широко применялись в ходе кампании 1944 г. в Македонии.
«Блок» MB 200	Бомбардировщик	12	
«Авиа» В.71	Бомбардировщик	32	Все самолеты были получены после оккупации Чехословакии. Первоначально 6 машин использовались в качестве патрульных. Последней войной для устаревших машин стала кампания в Южной Сербии против немцев в октябре—ноябре 1944 г.
«Авиа» В.534	Истребитель	72	До оккупации Чехословакии были заказаны 78 самолетов. Немцы выполнили условия контракта, поставив все машины к 1939 г. вместе с «Авиа» В.135 и «Авиа» В.71, при этом цена была ниже на 30 процентов. С 1943 г. переведен в разряд учебного истребителя. В операциях в Македонии использовались как штурмовики.
«Авиа» В.122	Многоцелевой	Нет данных	
«Авиа» В.135	Истребитель	12	Получены после германской оккупации Чехословакии. Использовались в качестве учебных истребителей. На этом самолете летчик-инструктор Атанасов одержал единственную победу — сбил В-24. Состояли на вооружении до 1947 г.
«Мессершмитт» Вf.109E	Истребитель	19	В 1943—1944 гг. применялись против союзных налетов, в которых сбили несколько американских и британских самолетов. Активно применялись как штурмовики в ходе кампании в Македонии.
«Мессершмитт» Вf.109G	Истребитель	145	Были лучшими истребителями в составе ВВС Болгарии. Однако из-за плохой подготовки летчиков их эффективность была маленькая. После войны 100 машин были переданы Югославии в качестве репарации. Остальные уничтожены как «фашистское наследие».
«Мессершмитт» Вf.108	Связной	6	



Тип	Назначение	Количество	Примечания
«Девуатин» D.520	Истребитель	96	Получены летом 1943 г. из немецких запасов. Первоначально болгарские летчики невзлюбили самолет из-за сложности в управлении. Но в 1944 г. на нем были одержаны несколько побед над самолетами союзников. В македонской кампании самолеты использовались для эскортирования Do. 17 и B.71.
«Юнкерс» Ju.52	Транспортный	12	
«Фокке-Вульф» Fw. 44	Многоцелевой	Нет данных	
«Фокке-Вульф» Fw. 56	Многоцелевой	Нет данных	
DAR 1	Многоцелевой	20	
DAR 2	Многоцелевой	12	
DAR 3 Raven I/ II / III	Многоцелевой	24	
DAR 5	Многоцелевой	Нет данных	
DAR 6	Многоцелевой		
DAR 8	Многоцелевой	13	
DAR 10 A/F	Бомбардировщик	2	Только прототипы
DAR 9	Многоцелевой	42	

Болгарские асы

Имя	победы		Очки	Примечание
	Подтв.	Повр.		
Илиев Стоян Стоянов	4 [3+1]	5	15	В некоторых источниках у него 4+1 и 4 поврежденных ¹ или 4+2, 2 поврежденных в группе и 3 поврежденных ²
Петар Ангелов Бончев	4 [2+2]	3 [1+2]	13	По другим источникам у него 3 личных, 2 поврежденных в группе и 2 поврежденных
Чудомир Миланов Топлодолски	4 [3+1]	2	8	
Генчо Димитров	3	2	7	
Неделчо Бончев	3 [2+1]	1	9	Из них 1-тараном
Иван Ненов Бонев	3 [2+1]	1	8	По другим источникам 3 личных и 2 поврежденных
Марин Ангелов Цветков	2 [1+1]	5 [4+1]	10	
Петар Киров Петров	2	2	8	
Крастио А.Анастасов	2 [0+2]	2 [1+1]	6	



Имя	победы		Очки	Примечание
	Подтв.	Повр.		
Христо Васильев Костакиев	2	1	6	В других источниках — 2 личные победы
Христо Косев Цанков	2	1	4	
Василий Шишков	2 [1+1]		2	

В болгарской авиации была принята следующая система начисления очков:

— за уничтожение четырехмоторного бомбардировщика в одиночку — 3 очка;

— за повреждение четырехмоторного бомбардировщика — 2 очка;

— за уничтожение двухмоторного бомбардировщика — 2 очка;

— за повреждение двухмоторного бомбардировщика — 2 очка;

— за сбитие уже поврежденного многомоторного бомбардировщика или истребителя — 1 очко;

— за повреждение истребителя — 0 очков.

ВЕНГРИЯ

До 1914 г. представители многочисленных этнических групп, которые населяли Австро-Венгерскую империю, призывались в армию, организованную и разделенную по национальному признаку.

В ходе Первой мировой войны авиация не была самостоятельным видом вооруженных сил. Летчиками были как австрийцы, так и венгры, в техническом персонале было небольшое количество военнослужащих других национальностей. Интересно, что



после 1918 г. некоторое количество бывших офицеров австро-венгерской авиации возглавили собственные военно-воздушные силы. Это прежде всего — Польша и Чехословакия.

В ноябре 1918 г. была провозглашена независимая Венгерская республика, практически сразу началось и формирование собственных вооруженных сил, в том числе и ВВС. Для Венгрии это было относительно просто, так как на ее территории базировалось большое количество летных школ, были и предприятия авиационной промышленности. Из крупных авиазаводов стоит отметить UFAG — Ungarische Flugzeugwerke AG, MAG — Magyar Altaldnos Gepgydr, Lloyd — Ungarische Lloyd Flugzeug und Motorenfabrik. Кроме того, в Араде на заводе MARTA было налажено производство авиадвигателей, преимущественно типа «Даймлер». Мощности были достаточно серьезными — так, с 1914 г. по 1918 г. на венгерских заводах было произведено около 2029 самолетов и 1146 двигателей¹.

Становление нового государства проходило в обстановке непрерывных боев с вторгнувшимися румынскими и чехословацкими войсками. Несмотря на это, венграм удалось сформировать шесть эскадрилий, которые впоследствии и стали основой будущих венгерских ВВС.

21 марта 1919 г. была провозглашена Венгерская Советская республика, были также образованы красные венгерские ВВС. Были организованы 9 эскадрилий, из них одна была вооружена гидросамолетами. Однако развитие событий было настолько стремительным, что до падения республики (1 августа 1919 г.) из-за недостатка запчастей и личного состава большинство само-

¹ *Sarhidai G. Hungarian Eagles. The Hungarian Air Forces 1920—1945. Hikoki. 1996. P. 1.*



летов так и не поднялось в воздух. После оккупации территории республик в августе — сентябре большинство самолетов перенесли в трансдунайскую часть страны, а одна эскадрилья осталась в Сегеде под контролем французской военной миссии.

В мае 1919 г. все полувоенные части и жандармерия в округе Сегед были объединены под единым командованием, став базой для будущей венгерской армии. 5 июня 1919 г. вице-адмирал Миклош Хорти прибыл в Сегед и был назначен министром обороны. 6 июня декретом была организована венгерская армия, а в конце месяца был создан и Генеральный штаб.

К концу июля в составе венгерской армии числилось большое количество самолетов — прежде всего из расформированных ВВС Венгерской Советской республики. Румынская армия тем временем продолжала наступление: она захватила большую часть венгерской равнины и 6 августа оккупировала Будапешт. В результате этого большая часть военного имущества Венгрии была захвачена румынами в качестве трофеев. Ранее, в ноябре 1918 г., был захвачен авиазавод MARTA в Араде, а позже и все три завода в окрестностях Будапешта. При этом румыны вели себя как захватчики, предприняв определенные усилия для демонтажа и перевозки ценного оборудования.

Только 11 октября 1919 г. Союзная комиссия потребовала от Румынии вывести свои войска с захваченных венгерских территорий. Однако лишь 13 ноября румынские части начали покидать Будапешт. Их заменяли венгерские части, при поддержке трех «Фоккер» D.VII, одного D.VI, трех UFAG C.1 и одного «Брандербурга» 169-й серии C.1.

Уход румынов сопровождался вывозом материальных ценностей: так, с 28 августа 1919 г. только через мост в Сольноке в направлении Румынии проследовало 1292 поезда с 54 130 ва-



гонами трофеев. Окончательно румынские части покинули Венгрию только в апреле 1920 г.

По мере ухода оккупационных сил их место занимали венгерские части. С начала августа возобновило свою работу Военное министерство, в составе которого был так называемый «37-й авиационный отдел». Причем отдел был чисто номинальным, так как после переписи оказалось, что в составе венгерской армии числится только 10 устаревших самолетов.

В августе 1920 г. в Сегеде открылись учебные курсы, на которых курсанты летали на самолетах «Брандербург», «Феникс», «Фоккер» D.VII и UFAG C.1 бывшей 4-й эскадрильи. Параллельно началось создание трех авиационных баз — Сомбатхей, Сифолк и Сегед (позже переведена в Будапешт). К февралю 1920 г. формально были сформированы три эскадрильи.

ТРИАНОНСКИЕ МИРНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

15 января 1920 г. в Париже Высшее командование Союзных держав передало венгерской делегации условия заключения мирного договора. В феврале стало известно, что союзники настаивают на запрете военной авиации не только в Германии, но и в Венгрии. В связи с этим все имевшиеся самолеты были переданы на баланс Отдела авиаперевозок Министерства торговли. Была срочно организована авиакомпания MAEFORT — Magyar Aeroforgalnis R.T., где военные самолеты числились как гражданские авиалайнеры. Понятно, что все вооружение было снято, а машины получили гражданскую регистрацию: префикс «ТТ» и четырехзначный номер.

В результате мирных соглашений территория страны уменьшилась с 282 000 квадратных км до 93 030 квадратных



км, а население — с 18 миллионов человек до 9,5 миллионов человек. Фактически 3 263 000 венгров оказались в соседних государствах. Основные военные положения в мирных соглашениях были следующие:

— венгерская армия расформировывалась, численность вооруженных формирований не должна была превышать 35 000 человек;

— создавалась жандармерия, полиция и пограничная стража;

— конфисковывалась большая часть военных материалов, в том числе и зенитные орудия;

— запрещалось использование артиллерийских орудий с калибром больше 105 мм, танков, а также другого тяжелого вооружения;

— запрещалась военная авиация и воздухоплавание, равно как и их производство;

— конфисковывались все военные корабли, кроме шести патрульных катеров;

— запрещалось производство орудий и пороха, а также его экспорт.

Безопасность страны кроме стран-победительниц гарантировали Чехословакия и Королевство сербов и хорватов (с 1927 г. — Югославия). Венгерскому правительству не оставалось ничего другого, как 4 июня 1920 г. подписать эти соглашения. Хотя с этого момента вся внешняя политика государства была нацелена на одну цель — возвращение отобранных территорий. Венгерский парламент ратифицировал эти соглашения 26 июля 1921 г.

Практически одновременно с этим под руководством французского полковника Бррэ были утилизированы 119 венгерских самолетов, 77 двигателей, более 200 пропеллеров, а также большое количество запасных частей и агрегатов.



Авиационный комитет союзников покинул страну весной 1922 г., однако оставались структуры, которые должны были «присматривать» за авиацией. К 1924 г. были закрыты и все авиационные заводы, в частности MARE, MAG и Ganz-FIAT в Будапеште, Lloyd в Ашоде.

КОНФЛИКТ СО СЛОВАКИЕЙ

Сразу после распада Чехословакии 2 ноября 1938 г. Венгрия аннексировала территорию в 11 927 квадратных км с населением в 1,03 миллиона человек¹. Стоит сказать, что в течение всего 1938 г. положение на границе было напряженным — происходили многочисленные локальные столкновения, в том числе и с участием авиации. По крайней мере в одном случае был сбит самолет. 25 октября 1938 г. Ласло Понграч на «Фиате» CR.32 перехватил и сбил чешский Š.328 из состава 10-й эскадрильи. Летчик «летова» капрал Ян Келло был ранен, а его летнаб — аспирант Яромир Сотола — погиб.

¹ Словакия и Подкарпатская Русь (Подкарпатье) до окончания Первой мировой войны входили в состав Венгерского королевства. Они были отделены Трианонским мирным договором (4 июня 1920 г.) и переданы Чехословакии, где, по данным переписи 1930 г., проживало около 750 тыс. мадьяр. Такое отделение считалось в Будапеште временным явлением. Как писал чехословацкий посланник в Будапеште М. Кобр: «...вся интеллектуальная жизнь венгерской нации была охвачена только одним сознанием несправедливости, которую стране и нации нанес Трианонский мирный договор, и отчаянным желанием сбросить это невыносимое положение. От воспитания деток в начальной школе и до чтения лекций самым знаменитым университетским профессором, каждое публичное выступление служило этой ведущей идее».



Иштван Хорти в кабине истребителя

Как ранее уже отмечалось, 14 марта 1939 г. была провозглашена Словацкая республика, практически одновременно фюрер принял решение об оккупации Чехии и создании протектората Богемия — Моравия. 15 марта немецкие войска вошли в Прагу.

В тот же день венгерские войска вступили в Рутению, восточную провинцию Чехословакии, 24 марта венгры вышли на старую границу по Карпатам. По указанию Генерального штаба войска заняли более удобный для обороны сектор Собранц (являвшийся спорной территорией), который, таким образом, стал новой границей между государствами. Тем временем словацкая авиация (фактически созданная лишь 9 дней назад) начала наносить удары по венгерским войскам.

С 16 марта в районе столкновений появились две истребительные эскадрильи, вооруженные истребителями «Фиат»



CR.32: 1/1.¹ «Ijdsz» в Унгваре и 1/2. «Ludas Matyi» в Мишкольце. Третья эскадрилья — 1/3. «Puma» — не смогла принять участие в боевых вылетах из-за погодных условий. Кроме того, на аэродром в пригороде Дебрецена были переброшены две бомбардировочные эскадрильи — 3/5. «Huvelyk Matyi» и 3/3. «Sdrga Vihar» (всего 18 бомбардировщиков «Юнкерс» Ju.86K-2).

В ходе двух вечерних боев 23 марта венгерские зенитчики заявили три сбитых «Летов» Š.328 и два «Авиа» В.534. Утром следующего дня в районе Унгвара произошел воздушный бой, по результатам которого венгерские летчики-истребители претендовали на два сбитых словацких «Авиа» (еще один был принужден к вынужденной посадке). К югу от Унгвара зенитчики заявили об очередном сбитом Š.328. В середине дня в ходе очередного боя летчики из состава 1/1 истребительной эскадрильи заявили сразу о семи сбитых самолетах противника. Думаю, не нужно говорить о том, что реальные потери словаков были на порядок ниже.

Утром 24 марта боевые действия прекратились и «в бой» пошли дипломаты. В результате переговоров прежняя административная граница была изменена в пользу Венгрии. 4 апреля 1939 г. в Будапеште состоялось подписание словацко-венгерского

¹ Система обозначений частей ВВС Венгрии: арабскими цифрами обозначались номера полков. Полки состояли из дивизионов, которые обозначались римской цифрой в дроби. Каждый дивизион состоял из двух эскадрилий, нумерация которых была сквозной по полку и писалась арабскими цифрами. Отдельный дивизион дальней разведки имел статус полка и поэтому обозначался арабской цифрой 1. В полку ближней разведки дивизионное звено отсутствовало, фактически эскадрильи имели дивизионный статус, поэтому обозначались римскими цифрами от I до X. Кроме того, все эскадрильи имели собственные имена по названиям городов, животных и др.



протокола, определявшего границу от р. Уж до польской границы¹.

Де-факто граница, определенная Венским арбитражем, существовала до 1945 г.

МОБИЛИЗАЦИЯ — ТРАНСИЛЬВАНСКИЙ КРИЗИС

Напряженность в отношениях Венгрии и Румынии достигла своего апогея в 1940 г., когда в очередной раз Румыния в международном суде смогла отстоять свои права на спорную область — Трансильванию. Вместе с тем венгерские ВВС были подняты по тревоге в связи с ультиматумом Советского Союза, который потребовал от Румынии возврата аннексированных в 1919 г. Бессарабии и Северной Буковины.

Венгрия рассматривала вариант вооруженного решения проблемы, в случае если на помощь Румынии не придет никто из стран Оси. 2 июля 1-я авиационная бригада получила приказ перебазироваться в район Мишкольца². Первыми в район Дебрецена были переброшены самые современные истребители венгерских ВВС — Re. 2000.

После переговоров в Турну — Северин режим повышенной боеготовности был отменен, но уже 23 августа была объявлена всеобщая мобилизация. 1-я, 2-я и 3-я армии были усилены

¹ *Deák L. Viedenská arbitráž — 2. november 1938. Dokumenty III., rokovania (3. november 1938 — 4. apríl 1939) / Ladislav Deák. Martin : Matica Slovenská, 2005. P. 380–383.*

² На тот момент военно-воздушные силы Венгрии насчитывали пять авиационных бригад, эскадрилью дальней разведки и один парашютно-десантный батальон.



Как правило, все венгерские учебные машины были полностью светло-серые как эти «Бюккер» Bu.131 и Fw.56

360 тысячами новобранцев, а утром 28 августа венгерские ВВС снова были приведены в готовность № 1.

В этот момент руководство Германии стало понимать, что дальнейшее ухудшение отношений Венгрии и Румынии может угрожать поставкам нефти из Румынии. Поэтому двум правительствам было предложено посредничество Германии и Италии. 30 августа 1940 г. в Вене было принято решение о передаче территории Северной Трансильвании — территории площадью 435 000 кв. км с населением 2,53 млн чел., в том числе 1,1 млн румын и 60 000 немцев. Румыния получила гарантию своих новых границ. Между тем произошло несколько пограничных инцидентов, в том числе и с участием авиации.

27 августа румынский «Хейнкель» He.112 атаковал в районе Дебрецена венгерский бомбардировщик Ca.135, в результате последний был поврежден (один член экипажа погиб), но смог совершить вынужденную посадку. На следующий день в отместку



*Пара «Хейнкелей» He.46 на полевом аэродроме. Венгрия, 1940 г.
Ближайший самолет несет код F.307 и эмблему эскадрильи*

одиночный WM-21 «Solyom» сбросил на ближайший румынский аэродром две бомбы. Однако стоит отметить, что венгерский экипаж не смог благополучно вернуться, тяжело повредив самолет при посадке. Обе стороны также отметили многочисленные разведывательные полеты, было несколько случаев «блуждания» — так, 23 ноября 1940 г. румынский учебный самолет «Флит» 10G по ошибке приземлился на аэродром Фиатфалва, а 16 января 1941 г. — истребитель IAR-80 — на аэродром Колошкара. 12 октября 1940 г. пара венгерских He. 46E-2 вторглась в воздушное пространство Южной Трансильвании. Во всех случаях стороны ограничились дипломатическими нотами¹.

До конца 1940 г. проблемы в организации и снабжении венгерских ВВС только возрастали, при этом наиболее серьезной была нехватка самолетов. На тот момент в ВВС страны числилось 5734 человека.

¹ Sarhidai G. Op. cit. P. 12—13.



Назревшие проблемы попробовали решить по немецкому образцу, объединив под единым командованием ВВС, ПВО и гражданские организации содействия. После продолжительных дебатов 1 марта 1941 г. было объявлено о создании нового рода вооруженных сил. Однако окончательно новая организационная система была сформирована только к 1 июня 1941 г. К тому времени боеготовность венгерских ВВС практически полностью зависела от поставок из-за рубежа: прежде всего из Германии и Италии. Летом того же года ВВС возглавил генерал-лейтенант Бела Ракоши. Однако из-за отсутствия внятной концепции реорганизации серьезных изменений не произошло.

СЕРБСКИЙ ФРОНТ

Следующий внешнеполитический кризис не заставил себя долго ждать: 27 марта 1941 г. в соседней Югославии произошел военный переворот. Правительство Цветковича заняло откровенно антигерманскую позицию, в ответ немецкий Генштаб начал планирование операции «Марита». К участию в операции немецкие генералы планировали привлечь и Венгрию. Взамен венграм были обещаны отобранные в свое время территории Южной Венгрии, где проживало полмиллиона этнических венгров. Данные договоренности были тайные, так как их обнаружение в парламенте могло привести к внутреннему политическому кризису.

Между тем у венгров не было альтернативы и премьер-министр был вынужден не только объявить в войсках состояние готовности № 1, но и допустить на территорию страны немецкие части вторжения. На венгерские аэродромы в марте 1941 г. были переброшены несколько частей люфтваффе. Так, на Кешкемет



Ближний бомбардировщик WM-21 на полевом аэродроме

стали базироваться 48 Bf.109E и F из состава II/JG 54, на Сегед — 48 Bf.110D-3 и F из II/ZG 76. Более мелкие подразделения были разбросаны по аэродромам вокруг Пешта.

Определенные усилия предприняли и венгерские военные: так, для поддержки возможных действий 3-й армии была начата переброски на передовые аэродромы самолетов 1-й авиабригады, в состав которой входили: 3 истребительные группы, бомбардировочная группа, группа дальней разведки и отдельная бомбардировочная эскадрилья.

Полная боевая готовность была объявлена 4 апреля, хотя собственно военная операция против Югославии началась 6 апреля с атаки германо-итальянских войск с трех направлений. Формально Венгрия войну Югославии не объявляла, тем не менее фактически страна оказалась в состоянии войны, что не могло не привести к серьезным последствиям. Уже на второй день операции югославские бомбардировщики нанесли удары по венгерским аэродромам и крупным военным объектам. В их



числе — Сегед, Кискунхалас, Шиколс, Вилляни, Пешчь, Залегершег и Кбрменд. Под югославскими бомбами погибло много гражданского населения, а вот потери немцев были минимальными. Командование венгерских ВВС было вынуждено перевести большую часть истребительной авиации для противовоздушной обороны крупных городов. При этом часть эскадрилий была передана под непосредственное командование люфтваффе.

7 апреля расчеты ПВО и немецкие истребители сбили 9 югославских «Бленхеймов» и S.M.79. Особенные усилия югославы приложили для бомбардировок столицы: уже 6 апреля отмечены пролеты бомбардировщиков, а еще три — в последующие дни. 8 апреля были сбиты два югославских самолета (позже эти заявки не получили документального подтверждения). Под занавес кампании — 12 апреля — венгры решили нанести бомбовые удары по югославским позициям. Однако уже в воздухе экипажи получили приказ возвращаться, так как был принят другой план. Штаб 3-й армии потребовал захватить стратегически важный канал Франца-Иосифа. Было решено для захвата канала выбросить парашютный десант.

В 17.00 на аэродроме Веспрем в четыре транспортных S.M.75 стали грузиться парашютисты из состава парашютного батальона. Однако при взлете произошла жуткая трагедия — ведущий самолет (E-101) по непонятной причине загорелся и упал. В катастрофе погибли четыре члена экипажа и 19 десантников. В их числе был капитан Кароли Келемен — командир транспортной эскадрильи и майор Арпад Берталан — командир парашютного батальона.

Через два часа остальные три самолета все таки смогли выполнить задание, выбросив 60 человек (из них три офицера) в районе Уйчарбаш — в 30 км от цели! В результате вместо мол-



ниеносного захвата моста десантники просто присоединились к частям наступающей венгерской армии.

На сербском фронте активность венгерских ВВС закончилась 20 апреля. За две недели разведчики He.70K и He.111P из отдельной группы разведки выполнили около 25 вылетов. Самолеты же 1-й авиабригады (всего 60 машин) отметились 600 проведенными в воздухе часами. Несмотря на быстротечность кампании, общие потери в катастрофах и авариях были достаточно велики: были потеряны два истребителя «Фиат» CR.32, два CR.42, а также по одному WM-21 и S.M.75. Кроме того, серьезные повреждения получили два CR.32 и один CR.42. На венгерские аэродромы также перелетели и стали трофеями три югославских самолета: «Бленхейм», S.79 и «Дорнье» Do.17Ka-2. Сначала 10 апреля на аэродром Нагисомкут приземлился Do.17Ka-2 с номером «333». На его борту было семь человек, которые пытались перелететь в СССР. Самолет получил венгерский номер J-101 и был отправлен в 1-ю эскадрилью дальней разведки, где и прослужил до 1943 г. Следующим был S.79, который 11 апреля приземлился на аэродром Нагиберезна. Позже самолет был обменян в Италии на два «Фиата» CR.42.

Последним в Эрде приземлился «Бленхейм», который в одиночку пилотировал югославский сержант венгерского происхождения. Самолет получил номер J-104 и использовался как транспортный в Институте летных исследований. Через три года самолет был уничтожен в ходе очередного налета американской авиации.

Кроме того, на аэродроме Нови Сад в руки венгров попали «Потэз» XXV (J-102) и «Брэге» XIX (J-103), которые использовались как учебные. Все потери были в полной мере компенсированы поставками из Италии 70 истребителей «Реджиане» Re.2000.



У командования венгерских ВВС почти не было времени в полной мере воплотить опыт короткой югославской войны — 22 июня 1941 г. началась война между СССР и Германией. Венгрия привела в состояние повышенной боевой готовности части пограничной стражи, 1-ю горную бригаду, а также части 8-го армейского корпуса.

Как пишет А. Котлобовский¹, на тот момент общая численность самолетного парка венгерских Королевских ВВС составляла 536 машин, из них 363 боевых. Истребительная авиация состояла из восьми эскадрилий, вооруженных «Фиатами» CR.32 и CR.42, в строю было 70 бомбардировщиков, сведенных в восемь эскадрилий (три были вооружены «Капрони» Ca.315bis и пять — «Юнкерс» Ju.86K). Многочисленной была и разведывательная авиация — 10 эскадрилий ближней разведки, 2 эскадрильи дальней разведки, а также группа аэрофоторазведки.

КОШИЦКАЯ ПРОВОКАЦИЯ

26 июня 1941 г. в 13 часов 8 минут над принадлежавшим тогда Венгрии городом Кошице появились три бомбардировщика с желтыми полосами вокруг фюзеляжей. Они прилетели с юго-востока и, сделав на небольшой высоте круг, сбросили на город бомбы. Дома на центральной улице были сильно разрушены. Несколько человек погибли².

Зенитная артиллерия кошицкого гарнизона безмолвствовала. Посты воздушного наблюдения и оповещения не без

¹ Котлобовский А. В тени люфтваффе // *Авиация и Время*. 1994, № 1. С.40.

² Жирохов М. Кто бомбил Кошице? // *Авиамастер*. 2003. № 2. С. 42—43.



Результаты бомбардировки Кошице

основания решили, что самолеты «свои»: как известно, желтые полосы обозначали принадлежность машин к авиации стран Оси — тогдашних союзников Венгрии. Офицеры кошицкого военно-авиационного училища капитан Адам Круди и старший лейтенант Ене Чирке, как и другие очевидцы, заметили на бомбардировщиках желтые полосы. Хоть Круди и Чирке по долгу службы должны были разбираться в самолетах, они не смогли точно определить тип бомбардировщиков. Круди заявил, что они похожи на итальянские «Савойи», а Чирке утверждал, что они напоминают немецкие «Юнкерсы». Но венгерские власти, не утруждая себя расследованием, в тот же день объявили, что Кошице бомбили советские ВВС...



Дома в Кошице, разрушенные во время «советского нападения»

Версию о «советском нападении» доложили главе страны регенту Хорти, и тот немедленно санкционировал объявление войны СССР, приказав нанести ответный удар по советским военным объектам.

В ночь на 27 июня 1941 г. старшего лейтенанта Чирке разбудил телефонный звонок из Будапешта. Секретарь премьер-министра, узнав, что летчик подозревает в налете немецкие самолеты, недвусмысленно дал понять, что тот ошибается.

На следующий день венгерская пресса сообщила об объявлении воздушной тревоги в нескольких других городах, к



которым якобы приближались советские самолеты. Делалось все возможное, чтобы убедить общественное мнение в том, что Кошице бомбили именно русские.

Подполковника Юлиана Боршани убеждать в этом не было необходимости. Начальник отделения в управлении противовоздушной обороны венгерского военного ведомства привык верить старшим по званию. Получив в день бомбежки задание расследовать произошедшее, он следующим утром с одним из своих офицеров прибыл в Кошице. Посланцы из Будапешта установили, что зенитная артиллерия открыла огонь только после того, как самолеты отбомбились, сбросив около 30 стокилограммовых фугасок. На развалинах домов работали саперы и пожарные команды. Несколько неразорвавшихся боеприпасов вывезли за город и подорвали.

Бургомистр и начальник пожарного расчета в один голос утверждали, что бомбы советского производства. Обещали даже привезти к поезду, которым Боршани вечером того же дня возвращался в Будапешт, образец боеприпаса. Но не привезли, а затем и не прислали в Будапешт обещанные фотографии осколков авиабомб якобы с клеймами советских военных заводов.

27 июня 1941 г. Совинформбюро сообщило об объявлении Венгрией войны Советскому Союзу, попутно заявив, что «советская авиация никаких налетов на города Венгрии не производила». Москва возложила ответственность на венгерское правительство, которое сделало это *«по приказанию Гитлера и еще потому, что венгерские правители не прочь при случае пограбить чужое добро»*¹.

Не лучшим образом выглядела и советская послевоенная версия об обстоятельствах вступления Венгрии в войну против

¹ Красная звезда. (№150 [4905]). 28 июня 1941 г.



СССР. Она опиралась на свидетельские показания генерал-фельдмаршала Паулюса, данные на Нюрнбергском процессе. Паулюс говорил о тесном сотрудничестве германского Генерального штаба с военным руководством стран-сателлитов, в том числе и с венгерским Генштабом. Эти слова германского офицера должны были подкрепить письменное признание бывшего шефа венгерской военной контрразведки генерал-майора Уйсаси. Однако показания последнего были даны в лубянском застенке и сам документ не содержал никаких конкретных фактов, как и слова Паулюса об этом инциденте. Сам же генерал был в таком состоянии, что забыл даже дату бомбежки Кошице. На послевоенном процессе военных преступников в Будапеште была сделана попытка разоблачить организаторов провокации, назвать ее виновников и вообще добавить к делу хоть какие-нибудь факты.

Адам Круди, который к тому времени служил в новой венгерской армии в звании майора и имел орден за участие в антифашистском движении Сопротивления, показал, что город бомбили самолеты германских ВВС. На суде было заявлено, что за штурвалом бомбардировщиков сидели венгерские летчики. Прозвучала и фамилия одного из них — капитан венгерских ВВС Чекмек.

Советскую версию в этом исполнении попытался развить бывший генерал вермахта Рудольф Бамлер, живший после войны в ГДР. В 1957 г. на заседании комиссии историков ГДР — СССР Бамлер заявил, что *«немецкая тайная служба дала старт немецким самолетам без опознавательных знаков со словацкого аэродрома. Они бомбили населенные пункты Венгрии, расположенные вблизи венгеро-советской границы»*. Однако у немецких



военных историков не нашлось каких-либо документов, подтверждающих его слова.

Тем временем на Западе поначалу тоже склонялись к мысли, что Кошице могли бомбить самолеты, поднявшиеся со словацких аэродромов. Венгерская пресса в 1941 г. высказывала такие предположения, которые базировались исключительно на факте натянутых отношений между Словакией и Венгрией. Некоторые исследователи пишут, что город бомбили словацкие летчики на СБ. Действительно в 1937 г. советское правительство передало Чехословакии 40 бомбардировщиков СБ и лицензию на их производство. Чехи быстро организовали постройку туполевских бомбардировщиков под обозначением В-71, а также выпуск боеприпасов по советской лицензии.

Однако после оккупации чешской части Чехословакии немцы реквизировали все эти машины. Какое-то время их использовали в качестве учебных, а затем продали в Болгарию. В Словакии остался только один В-71 (серийный номер 19, тактическое обозначение V3), и тот без радиатора и без шасси. Мало того, этот самолет значительно пострадал в ходе венгерского налета на Списка Нова Вес. Тем не менее самолет отремонтировали и до августа 1941 г. он использовался как курьерский для связи со словацкими частями на Восточном фронте. Был снова поврежден в одной из посадок, восстановлен. Числился в составе словацких ВВС до 18 апреля 1943 г., когда цатник Антон Ванко и еще пять человек летно-технического состава улетели на нем в Турцию (все они вступили в RAF).

Кроме этого самолета словаки в июле 1941 г. захватили один Ар-2¹. Однако несмотря на то, что самолет был отремонтирован,

¹ По документам ВВС проходил как «Archangelskij SB-3».



тем не менее в Словакию его не отогнали, а в августе после очередной аварии бросили на краю аэродрома во Львове.

Таким образом, словацкая версия представляется несостоятельной, хотя бы потому, что бомбардировщик СБ мог нести только шесть стокилограммовых бомб, следовательно, звено из трех машин могло сбросить не более 18 таких боеприпасов.

А в версии, предложенной на суде в Будапеште, большие сомнения вызывает довольно странная для венгра фамилия летчика — Чекмек, которой к тому же нет ни в одном списке личного состава венгерских ВВС Венгрии 1939—1941 гг.

Видимо, этим руководствовались и венгерские авиационные историки, которые в конце 70-х гг. решили более активно заняться поисками истинного виновника кошицкой драмы. При этом не исключалась возможность, что город случайно бомбили советские самолеты, так как Кошице находится всего в семи километрах от границы со Словакией, а она к 26 июня уже объявила войну СССР. Однако, понятное дело, в советские архивы никого из них не пустили, и расследование закончилось ничем.

Зато продолжалось исследование этого вопроса на Западе. В ФРГ была издана книга Юлиана Боршани «Кошицкая прелюдия венгерской трагедии». Того самого Боршани, который 27 июня 1941 г. расследовал результаты бомбардировки. После войны он бежал в ФРГ, где более двадцати лет работал комментатором на радиостанции «Свободная Европа» под псевдонимом «полковник Белл». Выйдя в начале 70-х на пенсию, он занялся сбором материалов о кошицкой провокации. В результате и появилась его книга, в которой он склонялся к хортистской версии бомбардировки Кошице советскими бомбардировщиками. В подтверждение в книге приводились



фотографии неразорвавшихся бомб и их осколков — якобы советского производства...

Лишь в последнее время стали доступны многие документы той эпохи, благодаря которым сейчас можно попробовать пролить свет на давнюю провокацию.

Прежде всего, стоит отметить, что в сохранившихся документах штабов ВВС армий Южного и Юго-Западного фронтов за 26 июня 1941 г. приказа о налете или какого-либо распоряжения на этот счет нет. Все наличные бомбардировщики согласно оперативной сводке были задействованы для поддержки наземных войск. Ближайшие цели располагались в 250—300 километрах от Кошице. Согласитесь, что случайно сбросить бомбы на столь дальнюю цель просто невозможно. Кроме того, такое отклонение от курса чревато последствиями, прежде всего — банальной нехваткой топлива на обратный путь. И это не учитывая «разбора полетов» с командованием. Находившийся же на территории Одесского военного округа корпус дальнебомбардировочной авиации тоже был привлечен к решению тактических задач — его летчики пытались остановить немецкое наступление.

Стоит обратить внимание и на помещенные в книге Боршани фотографии авиабомб и их осколков. Специалисты, видевшие их, сошлись во мнении, что они сфальсифицированы. В частности, на одном из взрывателей аббревиатура «АПУВ» (авиационный пневматический ударного действия взрыватель) довольно грубо нацарапана от руки прямо поверх фотографии! В заметке под фотоснимком неразорвавшейся «советской» авиабомбы утверждается, что «в соответствии с маркировкой» она изготовлена на Путиловском заводе. Однако Путиловский завод с 1921 г. носил другое название.



Венгерский военный историк Йожеф Тажи на конференции, посвященной вступлению Венгрии во Вторую мировую войну, рассказал, что ему известны результаты анализа металла от осколков бомб, доставленных в свое время из Кошице в Военно-технический институт хортистской армии. Боеприпасы, как следовало из экспертизы, были изготовлены из крупновской стали...

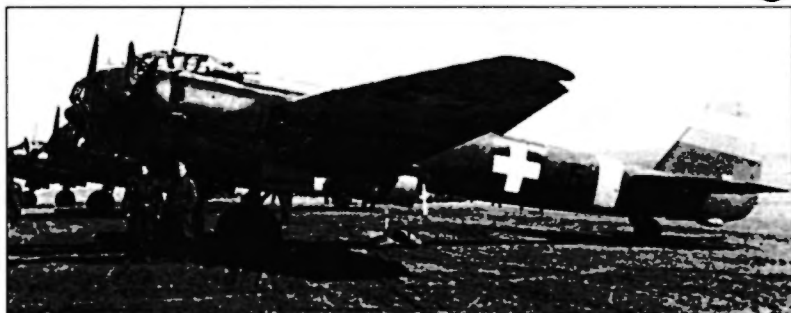
В этой связи я хотел бы высказать еще одну версию событий 26 июня. Я считаю, что есть основание предположить, что Кошице бомбили румынские бомбардировщики по согласованию с германскими спецслужбами¹. Приведу некоторые факты в подтверждение этой версии. Лет двадцать тому назад венгерский военный историк Игнац Эльведи опубликовал письмо, написанное бывшим венгерским военным летчиком Иштваном Зольчаком, жившим в Бразилии.

Все письмо приводить нет смысла, но в нем говорилось, что в бытность военнопленным на территории СССР Зольчак познакомился в госпитале под Казанью с румынским полковником Ионом Чернояну, занимавшим одно время высокий пост в Генштабе Румынии.

Однажды в споре о вкладе Венгрии в войну против СССР полковник Чернояну упрекнул венгерского офицера: *«Вы даже тогда не хотели встать рядом с Германией, когда немцы вернули вам Трансильванию. Антонеску пришлось бомбить Кошице, чтобы вы приняли участие в борьбе за христову веру»*.

В письме Зольчак рассказывал, что Чернояну подтвердил свое заявление в беседе с советским офицером, уговаривавшим

¹ К этому же мнению, кстати, склоняется и известный исследователь Christer Bergström в книге «Black Cross/Red Star», но уже на основе польских источников.



«Юнкерс» Ju.88 на полевом аэродроме

румынского полковника прекратить голодовку, которую тот начал по какому-то поводу. Зольчак присутствовал при разговоре в качестве переводчика и слышал заявление Чернояну о том, что *«Антонеску дал приказ о бомбардировке Кошице. Ее осуществили самолеты, поднявшиеся с военного аэродрома в Сучаве».*

Интересно, что в архиве, где хранятся дела иностранных граждан, находившихся в советских лагерях военнопленных, имена Иштвана Зольчака и Иона Чернояну действительно присутствуют.

Вот, например, содержание карточки, заведенной НКВД на Чернояну: *«Полковник румынской армии Ион Чернояну, 1883 года рождения (Турнус-Эверин), житель Бухареста, кадровый офицер. В 1938—1942 годах работал в геништабе начальником отдела по связи с германской миссией. Пленен 22 ноября 1942 года. Лежал в спецгоспитале Зеленодольска с 17 апреля по 6 июня 1946. Умер от туберкулеза легких».*

Тесно контактируя с германской миссией, Чернояну, несомненно, знал многое о ее деятельности.

А пока отмечу только то, что по и прошествии 69 лет история с бомбардировкой Кошице все еще ждет своего исследователя.



1941-й

Уже на следующий день после провокации в Кошице большая группа венгерских бомбардировщиков (по крайней мере 16 «Юнкерсов» из бомбардировочной группы 4/II и 8 «Капрони» Са.135бис из 3/5 АЭ «Босоркань») под прикрытием девяти «Фиатов» CR.42 бомбили Станислав¹. Одновременно позиции советских частей стали бомбить ближние разведчики и истребители. При этом венгры понесли первую потерю — истребитель «Фиат» CR.42 (бортовой V-217) был сбит зенитным огнем. Летчик остался жив и вернулся в свою часть.

Ввиду масштабного отступления Красной армии воздушных боев в первые дни отмечено не было, хотя венгерские авиаторы продолжали нести потери. 29 июня в районе Зелова пропал без вести разведчик WM-21 (бортовой F-242), экипаж которого (лейтенант Иштван Саллай и капитан Ласло Бантьи) на сегодняшний день числится пропавшим без вести. А 1 июля из-за отказа двигателя совершил вынужденную посадку в районе Керешмеза He.70K (бортовой F-407) из 1-й ОЭДР². Два члена экипажа получили ранения. На следующий день, возвращаясь с боевого задания, в Карпатах разбился Ju.86K (бортовой B-319) из состава 4/4-й АЭ.

Однако уже 29 июня венгерские летчики-истребители записали себе и первые победы на Восточном фронте: по официальным документам, им удалось сбить три из семи советских бомбардировщиков СБ, бомбивших железнодорожную станцию Чоп.

¹ Ныне Ивано-Франковск.

² Отдельная эскадрилья дальней разведки.



На тот момент основной опасностью для венгерских летчиков были Карпаты — ведь их приходилось пересекать по два раза за вылет. Поэтому, как только появилась возможность, в июле поближе к фронту была переброшена истребительная эскадрилья 1/3 под командованием капитана Ласло Томора. Одновременно на аэродром под Коломыей перебазировались две эскадрильи ближней разведки (VII и X), а также истребительная 2/3¹.

Венгерский Мобильный корпус² в составе группы армий «Юг» начал боевые действия 9 июля (ранее — 1-го числа — венгерские части «перемахнули» Карпаты). А 12 июля авиационная группировка была усилена за счет еще двух разведывательных эскадрилий (I. и II.), а также очередной истребительной — 1/3. На тот момент на счету летчиков эскадрильи 2/3 числилось уже пять сбитых советских самолета³. Из самолетов, дислоцированных на новых аэродромах, было образовано 1-е авиасоединение под командованием подполковника Белы Ороса, которое в оперативном отношении подчинили командованию Мобильного корпуса. В его состав вошли: VII (девять He.46), X (девять WМ-21) ЭБР и 2/3-я (девять CR.42) эскадрилья.

Быстрое продвижение венгерских частей привело как к частой смене аэродромов базирования, так и к постоянной ротации частей. К началу августа активность венгерских ВВС сосредоточилась в районе Савран — Первомайск — Оливиополь. 5 августа понесли первую потерю и летчики-истребители: пропал без вести лейтенант Янош Петтенди, известный до войны летчик-пилотажник.

¹ Котлововский А. Указ. соч. С. 42.

² Иногда называется Механизированным корпусом.

³ К концу месяца эскадрилью отозвали с фронта на отдых.



6 августа было отмечено разрушением венгерскими бомбардировщиками важных мостов через реку Буг в районе Николаева, в результате чего в окружение попали около 60 тысяч красноармейцев.

Венгры приняли активное участие и в окружении советских войск в районе Умани. Причем там отметились летчики экспериментальной истребительной эскадрильи в составе семи «Реджжиане» Re.2000. Уже в первый же день боев им пришлось столкнуться с советскими истребителями И-16. А всего за месяц боев летчики выполнили 151 боевой вылет и заявили о пяти победах.

Однако вскоре стала сказываться изношенность матчасти. Так, в ходе одного из налетов на советские войска в районе Доприевки из девяти WM-21 огнем с земли были повреждены пять. 11 августа пять «Капрони» под прикрытием шести «Фиатов» и пяти Re-2000 нанесли бомбовый удар по городу Венграм, по их данным, удалось добиться попадания в мост через Буг и повредить путевое хозяйство железнодорожной станции. При выполнении этого задания мадьяры впервые встретились с большой группой советских истребителей. В завязавшемся бою летчики «Фиатов» и стрелки «Капрони» сбили восемь И-16. Судя по имеющимся документам, группа Re-2000 в этой схватке не участвовала, так как натолкнулась на сильный зенитный огонь и потеряла один самолет (борт V-420), пилот которого, старший лейтенант Дюла Ласточь, пропал без вести.

Напряженным выдалось и 12 августа, когда венгерские самолеты выполнили 151 боевой вылет. Удары наносились по Новой Одессе, на которую сопровождаемые истребителями «Юнкерсы» совершили четыре налета. 16 августа налету подверглась Ларьевка. К этому времени произошло перебазирование



на аэродромы Первомайск и Воскресенск. 19 августа 1/3-я АЭ перебазировалась в Кривой Рог, а 23 августа туда для стажировки прибыл из Венгрии личный состав одного звена 1/4-й АЭ. 1-я ЭБР 21 августа перебазировалась в Казанку. Основной задачей венгерских летчиков на данном этапе стала поддержка наступления германских и венгерских войск на Днепропетровск.

26 августа венгерские летчики заявили о пяти сбитых советских истребителях, и еще 10 были заявлены сбитыми на следующий день над мостами в районе Днепропетровска. Большую активность также проявили и бомбардировщики: так, корнет Буур смог поразить один из мостов через Буг, в результате чего советские войска остались заблокированными.

В период с 7 июля по 27 августа 1941 г. венгерские летчики-истребители совершили 555 боевых вылетов, участвовали в 48 штурмовках, сбросили 40 тонн бомб и одержали 27 побед при потере четырех самолетов¹.

Тем временем «Мобильный корпус» увяз в боях на днепровском рубеже, которые продолжались до конца августа. Немалую роль в них сыграла поддержка авиации. При этом стоит отметить, что активность авиации по сравнению с июлем значительно снизилась из-за значительного износа техники. Кроме того, так и не была налажена устойчивая поставка запасных частей из Венгрии. Единственное, что удалось сделать, так это сменить опознавательные знаки: вместо трехцветных стрел на фюзеляжи и плоскости стали наносить черные квадраты с белым крестом посередине, по всей ширине киля рисовать горизонтальные полосы цветов национального флага (красная, белая, зеленая). Это

¹ Szabó M. A Magyar Királyi Honvéd Légiero, 1938—1945. The Hungarian Royal Air Force, 1938—1945. Budapest, 1999. P. 23.



было связано с требованием немцев — для опознавания ввести на самолетах своих союзников крестоподобные знаки.

Продолжалась плановая замена авиачастей — так, в начале сентября с фронта была отозвана I. ближнеразведывательная эскадрилья, летчики которой на тот момент выполнили 72 вылета на разведку и 11 на штурмовку.

Стоит сказать, что после захвата 2 сентября Днепропетровска венгерскую авиацию перенацелили на Запорожье. Надо отметить, что здесь наземные части венгров понесли серьезные потери, а на острове Хортица был разгромлен пехотный полк.

Венгры планировали начать 10 октября переброску истребительной эскадрильи 1/3 домой, однако из-за ухудшения погоды (пошел снег) перелет был сорван. Только 20 октября венгерские летчики смогли улететь (при этом один самолет был потерян при перелете через Карпаты).

Начали собираться домой и III ближнеразведывательная эскадрилья и смешанная бомбардировочная. 30 октября почти все оставшиеся на фронте самолеты перелетели в Днепродзержинск, и лишь одно звено продолжало базироваться в Лозовой. В течение последующего месяца боевые вылеты почти не совершались. Только 3, 9 и 10-го выполнялись разведполеты под прикрытием «Фиатов».

26 ноября летчики-истребители приземлились на аэродром Матияшфолд около Будапешта. За четыре с половиной месяца боев летчики выполнили 447 боевых вылета, одержав 17 побед и потеряв два самолета и двух летчиков. К концу 1941 г. венгерских авиачастей на советско-германском фронте не осталось.

Итог первого года войны на Восточном фронте для венгерских ВВС был следующий: 1454 боевых вылета, общий налет — 2192 часа, сброшено 217 тонн бомб, сбито 30 самолетов. Потери:



*«Фокке-Вульф» Fw.58 использовался в венгерских ВВС
в качестве курьерского*

сбиты в боях, разбились в летных происшествиях либо получили повреждения различной тяжести 56 самолетов. Из них 25 разведчиков, 14 истребителей, 11 бомбардировщиков, 5 связных и 1 транспортный. Из них безвозвратные потери — 21 машина. Остальные получили повреждения от 20 до 90 % степени тяжести — часть из них можно смело записать в безвозвратные потери. Погибли 17 офицеров, 15 солдат и унтер-офицеров. Ранения получили 10 офицеров и 18 человек нижних чинов.

1942-й

Начало года было посвящено анализу прошлогодних операций на Восточном фронте. Выводы были неутешительные: венгерским летчикам пришлось воевать на заведомо устаревшей технике и, если бы не общий хаос, потери были бы значительными. Основной истребитель — биплан «Фиат» CR.42 — уступал всем советским истребителям как по скорости, так и по огневой



мощи. Мало того, в ходе осенней погоды двигатели зарекомендовали себя крайне ненадежными в эксплуатации. Их предполагалось заменить на Re.2000, которые показали себя достаточно эффективными в ходе фронтовых испытаний.

Бомбардировщики (как «Юнкерс» Ju.86, так и «Капрони» Ca.135) были признаны непригодными для дальнейшего использования, их планировалось заменить более современными машинами.

Развернувшиеся весной 1942 г. сражения на советско-германском фронте потребовали от Третьего рейха напряжения всех сил. В этих условиях германские генералы вспомнили и о своих венгерских союзниках. 12 июня на аэродром Конотоп были переброшены три He.111E из состава 1/1 дальнеразведывательной эскадрильи (через три дня переброшены на аэродром Амасовка). 22 июня в бой были брошены двенадцать «Хейнкель» He.46E из состава 3/2 ближнеразведывательной эскадрильи, формально прикомандированные к группе дальней разведки. Через два дня в район боевых действий прибыли восемь Ca.135 из 4/1. Для прикрытия в начале июля прибыли и 11 истребителей Re.2000 из I./1. Примечательно, что в составе эскадрильи летал сын самого Хорти — первый лейтенант Иштван Хорти.

Первыми, 2 июля, понесли потери дальние разведчики — советскими истребителями был сбит один из «Хейнкелей». Однако столь быстрая переброска устаревшей техники не была полноценным выходом, так как большую часть времени самолеты простаивали на земле из-за различных неисправностей. Очень сложно было и прикрывать тихоходные бомбардировщики скоростным истребителям итальянского производства.

Так, 13 июля бомбардировщики выполнили четыре вылета на разгром переправы в районе Урыва. Итог был плачевным —



три Са.135 совершили вынужденные посадки, а один самолет пропал без вести. Через день истребители перебросили на аэродром Старый Оскол, куда вскоре перебрались бомбардировщики и разведчики.

Крупное пополнение истребители получили 30 июля, когда из Венгрии прибыли 11 «Реджианне» из 2/1, а разведчики получили из запасов люфтваффе три «Дорнье» Do.215В-4¹.

4 августа советские войска перешли в наступление в районе Урыва (где венгры так и не смогли ликвидировать плацдарм). Чтобы парировать атаку в бой бросили все наличные бомбардировщики. Прикрывали Са.135 все те же Re.2000. В воздухе развернулись серьезные воздушные бои. Так, 6 августа к северу от Урыва венгерские легчики сбили два истребителя противника. 7 августа кадет-сержант Петерфи над восточным берегом Дона смог сбить Ил-2, который загорелся и упал. В тот же день произошел и неприятный инцидент с союзниками. Вечером венгерские «Реджианне» ошибочно атаковали тройку немецких He.111. В результате майор Шукас сбил один самолет. В инциденте быстро разобрались, фактически «спустив на тормозах», так как никто из экипажа бомбардировщика не погиб.

9 августа бортстрелок He.46 ответным огнем сбил один из атаковавших советских истребителей, а летчики-истребители заявили о двух победах. 11 августа стрелки «Капрони» сбили ЛаГГ-3, который пытался их атаковать во время бомбежки артиллерийских позиций. Через три дня в очередном вылете экипаж «дальнего» He.111 заявил об одном сбитом истребителе противника и еще один был записан в предположительные

¹ Такая «щедрость» объяснялась просто — венгерские экипажи вели разведку почти исключительно в интересах немецкого командования.



*Венгерские истребители Re.2000, брошенные
на аэродроме Иловское, 1943 г.*

победы. Сам «Хейнкель» получил серьезные повреждения, но смог вернуться на базу.

14 августа венгерское командование поручило авиаторам во что бы то ни стало уничтожить злополучную переправу в районе Урыва. Для столь ответственного задания взлетели три Ca.135 (каждый нес по восемь 100-кг бомб и восемь 50-кг). С Иловского для их прикрытия подняли четыре «Реджианне». Из-за большой облачности в районе цели и сильной противоздушной обороны противника ведущий сразу сбросил половину своего боекомплекта с высоты в 1400 метров. На втором заходе только появившиеся в разрывах облаков самолеты получили свою порцию огня с земли. Шедший справа от ведущего самолет получил прямое попадание в крыло, загорелся и начал падать. Из экипажа успели воспользоваться парашютами только два



Аэродром Иловское в 1943 г.

человека. Оставшиеся две машины не свернули с курса, сбросив бомбы на цель.

Вечером 20 августа 1942 г. на аэродроме Иловское произошла катастрофа: в обломках He.2000 «Хейя» (V.421) погиб Иштван Хорти. Выдвигались разнообразные версии — вплоть до немецкого саботажа (его проанглийские настроения были известны всем), однако результаты расследования свидетельствовали о человеческом факторе. Летчик имел малый налет на итальянском истребителе и, заложив крутой вираж, не справился с управлением.

23 августа на одном двигателе вернулся из боевого вылета Ca.135, а добычей советских зенитчиков стал летчик-истребитель сержант Гийме, который смог воспользоваться парашютом и попал в плен. Напряженность вылетов была настолько велика, что к 29 августа бомбардировочная эскадрилья фактически перестала



существовать как боевое подразделение — в строю был только один «Капрони» из девяти!

Потери дальних разведчиков были в какой-то мере компенсированы передачей еще трех «Хейнкелей» He.111 и четырех Do.215B-4.

Тем временем немецкие и венгерские войска на этом участке фронта получили передышку, так как советское командование основные усилия перенесло к Сталинграду, перебросив туда часть своих резервов.

Экипажи дальних разведчиков продолжали свою каждодневную работу с аэродрома Харьков — Основа, а экипажи бомбардировщиков перевели в Полтаву, где они должны были переучиться на He.111. Летчикам-истребителям были обещаны Vf.109F.

Только экипажам 3/2 ближнеразведывательной эскадрильи было не на что надеяться, и они продолжали боевые вылеты на своих устаревших морально и физически He.46. Интересно, что, несмотря на такую нелестную характеристику, за четыре месяца боев венгры потеряли только один такой самолет.



«Хейнкель» He.46 с желтым капотом двигателя — типичное ЭБО Восточного фронта. Камуфляж — темно-коричневый и темно-зеленый



В октябре летчики-истребители заявили о четырех победах, еще об одной — в ноябре. Именно в ноябре на замену из Венгрии прибыла 5/2 иаз и командование группы 5/1. В декабре отмечены только разведывательные и учебные полеты, эскадрилья дальней разведки стала получать первые Ju.88D.

Таким образом, к концу 1942 г. большинство венгерских самолетов на Восточном фронте были сосредоточены на одном аэродроме — Иловское. Тут же попутно отметим, что боеготовность венгерских авиачастей была низкая. Показателен в этом случае пример истребительной авиации: так, на январь 1943 г. в 5./2 иаз насчитывалось семь исправных Re.2000, в 1./1 — шесть Bf.109F, а в 2./1 вообще не было ни одного исправного самолета.

1943-й. РАЗГРОМ 2-й ВЕНГЕРСКОЙ АРМИИ

В начале ноября 1942 г. советское командование начало разработку плана общего контрнаступления в районе Воронежа. Наступление планировалось именно тут, так как, по данным советской разведки, оборону здесь держали менее стойкие венгерские и итальянские части. 12 января 1943 г. части Красной армии перешли в наступление против 2-й венгерской и 8-й итальянской армий, за короткое время прорвав фронт на глубину до 250 км¹.

14 января командование и летчики 5/1 истребительной группы получили приказ занять круговую оборону аэродрома Уразово. Под командованием Кальмана Чукаса оказалось около

¹ Более подробно об этой операции см.: *Гаунт В.* Сражения группы армий «Юг». Москва, 2006; *Филоненко С.И., Филоненко А.С.* Острогожско-Россошанская операция, «Сталинград на Верхнем Дону». Воронеж, 2006 г.



*Экипаж «Хенделя» He.46. Хорошо видна эмблема —
раскладывающий нож с камерой на белом фоне*



750 вооруженных техников и несколько 40-мм зенитных пушек «Бюфурс». Ни минометов, ни другого противотанкового оружия у них не было. Ввиду усилившейся активности партизан все самолеты, которые могли подняться в воздух, улетели, а остальные были взорваны. 17 января в район аэродрома вышло несколько тысяч невооруженных деморализованных венгерских, немецких и итальянских солдат, из которых примерно 800 были ранены или обморожены. Их судьба была бы печальной, если бы 20-го числа к аэродрому не вышли части 26-й немецкой пехотной дивизии, которые временно отбросили советские части западнее. Появилась возможность эвакуировать всех собравшихся на аэродроме.

К 18 января вдоль Дона остались только разрозненные очаги обороны венгров. В целом венгерская армия, бросая тяжелое вооружение, стала беспорядочно отступать, фактически за несколько дней потеряв боевую ценность как организованная военная сила. В этих условиях авиаторы на Иловском были вынуждены занять круговую оборону. С аэродрома постоянно взлетали перегруженные больными и ранеными транспортные самолеты и даже разведчики. Все машины, которые не смогли взлететь (а это примерно 50 %), были взорваны.

Активность венгерской авиации свелась практически к нулю, только дальнеразведывательная эскадрилья продолжала свои регулярные вылеты (хотя возросшая интенсивность боев сильно сказалась и на них — только за февраль были потеряны четыре самолета). После анализа потерь оказалось, что виной всему — устаревшая матчасть (венгры все еще летали на He.111P-6), поэтому командование люфтваффе решило передать союзникам некоторое количество более современных «Юнкерс» Ju.88D.



Так как большая часть «Реджианне» была уничтожена, то венгерские истребительные части было решено полностью перевооружить немецкой техникой. Для этого личный состав передали в I./JG 52 (экипажи бомбардировщиков все еще находились на переобучении в Полтаве).

Венгры на Vf.109F (эскадрилья 1/1, перевооружение в начале февраля) приняли достаточно активное участие в контрнаступлении немецких частей, призванном закрыть брешь. Летчики же эскадрильи 5/2 проходили переобучение на Vf.109G.

Потери транспортной авиации было решено компенсировать передачей из бомбардировочной авиации устаревшей магчasti (были переданы четыре Ju.86).

Подводя итоги, стоит сказать, что в ходе зимнего наступления 1943 г. 2-я авиабригада потеряла до 75 % своей магчasti:

Тип летного аппарата	Кол-во	Бортовые номера
«Реджианне» Re.2000	10	V.410, 412, 435, 439, 440, 442, 443, 458, 459, 470
«Арадо» Ar.96	5	G.525, 437, 438, R.108, 109
«Мессершмитт» Vf.109F	8	V.001, 002, 004, 005, 006, 008, 009, 010
«Бюккер» Bu.131	2	I.415, 417
«Юнкерс» Ju.86	2	B.308, 346
«Фокке-Вульф» Fw.58	4	G.227, 251, 404, 407
«Физлер» Fi.156	1	PV+ZT
«Юнкерс» Ju.88D	2	F.902, 903

Потери среди личного состава составили 36 убитых, 56 раненых и 46 пропавших без вести. Кроме того, 32 человека получили обморожения разной степени.

К 1 марта 1943 г. на советско-германском фронте находилось всего 33 венгерских самолета, из которых лишь 22 были боеспособными. Общее командование осуществлял полковник Тибор Фратер. Хотя стоит отметить, что после зимнего разгрома



венгерские авиационные части были полностью переданы под командование IV воздушного флота. Таким образом, венгерские офицеры выполняли только административные функции. Более того, в большинстве случаев техника передавалась из частей люфтваффе и при возвращении очередной группы венгров домой ее возвращали немцам.

В январе 102-я истребительная эскадрилья была преобразована в 102-ю истребительную дивизию, куда вошли две эскадрильи, вооруженные 24 Bf.109G-2/G-6¹.

С 19 мая боевые вылеты с аэродрома в Харькове стали совершать экипажи бомбардировщиков из 4/4 (позже стала 102/1). В этот же период начали перевооружение и части ближней разведки — венгры стали получать разведчики «Фокке-Вульф» Fw.189 (первый боевой вылет 22 мая). Хотя первые вылеты были крайне неудачными — так, в одном только вылете 23 мая из трех взлетевших самолетов один был сбит, а остальные два получили тяжелейшие повреждения в бою с советскими истребителями. Всего за месяц вылетов летчики эскадрильи выполнили 224 боевых вылета, сделал 1500 снимков и сбросив 65 тонн бомб.

В начале 1943 г. венгры получили первые из 13 Ju.87D. Из них сформировали 102/2 эскадрилью пикирующих бомбардировщиков. В конце мая наземный персонал был отправлен поездом в Киев, а через несколько недель на Восточном фронте собралась вся эскадрилья. Первый боевой вылет венгерские «штуки» выполнили 3 августа 1943 г., причем целью был крупный партизанский отряд в районе Брянска.

¹ *Котловский А.* В тени люфтваффе (Венгерские ВВС на Восточном фронте. Март 1943 — март 1944 гг.) // *Авиация и Время.* 1995. №3. С. 42.



Группа Ju.88D из 1/1 гальнеразведывательной эскадрильи на одном из аэродромов Восточного фронта. Хорошо видно, что на самолетах как венгерские, так и немецкие обозначения. Передний самолет несет код VG+DJ, позже он стал F9+08

Быстрое изменение тактической обстановки привело к перебазированию эскадрильи южнее — в район Полтавы. Тут она фактически была включена в состав II./StG 77. Следующие три месяца венгры поддерживали наземные части в боях под Харьковом. Всего по 8 октября экипажи 102/2 выполнили 1000 боевых вылета, сбросив около 800 тонн бомб. В числе прочего в числе достижений числились и три сбитых советских самолета — два Ла-5 и Р-39 «Аэрокобра».

Однако такая напряженная боевая работа стоила очень дорого — восемь из 12 «Дор»¹ были потеряны в боях, все от огня с земли.

¹ Так называли Ju.87D в люфтваффе.



К концу 1943 г. венгерские авиачасти массово стали выводиться с фронта на перевооружение и отдых. Опытные летчики стали переводиться в летные школы инструкторами.

1944-й

В начале 1944 г. новые венгерские части с неопытными летчиками играли на Восточном фронте незначительную роль. Их основной задачей было прикрытие бомбардировщиков на второстепенных направлениях, воздушных боев у них практически не было. Несколько большую активность проявляли только ближнеразведывательная эскадрилья с Fw.189.

В марте новосформированная 212 эскадрилья пикирующих бомбардировщиков Ju.87 получила 12 новых самолетов, но из-за того, что период подготовки летного состава растянулся надолго, венгерских летчиков включили в состав III./SG 77 как ung.S.St. 102/1 (Hungarian Schlacht Staffel 102/1). До конца августа летчики выполнили 242 боевых вылета, потеряв три самолета и два экипажа. Венгерские «штуки» оставались на Восточном фронте в районе Кракова (Польша) до конца августа 1944 г., после чего экипажи были отозваны в Венгрию для переобучения на Fw.190F.

Количество истребителей было увеличено за счет отправки на фронт новой эскадрильи Vf.109G — 102/2. За короткое время летчики смогли одержать несколько побед, но из-за ухудшения общей обстановки были отозваны обратно в Венгрию.

В сентябре на Восточном фронте появилась экспериментальная эскадрилья 102./2, вооруженная истребителями «Мессершмитт» Me.210Ca-1. Она вошла в состав немецких люфтваффе под обозначением: 1-я венгерская эскадрилья скоростных бом-



бардировщиков. Однако после нескольких ознакомительных вылетов эскадрилью вернули домой.

Наиболее активно в Польше действовали бомбардировочные части: так, 2 июня 1944 г. венгры нанесли удар по танковой части, выгружавшейся с поезда в районе Кивьерце. Четыре Ju.88 нанесли большие потери советской стороне. Но на следующий день повторить успех им не удалось — в район были стянуты несколько батарей зенитных орудий, а в воздухе дежурили истребители. В итоге два самолета были сбиты в воздушном бою, а еще один поврежден. После этих боев подразделение вернули в Венгрию для переобучения на Fw.190.

Истребительные эскадрильи, сражавшиеся на Восточном фронте, были расформированы и реорганизованы в III/101, предназначенную для противовоздушной обороны страны. Таким образом, в октябре 1944 г. венгерские операции на Восточном фронте были временно завершены, хотя вскоре война пришла в Венгрию.

ВОЙНА В НЕБЕ ВЕНГРИИ

К началу Второй мировой войны противовоздушная оборона страны была представлена всего несколькими зенитными батареями и истребительными частями второй линии. Впервые Будапешт бомбили советские бомбардировщики сентябрьскими ночами 1942 г. В ответ была сформирована эскадрилья ночных истребителей 5/1 «Balogy» («Сова») на базе истребителей «Фиат» CR.42 (впоследствии заменены на Re.2000).

К концу 1943 г. фронт придвинулся настолько близко, что советские бомбардировщики получили реальную возможность бомбить территорию Германии и ее союзников. С другой сто-



роны, Британия и США приняли стратегию массированных бомбардировок, с тем чтобы таким способом приблизить окончание войны.

Однако некоторое время американские бомбардировщики 15-й воздушной армии, летавшие из Италии бомбить Германию, не трогали венгерские объекты, так как существовала негласная договоренность венгерского правительства с союзниками: «Вы не бомбите нас, мы не трогаем вас». Поэтому венгерские истребители оставались на земле, хотя и в положении «быстрого старта».

Такой относительно спокойный период позволил венграм в начале 1943 г. развернуть лицензионное производство истребителей Vf.109G и Me.210Ca-1 (при том что выпускались Re.2000, Ju.52 и несколько типов разведывательных и учебных самолетов). Кроме того, происходила постепенная замена машин устаревших типов: так, единственная эскадрилья ночных истребителей была перевооружена на Me.210Ca-1 (12 самолетов), причем сюда зачислили опытных летчиков-испытателей.

17 марта 1944 г. произошел первый бой венгерских и американских летчиков (в нарушении договоренностей стороны традиционно обвиняли друг друга). К этой дате на новые машины удалось пересадить четыре эскадрильи. В первом же бою пилоты Vf.109G не сбили ни одного самолета, но сами потеряли две машины.

Первый крупный рейд союзной авиации на Будапешт состоялся 3 апреля, причем целями были авиационный завод и аэродром. Основную роль в отражении налета сыграли заводские летчики-испытатели. Одиноким Me.210, используя наведение с земли, вышел на группу бомбардировщиков с юга. Летчики (первый лейтенант Корнель Наги и стрелок Иштван Кути) атаковали



противника, но практически сразу были сбиты «лайтингами» охранения. Наги был тяжело ранен (потерял глаз), а Кути погиб. В том же бою были сбиты два Вf.109G.

12—13 апреля американцы предприняли серию бомбардировок венгерских объектов. Их потери составили семь В-24 «Либереитор», шесть Р-38 «Лайтинг» и два Р-47 «Тандерболт». Среди венгерских потерь были преимущественно Ме.210, после чего было признано, что эти машины совершенно не подходят для перехватов, и больше в боях с бомбардировщиками их не использовали.

Потери истребительных эскадрилий были очень велики: 1/1 и 2/1 только за апрель выполнили 114 боевых вылетов, одержав всего 6 побед, и при этом потеряв шесть летчиков убитыми и ранеными. На 1 мая 1944 г. 2/1, 1/1 и 5/3 (резервная) были реорганизованы соответственно в 101/1, 101/2 и 101/3. Вскоре все три эскадрильи были сведены в истребительную группу «Пума» под командованием майора Аладара Хеппеса. Впервые летчики новой группы пошли в бой 24 мая, когда 13 Вf.109G сбили три В-24, два Р-51 и один В-17. Однако были повреждены восемь венгерских самолета, один летчик погиб.

Следующий крупный налет союзников был отмечен 2 июня. Приближение фронта позволило союзникам привлечь к налетам гораздо большее количество машин, чем раньше. Целью для шести сотен бомбардировщиков 15-й армии стали гарнизоны в Сегеде, Сольноке, Дебрецене, Мишкольце, Колошоваре и Нагивараде. Потери союзной авиации в этом налете составили 10 машин¹.

¹ Pupa, György — Gyula, Sárhidai: Magyar sasok, A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1920—1945. Budapest, 2007. P. 43—45.



Истребитель Bf.109G-6 готовится взлететь на перехват американских бомбардировщиков. 1944 г.

Вновь большое количество самолетов вторглось в венгерское воздушное пространство 14 июня. На их перехват поднялись 38 истребителей 101-й авиагруппы и 80 немецких Bf.109 и Fw.190. В тяжелейшем бою было сбито 20 самолетов союзников, венгры потеряли три самолета и одного летчика. Однако защитники не выполнили своей основной задачи: полностью был разрушен оружейный завод в Пете и нефтеперегонный завод в Уйшаше.

Через неделю наступил «черный день венгерской авиации». Двадцать восемь истребителей трех эскадрилий вместе с немцами атаковали 658 бомбардировщиков под прикрытием 290 истребителей в районе Симонторня — Тихани — Таполка. В результате американцы сбили 13 истребителей, а пять летчиков погибли. Потери союзников составили всего пять P-38 и один P-47.

Не менее массированные налеты были и в дальнейшем. Так, 26 июня 130 британских бомбардировщиков бомбили Будапешт.



Огнем зенитчиков было сбито семь бомбардировщиков. В тот же день американская группа в 550 машин была атакована 30 венгерскими истребителями: были сбиты три бомбардировщика и два истребителя эскорта, потери венгров составили три летчика. На следующий день летчики «Пумы» сбили три бомбардировщика и один «мустанг», в то время как зенитчики заявили о 19 сбитых самолетах противника. 30 июня немецкие и венгерские истребители одержали четыре победы, потеряв одного летчика.

Активность союзной авиации не снизилась и в июле. Уже 2-го числа прошел очередной разрушительный рейд на Будапешт. Против 700 самолетов венгры выставили всего 18 Vf.109G из 101-й истребительной группы, а немцы — 150 машин из 8-й зенитной дивизии¹. В этот день союзники понесли самые большие однодневные потери в небе над Венгрией: венгерским командованием были подтверждены пять сбитых В-24, один В-17 и один Р-51 (еще семь побед не были подтверждены²). Три летчика 101-й группы погибли в тот день.

¹ Зенитные войска в Германии в годы Второй мировой войны были организованы по армейскому принципу: корпуса, дивизии, бригады, полки, дивизионы и батареи. Зенитный полк (Flak Regiment) состоял из 2-х дивизионов (Abteilung), каждый с одной тяжелой и двумя легкими батареями и штабом. К каждому полку был приписан прожекторный дивизион, состоящий из 3—4 батарей. В октябре 1943 г. была проведена масштабная реорганизация. Теперь насчитывалось 9 зенитных дивизий и 7 отдельных зенитных бригад, которые участвовали в обороне Рейха. Через год были сформированы еще 3 зенитные дивизии — 19, 20 и 25-я. Воздушное пространство над Берлином защищали 340 тяжелых зенитных орудий, что являлось самой большой концентрацией во всей Германии.

² Одна победа над Р-51 была подтверждена позже — американский ас лейтенант Ральф К. Хофер разбился уже за пределами Венгрии.



3 июля британские бомбардировщики атаковали Арад и Сегед, два из них были сбиты, еще четыре — на следующий день. 7 июля около тысячи бомбардировщиков атаковали «нефтяные» объекты в Австрии и Польше. Летчики 101-й сбили шесть «Либерейторов», одну «Летающую крепость» и три «Лайтинга». А общие потери в небе над Венгрией составили 20 самолетов.

Хотя потерь в воздухе у венгерских летчиков не было, на земле они были ужасающие. Дело в том, что американцы внезапно атаковали аэродром Веспрем, сбросив около девяти сотен осколочных бомб. В результате на земле погибли 62 человека летно-технического персонала. 14 июля в районе Пет — Хаймаскер — Балатонфьюзфо были сбиты 26 американских самолетов.

Около 800 самолетов десятью волнами атаковали Будапешт 27 июля. Венгерские и немецкие перехватчики смогли перехватить их в районе озера Балатона и сбить 29 бомбардировщиков и истребителей. Из всего этого венгры записали себе четыре В-24 и два Р-51.

7 августа было отмечено очередными потерями для венгров. Восемнадцать «мессершмиттов» из 101-й ИАГ сопровождали немецкие пикировщики в район озера Балатон, когда были перехвачены группой американских «Мустангов», возвращавшихся из Польши. В ходе внезапной атаки погибли два летчика, а третий был серьезно ранен. Обидно было то, что погиб один из ведущих венгерских асов — лейтенант Лазло Молнар с 23 победами.

С 20 по 30 августа бомбардировщики союзников бомбили преимущественно район восточнее реки Дунай с целью несколько снизить сопротивление советскому наступлению в районе Яссы — Кишинев. Основной целью были аэродромы базирова-



ния немецкой и венгерской авиации. Стоит сказать, что своей цели налеты достигли: на аэродроме Хайдубошормени сгорело 12 Ме.210Са-1, люфтваффе лишилось 120 самолетов разных типов на аэродромах Берретьюфалу и Дебрецен.

22 августа летчики 101-й ИАГ «Пума» заявили о своей 100-й победе. В тот же день совместными усилиями с немцами им удалось сбить пять «Либерейторов». В августе налетам подверглись основные венгерские города и железнодорожные станции.

Точно такое же положение сохранялось и в сентябре. Так, 12-го числа основной целью стал Будапешт. Столицу атаковали 856 бомбардировщиков, одновременно 140 бомбардировщиков и истребителей по возвращении из челночного рейда в Полтаву атаковали промышленный район в Дьесгорье. С середины сентября над Венгрией стали действовать истребители специально созданного в составе USAF XV истребительного командования. В ответ венгры смогли несколько реорганизовать свои истребительные части, создав на базе 101-й ИАГ 101-е истребительное крыло в составе двух истребительных групп: 101/І и 101/ІІ, кроме того, началось формирование на базе летчиков 102-й ИАГ, только вернувшихся с Восточного фронта еще одной группы — 101/ІІІ. Третья эскадрилья была сформирована в декабре из летчиков, вернувшихся с обучения в Германии (некоторое время они занимались перегонкой новой техники с заводов на фронт).

6 декабря 1944 г. войска 2-го Украинского фронта начали наступление в направлении Дебрецена. Для поддержки наступления с воздуха советские военачальники сосредоточили около 1000 самолетов. Только за первые три дня боев они совершили 1313 боевых вылетов и сбили 30 самолетов. Задачей 101/І стало прикрытие своих войск в районе Чонград — Сегед.



Не прекращались и американские налеты. Так, за 9 и 10 октября в результате налетов на аэродроме Бьургенд было уничтожено большое количество самолетов люфтваффе. Досталось и венгерским Ju.87, базировавшимся здесь же. Союзная авиация полностью захватила господство в воздухе, даже перелеты с аэродрома на аэродром были небезопасными. Это наглядно продемонстрировали события 12 октября, когда возвращавшиеся с фронта истребители из 101/Л ИАГ внезапно были атакованы большой группой «мустангов». Шедшие без боекомплекта и на остатках топлива венгерские машины стали легкой добычей, и в результате были потеряны три самолета и два летчика. Но и венгры заявили о двух победах. В этот же день ударам подверглись и аэродромы, на которых сгорело несколько Vf.109 и пара Ju.52.

На следующий день в ходе аналогичного налета были уничтожены десять венгерских Ju.52 и два Fw.58. В воздушных боях были сбиты три вражеских самолета: В-24, Р-38 и Р-51. 15 октября отличились зенитчики, которые смогли сбить «москито» и «веллингтон» из состава 205-й бомбардировочной группы RAF, истребители записали себе 11 В-24 и В-17, а также Р-38 и Р-51.

В октябре венгерская авиация оказалась в тяжелейшем положении, ведя войну на два фронта: против стремительно наступающих советских частей и все усиливающихся налетов союзников. Понятно, что советские летчики тоже не упускали возможности сбить одного-другого венгра: 1 ноября был сбит один истребитель, один — 2 ноября, еще два — 4-го числа.

С началом зимы усилия венгерских ВВС были в основном направлены против наступающих советских частей и на защиту своей столицы от налетов. Так, 4 декабря штурмовики и истре-



бители 102-й бригады в плохую погоду совершили налет на советские части в районе Шиофок — Мезкомаром. На следующий день 101/1-й ИАД бомбил железнодорожную станцию Хатван.

25 декабря в бою с группой румынских истребителей старший лейтенант Халаши сбил один IAR-81¹. 26 декабря три Ju.52 и один Fw.58, мобилизованные из авиакомпания MALERT, при перелете с аэродрома Будаерш в Мошонсентпетерд подверглись атаке советских истребителей. «Юнкерс» пилота Й. Варги (борт U864, ранее HA-JUE) был подбит и совершил вынужденную посадку в районе г. Эстергом. Экипаж попал в плен².

В этот же день советские войска фактически завершили окружение Будапешта, и с этого момента снабжение гарнизона осуществлялось исключительно по воздуху. Так, в ночь на 30 декабря к окруженным попытались прорваться 19 германских и 2 мадьярских Ju.52. Задание удалось выполнить лишь одной венгерской и одной немецкой машинам, остальные вынуждены были вернуться, при этом все самолеты получили повреждения от зенитного огня.

КРАХ

В первый день 1945 г., несмотря на плохую погоду, совершила боевой вылет девятка Vf. 109 101/1-го ИАД. 2 января на задание была послана тройка истребителей того же дивизиона, из которой на базу не вернулся старший сержант Я. Домьян. На следующий день венгерские истребители совершили 25 вылетов,

¹ Это единственная подтвержденная победа венгерских летчиков над румынскими.

² *Котловский А.* В тени люфтваффе (Венгерские ВВС. Октябрь 1944 — май 1945 гг). // *Авиация и Время.* № 6. 1995.



сбив в воздушных боях Ла-5 и три Як-9. Отличились летчики Малик, Тот, Сентдьердьи. Свои потери составили три истребителя. 4 января трижды вылетал на задание 101/11-й ИАД, потеряв в воздушных боях две машины, и еще четыре — от огня зенитной артиллерии.

Большую часть января в Венгрии стояла плохая погода, поэтому активность авиации над страной была относительно невысокой. Первые три дня февраля из-за плохой погоды венгерская авиация оставалась на земле. 4 февраля восемь Вф.109 атаковали совершавшие посадку на аэродроме Кечкемет «Бостоны», сбив один из них и два Ла-5 из группы прикрытия. В этот же день в бою с несколькими Яками был потерян «Мессершмитт» старшего сержанта Лайоша Мольнара. На следующий день венгерские истребители сбили один из В-17, бомбивших железнодорожный вокзал. 17 и 18 февраля летчики 101-го ИАД в воздушных боях с советскими истребителями уничтожили пять самолетов. Свои потери составили два Вф.109, один летчик погиб.

Полным событий оказался день 21 февраля. С утра шестнадцать Fw.190F 102-го ШАД под прикрытием такого же количества Вф.109 вылетели на штурмовку советских войск в районе Веспрема. Здесь они встретились с группой Як-9, которые подбили две венгерские машины.

14 марта американцы бомбили ряд объектов в Западной Венгрии. Пытаясь помешать им, венгры подняли в воздух три эскадрильи. Успех сопутствовал летчикам 101/1-й ИАЭ, которые сбили В-26 и подбили Р-51. На следующий день венгры сбили один В-17. Такие бои продолжались с большей или меньшей активностью практически весь март, хотя венгры все острее понимали, что их война уже проиграна.



23 марта венгерское командование ввиду потери большей части аэродромов было вынуждено отдать приказ перебазироваться в Австрию. Оставшаяся техника частично попала в руки советских войск, а частично была взорвана венграми при отступлении

29 марта 101-й ИАП, действовавший с австрийского аэродрома Винер-Нойштад, недосчитался трех машин. Однако это были не последние потери — из-за приближения советских войск пришлось эвакуироваться западнее. Все выполнить вовремя не удалось, и поэтому вооруженная аэродромная обслуга (при поддержке авиации) несколько часов сдерживала танковые атаки, чтобы дать возможность всем эвакуироваться.

В последний месяц войны венгры, продолжая оказывать стойкое сопротивление в воздухе, достигли некоторых успехов, но понесли очень большие потери. Так, 3 и 4 апреля в воздушных боях и при штурмовке колонн наступающих советских войск они лишились сразу тринадцати «Мессершмиттов» и не менее четырех летчиков. 10 апреля при перебазировании на аэродром Раффельдинг 102-й ШАД встретился с советскими истребителями, которые сбили два Fw 190. 13 и 14 апреля 101-й полк смог записать на свой счет восемь советских истребителей и один бомбардировщик, при этом четыре летчика погибли.

16 апреля при налете шестнадцати «Мустангов» на аэродром Раффельдинг были сбиты четыре Vf.109 и еще два уничтожены на земле. В этот день венграм удалось уничтожить один самолет — лейтенант Фабиан записал на свой счет Як-9.

17 апреля венгры одержали последнюю во Второй мировой войне победу в воздухе: старший лейтенант Э. Кишш сбил Як-9 в районе чешского г. Брно. Чего нельзя сказать о потерях — 22 апреля из боевого вылета не вернулись два летчика.



В последние дни апреля венгерская авиация полностью прекратила свою боевую деятельность ввиду полного отсутствия горючего, боеприпасов и запчастей. Невиданное дело — впервые отмечены случаи дезертирства. Наступление американцев с запада и советских войск с востока не давало никаких шансов на эвакуацию. Все наличные силы ВВС сосредоточились на трех австрийских аэродромах: Раффельдинг, Цельтвег и Клагенфурт.

К 8 мая мадьяры взорвали все самолеты этих частей и сдались подошедшим американцам. На двух других базах осталась большая часть самолетов венгерских ВВС — около 70 шт. В конце апреля мадьяры разоружили находившихся там немцев, не дав им взорвать технику и аэродромные сооружения. 5 мая все это хозяйство было передано в целостности и сохранности советским войскам. Вторая мировая война для венгерских авиаторов завершилась.

Подводя итоги, можно говорить о том, что в 1941—1945 гг. венгерские летчики сбили, по разным данным, от 490 до 520 самолетов противника, в том числе около 150 англо-американских, один румынский, а остальные советские. Собственные потери летно-технического состава по разным причинам составили 315 человек.

Личный состав венгерских ВВС в 1939—1944 гг.

Годы	Личный состав		Эскадрильи	Общее к-во самолетов
	офицеры	прочие		
1939—1940	393	3273	32	444
1940—1941	472	8370	30	476
1941—1942	561	15 121	19	323
1942—1943	779	20 082	22	769
1943—1944	945	24 290	29	864

**Самолеты, состоявшие на вооружении ВВС Венгрии
в 1939—1945 гг.¹**

Тип	Производитель	Назначение	Общее количество	Поступление на вооружение	Примечания
Ar.79B	Арадо	Курьерский	16	1944	
Ar.96A	Арадо	Учебный	65	1939	
Ar.96B	Арадо	Учебный	45	1942	
B-534	Авиа	Истребитель	3	1939	
Bf.108B	Мессершмитт	Связной	7	1937	
Bf.109D-1	Мессершмитт	Истребитель	2	1941	
Bf.109E-4	Мессершмитт	Истребитель	50	1944	
Bf.109G-10 /14	MGW	Истребитель	238	1944	Лицензионные
Bf.109G-2 /4	Мессершмитт	Истребитель	84	1943	
Bf.109G-2 /4 /6	MGW	Истребитель	150	1943	Лицензионные
Bf.109G-8	Мессершмитт	Истребитель	12	1944	
Bf.110E-4 /G-2	Мессершмитт	Истребитель	6	1944	
Bf.110G-4	Мессершмитт	Ночной истребитель	12	1944	
Bf.109F-4B	Мессершмитт	Истребитель-бомбардировщик	66	1942	
«Бленхейм» I	Бристоль	Разведчик	1	1941	
«Бреда» 25	Бреда	Учебный	3	1939	
«Брэг» XIX	Брэг	Разведчик	1	1941	Трофейный югославский
Bü.131D-2	Бюккер	Учебный\связной	150	1939	
Bü.81	Бюккер	Учебный\связной	23	1942	
C-600 Aiglou	Кодрон	Связной	6	1943	
C-630 Simoun	Кодрон	Связной	6	1943	
Ca-101/3m	Капрони	Бомбардировщик	15	1931	
Ca-135bis	Капрони	Бомбардировщик	68	1940	
Cimbora	Rubik	Планер	10	1942	

¹ Составлено по материалам «Hungarian Eagles» by Gyula Sárhidai, György Punka, and Victor Kozlik, Hikoko Publication, Aldershor, England, 1996.



Тип	Производитель	Назначение	Общее количество	Поступление на вооружение	Примечания
Cr.32 /32bis	Фиат	Истребитель	76	1936	
Cr.32ter /32quater	Фиат	Истребитель	36	1936	
Cr.42	Фиат	Истребитель	72	1939	
Cr.42bis	Фиат	Легкий штурмовик	12	1944	
DFS — Kranich	DFS	Планер	3	1943	Из состава Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug
DFS 230	DFS	Планер	3	1944	Из состава Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug
Do.17Ka-3	Дорнье	Дальний разведчик	1	1941	Бывший югославский
Do.215B-4	Дорнье	Дальний разведчик	10	1942	
Do.23	Дорнье	Учебный бомбардировщик	3	1937	
E-39	Ргага	Связной	12	1939	
EM-29	EMESE	Связной	25	1942	
Fi.156C /D	Физлер	Связной	36	1942	
FN 305 & 315	Нарди	Учебный	52	1941	
Fw. 58K-7 /8	Фокке-Вульф	Учебный	84	1937	
Fw.189	Фокке-Вульф	Картографический	1	1944	
Fw.189A-1 /2	Фокке-Вульф	Ближняя разведка	20	1943	
Fw.190F-8	Фокке-Вульф	Истребитель	72	1944	
Fw.56	Фокке-Вульф	Учебный	32	1937	
Fw.58C	Фокке-Вульф	Связной	1	1937	
Fw.58C /B-2	Фокке-Вульф	Ночные штурмовики	17	1944	
Fw.58E-1	Фокке-Вульф	Разведчик погоды	2	1939	
Fw.58K-1 /2	Фокке-Вульф	Транспортный	3	1943	
G.12	Фиат	Транспортный	18	1942	
Gerle	Bánhidi	Связной	1	1940	



Тип	Производитель	Назначение	Общее количество	Поступление на вооружение	Примечания
Gipsy Moth	Де Хэввиленд	Связной	1	1939	
Go.242	Гота	Транспортный планер	15	1944	
He.111H-2	Хейнкель	Курьерский	1	1944	
He.111H-6	Хейнкель	Ночной бомбардировщик	12	1944	
He.111P-2/P-4	Хейнкель	Дальний разведчик	7	1940	
He.112B-0	Хейнкель	Истребитель	3	1939	
He.45C	Хейнкель	Разведчик	6	1937	
He.46E-2	Хейнкель	Разведчик	36	1937	
He.46E-2 Un	Хейнкель	Ночной штурмовик	12	1943	
He.70K / He.170	Хейнкель	Дальний разведчик	18	1937	
Honvéd	Fábián	Учебный	4	1942	
Hs.129B	Хеншель	Штурмовик	4	1943	
HS-9	Hirtenberg	Учебный	1	1939	
IAR 37	IAR	Ближний разведчик	1	1940	Трофейный румынский
Ил-2		штурмовик	1	1942	Трофейный советский
Ju.86K	Юнкерс	Учебный бомбардировщик	3	1937	
Ju.52/3m	Юнкерс	Транспортный	23	1943	
Ju.52/3mg 3—9	Юнкерс	Транспортный	7	1941	
Ju.86Ga-1	Юнкерс	Курьерский	2	1943	
Ju.86-K	Юнкерс	Дальний разведчик	2	1939	
Ju.86K-2	Юнкерс	Бомбардировщик	63	1937	
Ju.87A	Юнкерс	Пикирующий бомбардировщик	4	1941	
Ju.87B-2	Юнкерс	Пикирующий бомбардировщик	10	1941	



Тип	Производитель	Назначение	Общее количество	Поступление на вооружение	Примечания
Ju.87D-1 /D-3	Юнкерс	Пикирующий бомбардировщик	30	1943	
Ju.87D-5	Юнкерс	Пикирующий бомбардировщик	20	1944	
Ju.88A-14/C-6	Юнкерс	Бомбардировщик	32	1944	
Ju.88A-4 /A-5	Юнкерс	Бомбардировщик	51	1943	
Ju.88D-1 /3 /5	Юнкерс	Дальний разведчик	28	1942	
Káplár	Varga	Учебный	5	1941	
Kevély	Rubik	Учебный планер	5	1942	
Levente I	Fábián	Учебный	2	1941	
Levente II	Fábián	Учебный / связной	80	1942	
M-22	Műgyetem	Учебный планер	2	1942	
M-24	Műgyetemi	Связной	4	1940	
Me-210 / Da	Мессершмитт	Ближний разведчик	6	1934	
Me-210Ca-1	Мессершмитт	Истребитель	176	1944	Включая 5 экспериментальных прототипов, 3 ближних разведчика, 3 дальних разведчика, 16 ночных истребителей, 6 учебных и 128 бомбардировщиков
Móka	Rubik	Учебный планер	2	1944	
NA-16 — Harvard	North American	Учебный	3	1943	Вероятно, бывшие французские North American NA-57 с неубирающимся шасси
P.11a	P.Z.L.	Истребитель	1	1939	Трофейный польский
Pilis	Rubik	Учебный планер	5	1942	
Потэз 25	Потэз	Разведчик	1	1941	Трофейный югославский
Потэз 63.11		Учебный	40	1944	



Тип	Производитель	Назначение	Общее количество	Поступление на вооружение	Примечания
Re.2000 Falco	Реджианне	Истребитель	70	1941	
Re.2000 Héja	MÁVAG	Истребитель	196	1942	
Re-2000 Héja	MÁVAG	Пикирующий бомбардировщик	2	1943	
Ro-37 / 37bis	Ромео	Разведчик/ ближний бомбардировщик	14	1939	
Ro-41 /41B		Учебный истребитель	8	1939	
RWD 8	RWD	Учебный	2	1940	Трофейный польский
Si-204D	Siebel	Связной	5	1944	
SM.75	Савойя-Маркетти	Транспортный	5	1938	
SM.79		Бомбардировщик	1	1941	Трофейный югославский
Tűcsök	Rubik	Учебный планер	5	1942	
УТ-2		Связной	1	1942	Трофейный советский
Vöcsök	Rubik	Учебный планер	5	1942	
WM 10/13	Weiss Manfred	Учебный	9	1933	
WM 21A & B --- Sólyom	Weiss Manfred	Разведчик\ ближний бомбардировщик	128	1938	
WM-16 Budapest	Weiss Manfred	Легкий бомбардировщик	9	1933	
WM-Fokker C.Vd	Weiss Manfred	Разведчик	50	1928	
Як-1		Истребитель	1	1942	Трофейный советский

ВЕНГЕРСКИЕ АСЫ

Полностью подсчитать количество сбитых венгерскими летчиками самолетов и количество побед на сегодняшний день практически невозможно. По одной простой причине — в



венгерских ВВС официально не велся учет побед, одержанных пилотами. Все воздушные победы записывались на счет эскадрильи и в документах специально не выделялись. Кроме того, даже эти скудные записи почти полностью канули в Лету в ходе последних месяцев Второй мировой войны. Все имеющиеся на сегодняшний день списки асов являются исключительно послевоенными данными разных исследователей на основе косвенных данных, мемуаров, интервью и т.д. Поэтому списки и количество побед очень сильно разнятся у разных исследователей.

На сегодняшний день принято считать, что 125 венгерских летчиков одержали 513 подтвержденных побед и еще 21 неподтвержденную.

Кроме того, отметим и такую особенность сохранившихся документов венгерских архивов — фотокамер в ВВС не существовало и победы засчитывались исключительно на основе послеполетных докладов летчика. А еще более или менее задокументированы победы и потери с 1939 г. по осень 1942 г., а также с февраля по сентябрь 1944 г. Остальные периоды остаются «белым пятном» в истории венгерской авиации.

Очень сложно также подсчитать потери союзников, которые бомбили Венгрию. Дело в том, что зачастую бомбардировщики приходили уже поврежденные огнем с земли; мало того, даже поврежденные венгерскими летчиками самолеты позже разбивались в Хорватии, оккупированной Югославии или в Адриатике. Посему говорить о «подтвержденных» победах или «сбитых» очень сложно или, вернее, практически невозможно.



Имя	Кол-во боевых вылетов	Победы	Примечания
Дешо Шентгьорги	218	32+2	Погиб в 1971 г.
Гьерги Деброди	204	26+2	Ранен 16 сентября 1944 г. Более не летал
Лазло Молнар	132	25	Погиб 7 августа 1944 г.
Лайос Тотх	180	24+1?	Расстрелян 11 июня 1951 г.
Миклош Кеньерес	?	18+1	Попап в советский плен 6 февраля 1944 г.
Иштван Фабиан	120	15,5+1	
Ласло Поттгонди	?	13+1	Погиб в 1952 г.
Ференц Малнасси	?	13+2	Погиб 13 марта 1945 г.
Аладар Хепес	?	8+4	
Кальман Нанаси	?	12	
Иштван Кальман	?	12	
Йозеф Малик	60	11+1	Погиб 16 апреля 1945 г.
Ласло Даниэль	58	11,75	

Гьерги Деброди

Родился 1 января 1921 г. в Лайскомаром. В детстве был бойскаутом и живо интересовался авиацией. Закончил школу в 1939 г. Поступил в летную академию и был выпущен офицером 18 июня 1942 г. Был направлен в эскадрилью 5/1 Группы 5/2. В декабре эскадрилья оказалась на советско-германском фронте. Первые вылеты не принесли успехов — в основном это были вылеты на прикрытие, и советских самолетов в воздухе просто не было. Но ситуация изменилась летом 1943 г., когда началась битва под Курском. Тут молодой летчик за короткое время сбил шесть советских самолетов и стал асом.

25 сентября 1943 г. он попал в переделку. Утром он был сбит советским Як-9 в 15 км от линии фронта. Деброди совершил вынужденную посадку недалеко от позиций советской зенитной батареи. Однако все обошлось как нельзя лучше — он смог уйти от погони, переплыл Днепр и добрался до немецких позиций.

1 февраля 1944 г. Деброди участвовал в схватке с Ла-5 5 ГВИАП, ведомых Виталием Попковым над Корсунью. Один



Ла-5 атаковал и тяжело повредил его «мессер». Деброди во второй раз пришлось совершать вынужденную посадку на вражеской территории! Его лучший друг — второй лейтенант Миклиш Кеньерес — сбил атаковавшего его Яка и приземлился рядом. Несколько советских пехотинцев кинулись было к месту посадки и обстреляли взлетающий «мессер» (потом насчитали несколько пробоин виновочного калибра). Через два дня Миклош был сбит зенитным огнем и попал в плен. По этому поводу в газете «Правда» от 13 февраля появилась следующая заметка: *«В районе города Звенигородка наши зенитчики сбили венгерский самолет-истребитель. Летчик-лейтенант 2-го венгерского истребительного отряда Миклош Кеньереш взят в плен. Пленный сообщил: «2-й отряд входит в состав 102-й венгерской авиационной бригады, сформированной в прошлом году. С тех пор мы непрерывно находимся на Восточном фронте и выполняем задания немецкого командования. 1-й разведывательный отряд и 2-й истребительный отряд приданы 4-й группе 51-й немецкой истребительной эскадры “Мельдерс”».*

С 3 апреля 1944 г. на территорию Венгрии начали налеты бомбардировщики 15-й воздушной армии ВВС США. Немедленно для защиты родины был отозван ряд опытных летчиков. В том числе и Деброди, имевший на тот момент 18 побед и 173 часа налета. Его направили в эскадрилью 101/3. «Пума».

Первую свою схватку против американцев он выдержал 14 июня 1944 г. В тот день эскадрилье «Пума» пришлось сражаться против 94-й эскадрильи 14-й ИАГ. Венгры сбили пять P-38 и еще две машины серьезно повредили. Однако и потеряли два самолета и одного пилота. В этой схватке Деброди сбил P-38J (зав. номер 42—104229), в кабине которого сидел первый лейтенант Луис Бенне. Американский ас (на тот момент



на его счету было 5 побед) выбросился с парашютом и попал в плен. Через два дня Деброди сбил еще один P-38J (зав. номер 43—28665), самолет упал около Каполи, а летчик погиб.

2 июля 1944 г. на Будапештом 18 венгерских истребителей и около 80 их немецких коллег сражались с американцами. В этой схватке жертвой венгерского аса стал P-51D (первый лейтенант Георг Стэнфорд, 335th FS, 4th FG). Летчик имел 4 победы и попал в плен. Через пять дней счет Деброди пополнил B-17G (2nd BG, 20BS, зав. номер 42—97351). А 17 июля ему удалось сбить B-24. Однако Советская армия наступала, и «Пуму» перебрасывали то против советских частей, то против американцев. 5 ноября 1944 г. Деброди (ставший к тому времени командиром эскадрильи) сбил еще один B-24 (из 451 BG).

Свой последний боевой вылет летчик совершил 16 ноября 1944 г. Эскадрилья атаковала Ла-5-е из состава 5-й ВА и Деброди сбил один «Лавочкин». По возвращении они атаковали одиночный Як-9. Деброди сбил его, но до этого советский летчик смог выпустить несколько очередей по «мессеру». Одна из пуль прошла насквозь венгра, и только чудом он смог посадить машину. Еще большим чудом было спасение его жизни. Это был его 203-й боевой вылет.

Позже он был награжден высшей военной наградой страны — *Tiszti Arany Vitezsegi Erem*. После войны и прихода к власти коммунистов он с лучшим другом Миклошем эмигрировал — сначала в Испанию, потом в Канаду и наконец осел в США. В 1967 г. он снова был вынужден лечь на операцию, и врачи достали из его тела 12,7-мм пулю (сувенир из последнего вылета). Умер Деброди 2 февраля 1982 г. в Корланде (США), там же он был и похоронен.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Заканчивая рассказ об авиации союзников Германии на советско-германском фронте, хотелось бы немного остановиться на том вкладе, который они внесли в общий ход боевых действий. Причем эффективность авиационных подразделений напрямую зависела от того, как они попали на фронт.

К примеру, Муссолини самостоятельно подготовил и отправил на Восточный фронт свой экспедиционный корпус, поэтому итальянские летчики в воздушных боях отличались бóльшей агрессивностью и умением. Жаль только, что итальянская техника совершенно не была приспособлена для зимних морозов Восточной Европы. Да и немного их было.

Весьма активно действовали на Восточном фронте и венгерские союзники Гитлера, которые были уверены в молниеносной войне и всеми силами старались успеть к дележу захваченных территорий. Но их пыл не был поддержан Берлином, и в 1941—1943 гг. венгерские летчики были вынуждены летать на крайне устаревшей авиатехнике (зачастую итальянского производства). Соответственно и результаты их были более чем скромными. Зато когда венгры пересели на современные «мессершмитты» и «фокке-вульф», то и потери советских частей стали расти. Вообще, поддержка Венгрии Германией продолжалась вплоть до самого окончания Второй мировой войны, даже тогда, когда итог войны не вызывал сомнений.

Став союзником Третьего рейха, Румыния, собиравшаяся вернуть себе Бессарабию, приняла активное участие в подготовке к нападению на Советский Союз. Вся наступательная мощь румынской королевской авиации была сосредоточена в специально сформированной для участия в боевых действиях



на Восточном фронте авиационной боевой группировке. Румынская армия была, по статистике, самой многочисленной среди союзных Германии войск.

Однако боевая ценность румынских войск была крайне низкой — прежде всего не хватало боевых традиций, на которых можно было воспитать военнотружеников. Материально-техническое обеспечение было ужасающим. Все это было известно Гитлеру. Поэтому рассчитывать на румынскую армию как инструмент решения стратегических задач, германский Генштаб не мог. Поэтому румынские части использовались почти исключительно на южном фланге советско-германского фронта, где советское сопротивление было все-таки ниже, чем, например, в центре.

Вряд ли стоит говорить, что в той же Финляндии начало советско-германской войны восприняли с большим воодушевлением, так как победа Германии сулила возвращение территорий, потерянных в ходе «Зимней войны» 1939—1940 гг.

Фактически единственной страной, которая была вынуждена воевать на Восточном фронте, была Словакия. Об этом ясно свидетельствует статистика дезертирства словацких летчиков.

Таким образом, можно сделать вывод, что в целом авиационные группировки стран — саттелитов Германии на советско-германском фронте сыграли незначительную роль.

Приложение № 1

**Соответствие званий в ВВС стран — союзниц Германии во
Второй мировой войне**

Словаки	Болгары	Люфтваффе
general I. triedy	general	general der Flieger
general II triedy	general-leutenant	generalleutnant
plukovník	general-major	generalmajor
podplukovník	polkovnik	Oberst
major	podpolkovnik	Oberstleutnant
stotník	major	maior
nadporučík	kapitan	hauptmann
poručík	poručík	Oberleutnant
	podporučík	leutnant
zástupca dôstojnícky	Feldfebel	Stabsfeldwebel
zástavník	-	Oberfeldwebel
rotník	podofitiser	feldwebel
čatník	kandidat podofitiser	Unterfeldwebel
desiatník	-	Unteroffizier
-	-	obergefreiter
slobodník	efreitor	Gefreiter
strelník	redník	flieger

Приложение № 2

Соответствие званий в ВВС стран-союзниц Германии во Второй мировой войне

Люфтваффе	ВВС РККА	ВВС (полит. структуры)	Королевские ВВС Румынии	Королевские Венгерские ВВС	Словацкие ВВС	Болгарские ВВС	USAAF
flieger	лечник		Soldat aviator Fruntas aviator	Honvéd	Sirelnik	Rednik	Private Private 1st Class
Gefreiter	Ефрейтор		Caporal aviator	Őrvezető	Slobodnik	Efreitor	Corporal
obergefreiter							
Hauptgefreiter							
Stabsgefreiter							
Unteroffizier	Младший сержант		Sergent aviator	Tizedes	Desiatnik		Sergeant
Unterfeldwebel	Сержант		Adjutant stagiar aviator	Szakasvezető	Catnik	Kandidat podofitiser	Staff Sergeant
Feldwebel	Старший сержант		Adjutant aviator	Őrmeister	Rotnik	Podofitiser	Technical Sergeant
Oberfeldwebel	Старшина		Adjutant majior aviator	Törzsörmeister	Zastavnik		Master Sergeant
Hauptfeldwebel			Adjutant sef aviator	Főtörzsörmeister			Sergeant Major
Stabsfeldwebel				Alhadnagy		Feldfebel	
Oberführhich			Offier echipaj clasa a III-a aviator	Zászlós	Dustojnickij Zastupca		Warrant Officer Jr.Gr.
			Offier echipaj clasa a II-a aviator				Flight Officer

	Младший лейтенант											
Leutnant	Лейтенант	Младший политрук	Sublocotenent aviator	Hadnagy	Porucik	Podporucik	Podporucik	Porucik	2nd Lieutenant			
Oberleutnant	Старший лейтенант	Политрук	Locotenent aviator	Főhadnagy	Nadporucik	Porucik	Porucik	Nadporucik	1st Lieutenant			
Hauptmann	Капитан	Старший политрук	Capitan aviator	Százados	Stornik	Kapitan	Kapitan	Stornik	Captain			
Major	Майор	Батальонный комиссар	Locotenent comandor aviator	Őrnagy	Major	Major	Major	Major	Major			
Obersteutenant	Подполковник	Старший батальонный комиссар	Capitan comandor aviator	Alezredes	Podplukovnik	Podplukovnik	Podplukovnik	Podplukovnik	Lieutenant Colonel			
Oberst	Полковник	Полковой комиссар	Comandor aviator	Ezredes	Plukovnik	Plukovnik	Plukovnik	Plukovnik	Colonel			
Generalmajor	Генерал — майор	Дивизионный комиссар	General de escadra aviator	Vezérőrnagy					Brigadier General			
Generalleutnant	Генерал — лейтенант	Корпусной комиссар	General commandant aviator	Altabornagy	general II triedy	General-major	General-major	general II triedy	Major General			
Generalaroberst	Генерал — полковник	Армейский комиссар Второго ранга	General inspektor aviator	Vezérezredes	general I. triedy	General-leyutenant	General-leyutenant	general I. triedy	Lieutenant General			
General der Flieger						General	General		General			
Generalfeldmarschall	Генерал армии	Армейский комиссар первого ранга										
Reichsmarschall (Геринг)	Маршал Советского Союза		Marsal de aviatie (Король Михай I)									

Примечание. Каждая армия имеет свою систему воинских званий. Тем, кто сколько-нибудь серьезно интересуется военной историей, необходимо знать не только всю систему воинских званий той или иной армии, но и знать, как соотносятся звания различных армий, каким званиям одной армии соответствуют звания другой армии. В существующей литературе по этим вопросам очень много путаницы, ошибок, просто нелепич. Между тем сравнивать звания очень трудно не только между различными армиями, но часто и между различными вооруженными формированиями внутри одной страны. Предлагаемый вариант отражает подход автора к воинским званиям в авиации в годы Второй мировой.

БИБЛИОГРАФИЯ

— на румынском:

Antoni D., Cicos G. Vanatorul IAR-80, istoria unui erou necunoscut, Editura MODELISM, 2000

— на английском:

Axworthy, Mark W.A. Axis Slovakia, Hitler's Slavic Wedge 1938—1945. New York: Axis Europa Books, 2002. ISBN 1—891227—41—6.

Bernád, Dénes: Heinkel He 112 in Action, Aircraft No. 159, Squadron / Signal Publications, Carrollton, Texas, 1996.

Bérad, Dénes: Rumanian Aces of World War 2, Aircraft of the Aces 54, Osprey Publishing, 2003.

Bernád, Dénes: Rumanian Air Force: The Prime Decade, 1938—1947, Squadron / Signal Press, Carrollton, Texas 1999.

Bernád, Dénes: Romanian Round-Out // Air Enthusiast, № 59, September / October 1995.

Green, William and Swanborough, Gordon. «The Last Belligerent Biplane — The Avia B 534» // Air International, July 1974.

Kozlik, Viktor, György Punka, and Gyula Sárhidai. Hungarian Eagles: The Hungarian Air Force, 1920—1945. Aldershot, UK: Hikoki, 2000.

Krajci, Milan. «Messerschmitt Bf 109 in the Slovak Air Arms» // Luftwaffe Verband Journal 11, July 1997.



Rajnic, Juraj, and Sanders, James V. «Conflict over the Carpathians» // *Air Enthusiast*, September 1971.

Rajlich, Jirí and Sehnal, Jirí. «Tatra Eagles»: The Slovak Air Force in Combat, 1942—1945 // *Air Enthusiast* 56, Winter 1994.

Szabó, Miklós. The Development of the Hungarian Aircraft Industry, 1938—1944 // *Journal of Military History* 65, no. 1 (January 2001).

Kliment Charles K., Nakládal Bretislav. Germany's first Ally — Slovak army 1939—1945. Atglen PA: Schiffer Publishing Ltd., 1997. ISBN 0—7643—0589—1.

— на французском:

AIRMAG Hors Serie, no. 1 Les Messerschmitt Bf 109 roumains.

Antoniou, Dan — Cicos, George: IAR-80, «le Héros méconnu», TMA Éditions, Paris 2008.

Bernád, Dénes: Histoire des Forces Aeriennes Royales Roumaines Pendant la Seconde guerre Mondial // *Avions*, № 74, 1999.

Bernád, Dénes: Les Boston soviétiques, Face á la chasse Roumaine // *Aévions*, No.129, 2003.

— на чешском:

Bergström, Christer: Stalingrad — bitva ve vzduchu: leden 1942 — leden 1943, Nakladatelství Deus, 2009.

Hurt, Zdeněk: Ilustrovaná historie letectví — Letov Š-328, Edice Triáda, Naše vojsko 1991.

Rajninec, Juraj. Slovenske letectvo 1., Magnet Press Slovakia, 1999, ISBN: 80—968073—2—3.

Repka, Ondrej: Trocha iný názor na publikáciu Tatraňští orli nad Kubání // *Revi*, No. 49, 2003.



Stanislav Ján, Klabník Viliam. Slovenske letectvo 3., Magnet Press Slovakia, 2003, ISBN: 80—89169—00—7.

Šumichrast Peter, Klabník Viliam. Slovenske letectvo 2., Magnet Press Slovakia, 2000, ISBN: 80—968073—6—6.

Vrany, Jirí. Avia B-534; Praha: MBI, 1994.

на польском:

Rajlich, J. — Stojczew, Z. — Lalak, L.: Sojuznicy Luftwaffe, Books International, Warszawa, Poland, 1997.

Wawrzinski, Mirosław: Hurricane w obcej służbie, AJaKS Pub., Warszawa, Poland, 2000.

— на венгерском:

Szabó, Miklós. A Magyar Királyi Honvéd Légiero, 1938—1945 [The Hungarian Royal Air Force, 1938—1945]. Budapest: Zinyi Kiadó, 1999.

Punka, György — Gyula, Sárhidai: Magyar sasok, A Magyar Királyi Honvéd Légiero 1920—1945, Zrinyi Kiadó, Budapest 2007.

— на русском:

Богатырев С. Словацкие истребители на Восточном фронте (1942—43 гг.) // *Авиация и Время*. 1999. № 2.

Жирохов М., Котловский А., Александров К. Ты помнишь, как все начиналось? Авиация в Первой балканской войне // *Авиамастер*. 2003. № 3. С. 2—15.

Жирохов М. Ас из Рильского монастыря (Стоян Стоянов) // *Авиамастер*. 2004. № 3.



Жирохов М. Бессарабия: репетиция будущей войны // Альманах «Войны. История. Факты». № 1 (8) май 2005 (<http://www.almanacwhf.ru/>).

Жирохов М. Кто бомбил Кошице? // *Авиамастер*. 2003. №2.

Жирохов М. Новые союзники — бывшие враги (румынские ВВС в боях против нацистской Германии) // *Авиамастер*. 2003. №7.

Жирохов М., Лопатко Г. Александру Шербанеску // *История Авиации*. 2003. № 1.

Жирохов М., Быков М. От Прута до Днепра // *История Авиации*. № 29.

Жирохов М., Гордельянов И. Испанские авиаторы на Восточном фронте // *Авиация и Время*. 2001. №5.

Жирохов М., Котлововский А. ВВС Словакии в 1939 году // *Авиация и Время*. 1999. № 1.

Зефиров М. Асы Второй мировой войны. Союзники люфтваффе. М.: АСТ, 2002.

Каминский О. «Мессершмитты» над Кубанью // *Авиация и Время*. 2005. № 5.

Котлововский А. В тени люфтваффе (Венгерские ВВС на Восточном фронте. Март 1943 — март 1944 гг.) // *Авиация и Время*. 1995. № 3.

Крестовый поход на Россию: Сборник статей. — М.: Яуза, 2005. 480 с. (Война и они) / Редактор-составитель М. Чернов.

Овчаренко А., Богатырев С. Партизанское небо III // *Авиамастер*. 2004. № 2.

Павлов С. Не только «мессеры» и «фокеры»... // *История Авиации*. 2003. №1.

Спичак С. Первые болгарские ВВС. Часть I // *История Авиации*. 2002. № 1. С. 2—9.



Интернет-сайты:

«Уголок неба» (www.airwar.ru); «Romanian Armed Forces in the Second World War» (<http://www.worldwar2.ro>); «Air Aces» (<http://aces.safarikovi.org>); «Biplane Fighter Aces from the Second World War» (<http://surfcity.kund.dalnet.se>).

Научно-популярное издание

Враги и союзники

Жирохов Михаил Александрович

СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ

Выпускающий редактор *М.К. Залесская*

Корректор *Е.Ю. Таскон*

Художественное оформление *Д.В. Грушин*

Верстка *И.В. Левченко*

ООО «Издательский дом «Вече»

Почтовый адрес:

129337, Москва, ул. Красной Сосны, 24.

Фактический адрес:

127549, Москва, Алтуфьевское шоссе, 48, корпус 1.

E-mail: veche@veche.ru

<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 30.09.2010. Формат 84×108 1/32.

Гарнитура «Times New Roman». Печать офсетная. Бумага офсетная.

Печ. л. 10,5. Тираж 3000 экз. Заказ О-1495.

Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленного электронного оригинал-макета
в типографии филиала ОАО «ТАТМЕДИА» «ПИК «Идел-Пресс».
420066, г. Казань, ул. Декабристов, 2.
E-mail: idelpress@mail.ru

Враги **И** союзники

В июле 1940 г., всего через несколько недель после поражения Франции, Гитлер решил, что Германия нападет на Советский Союз следующей весной. Кроме военных приготовлений, МИДу страны было поручено прозондировать у соседних стран их возможное участие в готовящейся агрессии. Основные усилия дипломатов и военных были сосредоточены на трех государствах — Словакии, Румынии и Венгрии. На Словакию элементарно надавили, Венгрии и Румынии пообещали различные спорные территории. Известный историк авиации М.А. Жирохов на основе многих ранее неизвестных документальных материалов анализирует участие военно-воздушных сил союзников Германии на советско-германском фронте.

ISBN 978-5-9533-5139-3



9 785953 351393

